



# **ÉTUDE PRÉPARATOIRE - SECTION 2 - CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA COMMUNE DU PARC HOSINGEN**



MAITRE D'OUVRAGE

DATE / SIGNATURE :

COMMUNE DU PARC HOSINGEN  
35, Haapstrooss  
9806 HOSINGEN

MAITRE D'ŒUVRE

DATE / SIGNATURE :

Dewey Muller Partnerschaft mbB  
Architekten Stadtplaner  
15b, bd Grande-Duchesse Charlotte  
1331 Luxembourg



## SOMMAIRE

### PARTIE ÉCRITE

|   |    |
|---|----|
| 2-01. Espaces prioritaires d'urbanisation   | 7  |
| 2-01.1. Localité de Hosingen  | 7  |
| 2-01.2. Sites principaux destinés aux logements   | 8  |
| 2-01.3. Sites principaux destinés aux activités économiques   | 12 |
| 2-01.4. Sites principaux destinés aux équipements collectifs  | 14 |
| 2-02. Quartiers existants et nouveaux quartiers   | 15 |
| 2-02.1. Nouveaux quartiers  | 15 |
| 2-02.2. Quartiers existants   | 18 |
| 2-03. Mixité des fonctions et densités de construction  | 19 |
| 2-03.1. Mixité des fonctions et densités de construction  | 19 |
| 2-03.2. Maintien et amélioration des interfaces entre fonctions urbaines  | 21 |
| 2-04. Mixité des typologies de logements  | 22 |
| 2-04.1. Mixité des typologies de logements  | 22 |
| 2-04.2. Besoins induits en services collectifs privés et publics  | 24 |
| 2-04.3. Amélioration de la qualité des différents éléments du domaine public<br>et création de nouveaux espaces publics | 26 |
| 2-05. Mise en valeur des ensembles bâtis et éléments isolés dignes de protection  | 29 |
| 2-06. Phasage de développement  | 32 |
| 2-06.1 Zones d'urbanisation prioritaire   | 32 |
| 2-06.2 Zones d'aménagement différé  | 32 |

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| <b>PARTIE GRAPHIQUE</b> | <b>35</b> |
|-------------------------|-----------|



Le concept de développement urbain comporte les éléments suivants :

- la détermination d'un ou de plusieurs espaces prioritaires d'urbanisation ;
- la détermination des quartiers existants et des nouveaux quartiers ;
- la mixité des fonctions et les densités de construction ;
- la mixité des typologies de logement ;
- la mise en valeur des ensembles bâtis et éléments isolés dignes de protection ;
- le phasage de développement urbain.

## 2-01. Espaces prioritaires d'urbanisation

### 2-01.1. Localité de Hosingen

La commune du Parc Hosingen est caractérisée par une hiérarchie claire des localités entre elles, y compris après la fusion des anciennes communes de Hosingen, Hoscheid et Consthum, qui a eu lieu début 2012. La localité de Hosingen elle-même, la plus importante par son étendue, reste et restera la localité centrale de la commune. Elle abrite les principaux services administratifs et culturels, la mairie, les ateliers communaux, la police, les pompiers, un centre culturel, le musée, nombre de commerces et de services et, à ses abords immédiats, se trouvent les zones d'activités économiques «**Op der Hei**» et «**Happerfeld**» qui ne cessent de s'étendre. Autour d'elle s'articulent un grand nombre de localités et lieux-dits satellites qui varient entre eux, aussi bien par la taille que par les fonctions qu'ils abritent. Une partie se trouve le long de la route nationale 7 qui constitue l'axe routier principal de la commune, une autre se trouve le long de l'Our qui constitue l'axe touristique le plus important et les autres sont disséminés sur le plateau et ont des caractéristiques diverses.

Le concept de développement urbain de la commune du Parc Hosingen prévoit en première ligne de maintenir et renforcer cette hiérarchie et cette répartition des fonctions. Il consiste, en outre, dans le maintien des espaces urbanisés dans leur envergure actuelle et en une expansion contrôlée et modérée de celles-ci.

Parmi les localités pouvant et devant connaître une évolution soutenue, la localité de **Hosingen** constitue le centre de gravité du développement prioritaire. Elle est, de par sa taille, la localité qui offre le plus de logements et qui présente la plus grande part de surfaces de développement potentiel pour l'habitat. Son importance au sein de la commune sera confirmée en luttant contre l'étalement urbain, le développement tentaculaire et un éparpillement des équipements aussi bien collectifs qu'économiques, qui mènent à un accroissement des trajets parcourus sur le territoire communal. Le renforcement de la qualité et de la diversité de son offre et de son rôle de pôle de développement majeur, reste l'objectif principal, en particulier tant que les services administratifs y resteront ancrés.

Le futur PAG fera en sorte de conserver à la localité de Hosingen ses facultés urbanistiques permettant de concentrer les activités économiques, l'offre en logements, la diversité des fonctions, l'offre en équipements collectifs et le développement le plus important en son sein. Les projets de logement de grande envergure, telles que les résidences et immeubles d'habitation, devront y être concentrés. Les activités économiques diverses, devront y être développées en premier lieu. Ces activités sont réparties, d'une part, dans les zones économiques mais, d'autre part, également sur l'axe principal de la localité. L'axe central de la localité (Hauptstrooss - RN 7) dispose de potentiels permettant une densification de sa structure et un renforcement et une diversification de son offre en commerces et services. Et, comme il a été dit précédemment, aussi bien la zone d'activités économiques régionale que la zone d'activités économiques communale, présentent des potentiels de développement importants.

Pour les autres localités, satellites ou secondaires, un développement centré sur la conservation des acquis urbanistiques et fonctionnels des localités secondaires, est de mise.

Les localités de Conthum et Hoscheid constituent, des cas particulier, du fait que ces localités constituaient les «capitales» des anciennes commune de Conthum et de Hoscheid. Les densités de construction prévues au PAG futur pour celles-ci seront choisies, de ce fait, de telle sorte que leur centre se développe de manière plus dense que le reste des localités de la commune.

## 2-01.2. Sites principaux destinés aux logements

Pour diriger le développement des différentes localités selon les principes énoncés plus haut, la commune envisage :

- une densification de la structure urbaine existante, un développement vers l'intérieur, un remplissage des vides urbains et un aménagement prioritaire des surfaces faisant d'ores et déjà partie de l'agglomération existante ;
- un développement des localités concentrique, en respectant et en renforçant la hiérarchie entre cœur des localités et quartiers périphériques, des densités graduées, allant du très dense au centre au caractère rural ou résidentiel de la périphérie ;
- l'intégration au périmètre d'agglomération d'un certain nombre d'extensions, à des endroits bien précis, respectant l'intégration urbanistique et correspondant à une compensation des blocages fonciers existants ;
- la mise en place de zones soumises à un PAP nouveau quartier et de schémas directeurs afin d'assurer une meilleure gestion des surfaces disponibles ou devant être mises à disposition.

La forme propre à chaque localité, originelle de celle-ci, doit être respectée. Les extensions doivent s'y inscrire et en renforcer les contours. Un développement linéaire de celles-ci doit être évité, quand celui-ci ne caractérise pas leur forme initiale. Afin de préserver l'identité unique des différents quartiers, il sera important d'analyser de manière précise les lignes de force en présence dans la structure urbanistique existante et qui les caractérisent, afin d'y adapter le bâti nouveau.

La situation topographique des localités et des extensions prévues doivent être, en outre, prise en compte, afin de mettre à disposition sur le marché immobilier des terrains à bâtir présentant une orientation optimale du point de vue de leur ensoleillement et des facteurs écologiques permettant la réduction de la consommation d'énergie. Leur positionnement dans le paysage ne doit pas remettre en cause les valeurs patrimoniales de ce dernier et les atouts que celles-ci présentent d'un point de vue touristique.

Au niveau des localités prises individuellement, ce concept signifie :

Le développement prioritaire prévu concerne en premier lieu les localités situées le long de la route nationale 7. Les localités de **Hosingen**, **Hoscheid**, **Hoscheid-Dickt** et le lieu-dit de **Lehmkaul** constituent les emplacements qui comportent les surfaces de développement les plus importantes qui devront être développés en priorité. La localité de **Holzthum**, située non loin de la route nationale 7 et du Park-and-Ride de Schinker, présente également un potentiel de développement important qui pourra être activé à courte ou moyenne échéance. Leur desserte efficace par la route nationale et leur connexion rapide aux centres de développement et d'attraction d'un grade supérieur, en font des lieux de concentration idéale du résidentiel.

Les localités de **Hoscheid** et **Hoscheid-Dickt** situées directement le long de la route nationale, présentent des avantages évidents quant à leur desserte par la route et des surfaces potentielles de développement de l'habitat étendues. Celles-ci signifient, à courte et moyenne échéances, une croissance accentuée de la fonction du logement et, par là, du nombre des habitants.

La localité de **Holzthum** présente des potentiels de viabilisation importants qui seront utilisés avant tout pour la fonction de l'habitat. La localité est bien accessible par la route et se trouve aux abords du rond-point Schinker, qui est d'ores-et-déjà équipé d'un Park-and-Ride, qui devrait être agrandi à moyenne échéance, et où se trouvent plusieurs arrêts de bus.

Le lieu-dit de **Lehmkaul** constitue un cas particulier dans la constellation des localités secondaires. Ce lieu-dit, qui n'avait jusqu'à présent pas le statut de localité, est particulièrement bien desservi, puisqu'il se trouve directement aux abords de la route nationale 7, et présente des potentiels de viabilisation importants par rapport aux surfaces déjà urbanisées. La présence des émetteurs

de radiodiffusion de RTL, rend la viabilisation de ces potentiels quelque peu problématique. Une mobilisation de ces terrains aura pour effet une multiplication par 3 des surfaces urbanisées dans ce lieu-dit.

Dans la localité de **Consthum**, le potentiel de développement consacré au logement est important, bien qu'une grosse part de ce dernier sera affectée en zone d'aménagement différé. Les fonctions résidentielles resteront dominantes dans la localité, qui, par la fusion, a perdu son rôle de centre administratif. Des espaces pouvant être densifiés et des potentiels de reconversion seront également mis en évidence par le concept.

Les localités situées sur le plateau, aussi bien à l'Ouest de la route nationale 7 comme **Bockholtz**, **Neidhausen** et **Dorscheid**, qu'à l'Est de celle-ci, comme **Wahlhausen-village** et **Wahlhausen-Akescht**, présentent de petits potentiels de viabilisation ainsi que des lacunes urbanistiques à combler, qui signifient, dans tous les cas, une croissance démographique par rapport à la situation en présence.

La localité de **Wahlhausen-Dickt** présente des singularités qui, bien qu'elle constitue au départ, un regroupement d'habitations le long d'un axe routier, sans centre, église ou autres, du fait de la présence du centre scolaire donnant son nom à la commune et des équipements sportifs et de loisirs voisins, présente, depuis quelques années, une offre en équipements qui a pour effet un facteur d'attraction indéniable et croissant et un développement intense.

Les deux localités situées dans la vallée de l'Our, sur les rives de celle-ci, **Rodershausen** et **Eisenbach**, bénéficient d'une situation privilégiée d'un point de géographique et esthétique. Mais cette situation constitue, par ailleurs, un frein au développement urbanistique de celles-ci, aussi bien pour des raisons topographiques que du fait qu'elles se trouvent dans des espaces naturels à haute protection. Les possibilités de développement, de densification et de comblement des lacunes, y sont limitées, mais suffisantes pour en assurer la pérennité.

Le lieu-dit de **Dasbourg-pont**, situé sur les bords de l'Our, donc de la frontière commune avec l'Allemagne, constitue une petite excroissance d'une localité située en Allemagne. Il n'abritait, jusqu'à présent, que des fonctions issues de son emplacement près d'un passage frontalier, poste des douanes, stations-service et Park-and-Ride, et ne possède aucun potentiel de développement. Il sera conservé dans son envergure actuelle bien qu'un changement dans le répertoire de ses affectations sera validé par le futur PAG : les surfaces occupées autrefois par le poste douanier et les espaces attenants se verront affectés en zone mixte.

Les deux lieux-dits affectés au camping de **Kohnenhof** et **Becher** seront confirmés dans le PAG futur. Pour le site de Brecher, le concept de développement prévoira des surfaces destinées à une extension à moyen et long termes.

Les **extensions d'agglomération** qui seront prévues au nouveau PAG, sont peu nombreuses et de petite taille, du fait que les agglomérations dans leurs étendues actuelles, présentent des potentiels de développement encore suffisants pour assurer une mise à disposition de surfaces à viabiliser en relation avec la demande en présence. Ces extensions seront en général consacrées au **logement**, et du fait de leur situation aux bords des localités, affectées en zone d'habitation 1. Cela signifie qu'elles accueilleront en priorité des habitations individuelles, qu'elles soient isolées, jumelées ou parfois groupées en rang, et seulement quelques équipements indispensables à l'approvisionnement immédiat des habitants. Un certain nombre d'entre elles sont d'ores et déjà urbanisées et seront intégrées à l'agglomération afin de régulariser le statut urbanistique de constructions existantes.

Elles sont planifiées à des endroits ne posant pas de problèmes écologiques ou topographiques et ne remettant pas en cause l'intégration des localités dans le paysage. Leur emplacement est choisi de telle sorte qu'elles s'intègrent à l'aspect originel des localités et mettent avant tout en valeur leurs éléments distinctifs individuels. Elles constituent, pour la plupart, des bandes à urbaniser le long d'axes de desserte existants, et complètent la forme urbaine en présence.

D'un point de vue urbanistique, ces extensions devront être **intégrées ou articulées** aux quartiers adjacents existants et profiter d'interfaces perméables, permettant des échanges, des maillages, des liaisons de nature diverse. Elles ne doivent en aucun cas être posées à côté de la localité

ou du quartier existant. Des articulations doivent être créées en cela que certaines des nouvelles constructions s'intègrent au tissu existant, des chemins piétons et des trames vertes les traversent et les relient aux chemins piétons et aux trames vertes existants, les espaces publics nouvellement créés soient mis à disposition des quartiers adjacents.

Les **extensions** prévues dans la localité de **Hosingen** seront situées :

- au Nord, à l'entrée de la localité, le long de la Hauptstrooss et affectées en zone Mix-v afin d'arrondir la limite d'agglomération en face de surfaces déjà intégrées à l'agglomération ;
- Am Eck, des constructions existantes seront intégrées à l'agglomération afin de régulariser un état de fait ;
- im Fronfeld, les surfaces consacrées à la crèche publique seront intégrées à l'agglomération afin d'offrir des possibilités d'expansion à cet équipement ;
- une petite surface sera intégrée à l'agglomération au niveau de Kraeizgaass et affectée en Hab-1 afin de créer un petit lotissement, près du centre de la localité. Cette surface sera couverte par un PAP nouveau quartier ;

Les extensions prévues dans la localité de **Rodershausen** seront situées :

- au Nord, à l'entrée de la localité, une parcelle sera intégrée à l'agglomération afin de régulariser une construction existante le long de la route nationale 10 ;
- une petite partie de parcelle sera intégrée au périmètre d'agglomération le long de la Kiirfechtsstrooss afin de faciliter la viabilisation des parcelles existantes ;
- enfin, au Sud de la localité, des parcelles faisant partie de la zone d'habitation 1 seront redressées par rapport à l'ancien périmètre pour en faciliter la viabilisation.

A **Kohnenhof**, aucune extension ne sera prévue, du fait que le terrain de camping a été agrandi par l'intermédiaire d'une modification ponctuelle du PAG récente.

Les extensions prévues dans la localité de **Eisenbach** seront :

- un petit nombre de parcelles situées le long de Am Duerf, au centre de la localité, seront intégrées à l'agglomération afin de régulariser plusieurs constructions existantes ;
- une parcelle supplémentaire située à l'extrémité de Um Ziebchen sera intégrée à l'agglomération afin de créer un vis à vis à une parcelle déjà construite et ainsi une entrée de localité vers l'Ouest ;
- au Sud de la localité Am Duerf, deux emplacements seront intégrés à l'agglomération, l'un en zone d'habitation 1 et l'autre en zone mixte villageoise, afin de régulariser plusieurs constructions existantes ;
- au Sud-est, deux parcelles situées le long de la Hauptstrooss et devant être affectées en zone d'habitation 1, seront intégrées à l'agglomération afin de régulariser deux constructions existantes.

Une extension sera prévue à **Brecher** afin de permettre l'extension du terrain de camping existant.

Les extensions prévues dans la localité de **Wahlhausen-village** seront situées :

- à Ob dem Hebst, au Nord de la localité, une parcelle supplémentaire sera intégrée à l'agglomération afin de régulariser une construction existante et plusieurs parcelles consacrées à l'agriculture afin de permettre le développement des structures en présence et la protection du patrimoine existant ;
- des portions de parcelles situées à l'arrière de parcelles existantes, au centre de la localité, seront intégrées à l'agglomération afin d'arrondir ces dernières ;
- à Burebiérg, à l'Ouest de la localité, quatre parcelles seront intégrées à l'agglomération afin de créer un vis-à-vis à des constructions existantes et ainsi une entrée de localité ;
- toujours à Burebiérg deux bandes de terrains situés entre Wahlhausen-village et Wahlhausen- Dickt seront classées en zone d'habitation afin de régulariser la situation de plusieurs constructions existantes le long de cet axe ;
- au Sud-ouest, le long de Op der Heed, une bande de terrains sera intégrée à l'agglomération afin de créer un vis à vis à des constructions existantes ;
- enfin, une petite portion de parcelle au Sud de Am Duerf sera intégrée à l'agglomération afin de régulariser une petite construction existante.

Les extensions prévues dans la localité de **Wahlhausen-Akescht** seront situées :

- à l'Est de Akescht, la profondeur des parcelles affectées en zone d'habitation 1 sera adaptée à la profondeur adjacente et les parcelles situées en vis-à-vis seront intégrées à l'agglomération afin de créer une entrée de localité ;
- au Sud de Akescht, une parcelle sera intégrée à l'agglomération afin de former une entrée de localité en venant de cette direction.

Les extensions prévues dans la localité de **Wahlhausen-Dickt** seront situées :

- au Sud de la localité plusieurs parcelles seront intégrées à l'agglomération le long de An der Deckt afin de créer un vis à vis à des constructions existantes, une partie en zone d'habitation 1 et une partie en mixte villageoise.

Les extensions prévues dans la localité de **Bockholtz** seront situées :

- à l'entrée Est de la localité, deux parcelles seront intégrées à l'agglomération le long de Ewescht Duerf afin de régulariser des constructions existantes ;
- une parcelle formant lacune dans l'ancien périmètre d'agglomération entre Ewescht Duerf et Haapstrooss, sera intégrée afin de régulariser sa situation ;
- en vis-à-vis de ces parcelles, une bande de surfaces situées à Dreieckig Feld, sera incluse au périmètre afin d'arrondir la structure urbanistique à cet endroit.

Les extensions prévues dans la localité de **Neidhausen** seront situées :

- au Nord de la localité, An der Gaass, une partie de parcelle affectée en zone rurale sera incluse à l'agglomération afin d'arrondir la situation existante ;
- à l'Ouest, la totalité d'une parcelle située en zone mixte sera intégrée à l'agglomération qui était divisée dans l'ancien PAG ;
- au Sud, Im Kassels, une petite extension sera affectée en PAP nouveau quartier et se verra l'objet d'un schéma directeur. Elle constitue un arrondissement de la structure urbanistique existante.

Les extensions prévues dans la localité de **Dorscheid** seront situées :

- à l'Est de la localité, An der Haech, une bande terrains sera intégrée à l'agglomération afin de créer un vis-à-vis aux surfaces d'ores et déjà urbanisées ;
- au commencement de la Duerfstrooss, une parcelle sera intégrée à l'agglomération afin de constituer une entrée de localité ;
- à l'Ouest de la localité, les parcelles au Sud de Duerfstrooss seront arrondies afin d'englober la totalité des constructions dans l'agglomération.

Une extension est prévue au lieu-dit de **Lehmkaul** à l'Est de la route du même nom, afin de régulariser une construction existante.

Les extensions prévues dans la localité de **Consthum** seront situées :

- à l'Ouest des terrains de football, des surfaces importantes seront intégrées à l'agglomération afin de compenser le retrait de surfaces situées au Sud du lotissement futur. Ces surfaces feront partie d'un PAP nouveau quartier de taille importante qui sera viabilisé ultérieurement, et qui, de là, sera couvert d'une zone d'aménagement différé ;
- au Sud de la localité, une bande de terrains entre agglomération et cimetière et un petit groupe de parcelles à l'Ouest du cimetière, seront intégrés à l'agglomération afin d'arrondir l'ensemble de cette situation.

Les extensions prévues dans la localité de **Holzthum** seront situées :

- au Sud de la rue Principale ainsi qu'au Sud de la localité, deux moitiés de parcelles déjà viabilisées, sera intégrées à l'agglomération afin de rendre leur affectation cohérente ;
- au centre, l'arrière de surfaces affectées en zone mixte rurale et en bâtiments et équipements publics déjà viabilisées, sera intégré à l'agglomération afin de régulariser la situation existante.

Les extensions prévues dans la localité de **Hoscheid** seront situées :

- à l'Ouest de la localité, le long de Lisseneck, des espaces affectés en zone mixte rurale seront adaptés à la situation existante ;
- à l'extrême Sud de la localité, un triangle situé entre Hauptstrooss et un chemin vicinal sera étendu afin de créer un vis-à-vis au nouveau PAP devant être réalisé.

Les extensions prévues dans la localité de **Hoscheid-Dickt** seront situées :

- au Sud de la localité, à l'Ouest de la Hauptstrooss, une bande de terrains sera intégrée à l'agglomération afin de créer un vis-à-vis aux constructions existantes du côté opposé et de formuler une entrée de localité claire.

De multiples surfaces actuellement incluses au périmètre d'agglomération existant, de taille peu importante, seront par ailleurs retirées de ce dernier, du fait de contraintes importantes d'ordre topographique, d'orientation ou de protection de la nature, qui rendent leur viabilisation pratiquement impossible. Le retrait de ces surfaces ne constitue donc pas en soit une perte de potentiel de développement.

### 2-01.3. Sites principaux destinés aux activités économiques

Les activités économiques sont et resteront concentrées au Sud de la localité principale de Hosingen. Elles sont regroupées en majorité, dans les deux grandes zones d'activités économiques, l'une communale à «**Happerfeld**» et en partie à «**Op der Héi**», l'autre régionale dans la plus grande part de «**Op der Héi**». Le PAG futur confirmera ces espaces afin d'en assurer l'existence et les options de développement. Les deux zones d'activités économiques présentent encore, en l'état actuel des choses, des potentiels de densification importants.

Le zonage des différentes zones est issu de leur évolution historique et sera respecté par le PAG futur. Les espaces couverts à l'avenir par la zone ECO-c1, correspondent en premier lieu à des surfaces de vente, de logistique et d'entreposage. Ils abritent des entreprises de plus petite taille que celles des espaces consacrés aux activités économiques régionales. Celles-ci affectées en zone ECO-r, abritent, quant à elles, des bâtiments de production de très grande taille et des espaces de manœuvre et de dépôt adaptés en conséquence. Cette zone est gérée par le «Syndicat intercommunal pour la promotion du canton de Clervaux (SICLER)» qui englobe 5 zones d'activités économiques à caractère régional à Clervaux-Gare, Eselborn-Lentzweiler, Troisvierges-Gare, Troisvierges et Hosingen, avec un total de plus de 80 hectares de terrains.

De nouvelles extensions ne sont pas prévues au nouveau PAG. Deux extensions récentes à «**Auf der Hoeh**» et «**Am Ehnenweg**» ont permis à une entreprise locale et à une coopérative agricole de s'agrandir. Pour cette dernière, une zone spéciale «coopérative agricole» sera prévue au nouveau PAG afin d'y permettre des activités complémentaires aux activités agricoles, comme des exploitations et entreprises agricoles pour le compte de tiers et des ateliers de réparation et d'entretien de matériels et machines agricoles.

La commune entend maintenir son engagement dans le cadre du SICLER, c'est-à-dire contribuer à une concentration des activités économiques au niveau intercommunal et régional et surtout à une concertation entre les communes concernées.

Elle entend soutenir le principe des ZAER qui permettent d'éviter l'effet de double emploi entre les activités proposées dans les différentes zones d'activités et de renforcer la cohérence des productions, des lieux d'implantation et des offres en emplois.

Les activités nécessitant une localisation à l'écart des localités ou une certaine distance par rapport à l'habitat, doivent être concentrées dans les zones d'activités économiques, mais demeurer au sein de la commune, afin de répondre aux besoins en approvisionnement et en emplois et de lui conserver sa dynamique économique.

Trois autres zones d'activités économiques de type communal ECO-c1 sont prévues au concept de développement de la commune. Elles sont toutes de petites tailles. Deux d'entre elles se trouvent aux abords du carrefour **Schinker** et, donc, éloignées des espaces consacrés au logement. L'autre se situe au Nord de la localité de **Hoscheid-Dickt**. Elle est quelque peu séparée des espaces résidentiels et sera encadrée au nouveau PAG par des espaces de verdure destinés à protéger les quartiers voisins de nuisances éventuelles et à garantir sa pérennité.

Ces zones d'activités économiques abritent des fonctions variées qui doivent être maintenues dans le cadre du développement futur des localités :

- entre Schinker et Holzthum un garage et fournisseur de pièces détachées automobiles doit être maintenu en place ;
- au Sud de Schinker, une entreprise de transports et
- à Hoscheid-Dickt, un garage et concessionnaire automobile doivent être confirmés sur leur site respectif.

En ce qui concerne l'évolution des activités nécessitant la mise en place de zones spéciales au nouveau PAG, elles correspondent à trois types d'équipements : d'une part, les activités complémentaires aux activités agricoles, citées plus haut, situées à «**Am Ehnenweg**» à **Hosingen**, d'autre part, les stations-service et garages de réparation automobile qui sont décrits plus bas, et enfin, les activités de tourisme comme le village de vacances de **Wahlhausen-Dickt**, qui doit être agrandi à l'intérieur du périmètre d'agglomération existant.

Les zones spéciales - garages et stations-service permettront de garantir l'existence de ces équipements et d'en assurer le devenir. Elles sont au nombre de quatre dans la commune. La première se trouve au Sud de la localité de **Hosingen**, aux abords de la zone d'activités économiques. Elle comporte, en complément aux services proposés, une pharmacie qui sera confirmée à cet emplacement.

La seconde se trouve à **Dasbourg-pont**, au bord de l'Our, et sera confirmée par les affectations du nouveau PAG comme on l'a vu précédemment.

La troisième se trouve le long de la route nationale 7, au Sud du rond-point «**Schinker**», et sera également confirmée par la mise en place de la stratégie de développement, transposée par le PAG futur.

Enfin, la quatrième et dernière est la seule qui se trouve à l'intérieur d'une localité, aux abords de zones d'habitation. Il s'agit de la station-service de **Hoscheid-Dickt**, le long de la route nationale 7. Elle se verra confirmée au nouveau PAG, mais encadrée au Nord et au Sud par des zones de verdure-tampons afin de protéger les zones mixtes se trouvant directement à ses abords et d'en garantir ainsi la pérennité.

La programmation urbaine des différentes localités prévoit le maintien des petites structures commerciales et tertiaires dans les différentes localités, si tant est qu'elles y existent encore. A Hosingen même, en particulier, l'offre existante le long de l'axe principal, Hauptstrooss, est encore attrayante et diversifiée. L'affectation des espaces en question au PAG futur, en zone mixte villageoise, a pour but de préserver, en premier lieu, cette offre et d'en permettre la croissance. Cette affectation s'étendra jusqu'au Nord de la localité, sur une bande parallèle à la rue principale et de part et d'autre de celle-ci.

Le cœur des localités doit être en mesure d'accueillir des activités ne présentant pas de risques ou de nuisances pour le voisinage, répondant aux besoins de la population au quotidien et permettant la renaissance d'une certaine forme de vie villageoise. La diversification des activités doit, dans tous les cas, être mise en avant pour renforcer le secteur tertiaire et le commerce, en particulier, face au secteur primaire en perte de vitesse.

Ce concept se retrouvera à plus petite échelle dans la plupart des localités secondaires où le PAG futur prévoira des zones mixtes villageoises pour la plupart des espaces situés au centre des localités, dans le noyau ancien. Cette affectation permettra, le cas échéant, de maintenir ou de créer des offres en services et activités d'approvisionnement et de rendre la reconversion des grands volumes consacrés autrefois à l'agriculture, possible et plus flexible. Cette affectation assure la mixité du logement et des services, si les besoins et la demande s'en font sentir.

Le concept de développement des espaces urbains, se donne pour but de maintenir et respecter les **structures agricoles** existantes. Pour ce faire, des zones mixtes rurales seront prévues au futur PAG à l'intérieur des agglomérations. Elles concerneront des espaces restreints et en petit nombre dans les différentes localités :

- dans la localité de Hosingen, les exploitations encore existantes sont au nombre de quatre : «am Graaf», «Kraeizgaass», «Weescheed» et «op der Héi» ;
- dans la localité de Rodershausen, une exploitation agricole existe encore à l'intérieur du périmètre à «Dickwies» ;
- à Eisenbach, une exploitation agricole se trouve près de «auf dem Aeleck» ;

- au Nord de Wahlhausen-village, se trouve une exploitation de taille importante le long de la rue «am Duerf» ;
- à Wahlhausen-Dickt, deux exploitations sont encore intégrées à la localité, l'une à «Veianerstrooss» et l'autre à «in der Deckt» ;
- à Bockholtz, deux exploitations se trouvent dans la localité, l'une à «Ennescht Duerf» et l'autre à «Ewescht Duerf» ;
- à Neidhausen, deux exploitations se trouvent dans la localité, l'une à «lewescht Duerf» et l'autre à «An der Gaass» ;
- à Consthum, deux exploitations sont encore intégrées à la localité, l'une «rue Knupp» et l'autre à «Kémel» ;
- à Holzthum, trois exploitations se trouvent dans la localité, l'une à «Virstadt», la seconde «rue Principale» et l'autre «place de l'Eglise» ;
- à Hoscheid, trois exploitations existent encore, l'une à «Geisseck», la seconde à «Lisseneck» et l'autre à «Haaptstrooss» ;
- à Hoscheid-Dickt, une exploitation agricole se trouve au centre de la localité à «bei Janessen».

Lors de la mise en place de plans d'aménagement particulier à leurs abords, les constructions nouvelles et les lotissements, devront respecter les reculs nécessaires à la continuation des activités agricoles. Ces reculs seront déterminés en fonction des activités exercées.

Enfin, les activités de tourisme se verront confirmées par le concept de développement, en particulier, sur les bords de l'Our où les terrains de camping existants à **Eisenbach**, **Kohnenhof** et **Brecher** seront maintenus au futur PAG sous forme d'une zone de sport et de loisirs. Une extension du terrain de camping de **Brecher**, est prévue, qui compensera la perte en surfaces à disposition due à la reconversion des terrains de camping au Sud de **Hosingen** et au Nord de **Rodershausen**.

Les espaces devant être affectés en zone de sport et de loisirs au futur PAG concernent également des activités relevant à la fois de l'offre en équipements touristiques et en équipements de loisirs et de détente mise à la disposition de la population, comme en particulier le parc aquatique Aqua Nat'Our de **Wahlhausen-Dickt**, les équipements sportifs situés au Nord du complexe scolaire Parc Hosingen et l'aire de jeux située dans la cité Thiergart à Hosingen. Ces activités seront confirmées par leurs affectations au futur PAG.

Afin d'affirmer et d'accroître la dynamique économique en présence au sein de la commune, le concept de développement se donne pour but de :

- confirmer les grandes zones d'activités économiques existantes ainsi que les petites surfaces économiques disséminées sur le territoire communal ;
- préserver et renforcer le cœur des localités et leur caractère mixte : habitat et services, commerces, artisanat, qui a eu tendance à disparaître dans les dernières décennies ;
- réactiver la mixité des agglomérations, en général, et, en particulier, la coexistence des exploitations agricoles avec l'habitat ;
- protéger et renforcer les activités touristiques en créant de nouveaux équipements collectifs et en confirmant les espaces de camping ou leurs extensions prévues.

#### 2-01.4. Sites principaux destinés aux équipements collectifs

Le concept de développement des surfaces urbanisées ou destinées à être urbanisées prévoit, par ailleurs, des espaces consacrés aux bâtiments et équipements publics qui sont en général conservés dans leur état actuel. Aucune extension de ces espaces, n'est prévue.

Ces espaces se trouvent pour une grande part dans la localité de Hosingen elle-même. Ceci est en corrélation avec le fait que la localité de **Hosingen** constitue et constituera le pôle de développement principal. Comme on l'a vu plus haut, elle réunit les services administratifs, les ateliers communaux, les sapeurs-pompiers, le poste de police, le musée, un centre culturel, des équipements de sport, un cimetière et une église.

Dans la localité de **Wahlhausen-Dickt**, des surfaces de grande taille se verront affectées en zones de bâtiments et d'équipements publics dans leur emprise actuelle qui a été augmentée à

plusieurs reprises afin de mettre en place le centre scolaire du Parc Hosingen qui donne son nom à la commune. Ces surfaces seront confirmées par les affectations au nouveau PAG et disposent encore d'un potentiel de développement important.

Dans les localités secondaires, les espaces consacrés aux bâtiments et équipements publics, concerneront avant tout des centres culturels, socio-culturels ou polyvalents, des salles de réunion, un centre d'éducation différenciée à **Wahlhausen-village**, un foyer de jour pour personnes âgées à **Holzthum**, une station météorologique à **Eisenbach**, certaines aires de jeux et terrains de sport, tous les cimetières, les églises et les chapelles dans l'ensemble de ces localités. Selon le concept de développement de la commune, ces espaces doivent être confortés dans leur emprise actuelle et ne nécessitent aucune extension à courte et moyenne échéances.

Dans la zone verte et aux abords de certaines localités, des bâtiments et équipements publics techniques seront, en outre, marqués au futur PAG par une affectation spéciale (BEP-et). Celle-ci a pour but d'assurer l'existence de ces équipements, d'en permettre l'entretien et les extensions. Il s'agit avant tout des stations d'épuration et de pompage, des réservoirs d'eau et des bassins de rétentions.

## 2-02. Quartiers existants et nouveaux quartiers

### 2-02.1. Nouveaux quartiers

Le développement urbain d'un certain nombre de surfaces est soumis à la mise en place d'un ou de plusieurs plans d'aménagement particulier «nouveaux quartiers» qui seront orientés par les schémas directeurs élaborés dans la section 3 de la présente étude préparatoire.

La viabilisation des surfaces disponibles par l'intermédiaire de PAP nouveaux quartiers constitue une option du développement futur des localités, supplémentaire au comblement des lacunes du tissu urbain existant et de la densification des surfaces à disposition par le biais de PAP «quartiers existants» qui seront étudiés au paragraphe suivant. Les PAP nouveaux quartiers sont prévus en grand nombre au concept de développement urbain, aussi bien dans la localité principale de Hosingen où les surfaces les plus importantes se trouvent, que dans les localités secondaires. Les PAP nouveaux quartiers seront consacrés avant tout au logement, en particulier, lorsqu'ils sont prévus dans une affectation en zone d'habitation 1. Les PAP nouveaux quartiers correspondant à une zone mixte villageoise devront prendre en compte la mixité des fonctions prévue dans cette zone, qui associe au logement, des fonctions telles que les services, quelques commerces, parfois de l'artisanat et des équipements de loisirs ou de restauration. Les PAP nouveaux quartiers prévoiront, suivant leur emplacement, en priorité des habitations individuelles, isolées ou jumelées, des maisons en rang et, dans certains cas, en priorité dans la localité de Hosingen près du centre, des résidences comportant plusieurs unités d'habitations.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Hosingen** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord de la localité, le long de la Hauptstrooss, un quartier en mutation affecté en Mix-v ;
- au Nord-est, au lieu-dit Lausebourn, une zone d'aménagement différé affectée en Hab-1 ;
- au Nord-est, im Fronfeld, une petite extension de l'agglomération affectée en Hab-1 ;
- au centre, cité Thiergart, intégrée de longue date au périmètre et affectée en Hab-1 ;
- au centre Est, Holzbicht, un quartier en mutation affecté en Mix-v ;
- à l'Est, deux PAP nouveaux quartiers déjà autorisés affectés en Hab-1 ;
- au Sud, Op der Hei correspond à un ancien terrain de camping affecté en Hab-1 ;
- au Sud-est, in der Schwasselsbach, un quartier en mutation affectée en Hab-1 ;
- au Sud-ouest, auf der Fenn, surfaces consacrées autrefois aux sports et loisirs affectées en Mix-v ;
- au Sud, auf der Hoeh, une partie de la zone d'activités économiques communale.

Les quartiers de Hauptstrooss, Holzbicht et Op der Hei accueilleront des volumes plus importants comme des résidences et des petites constructions plurifamiliales, disposées selon un principe

orthogonal ou mikado en fonction de l'emplacement. Les PAP NQ restants sont consacrés en priorité à des constructions unifamiliales isolées, jumelées ou en rang, organisées le long de voies de desserte internes, de culs-de-sac ou aires de rebroussement. La constitution de petites places internes au quartier n'est en général pas souhaitée. Certains espaces libres prévoiront, par ailleurs, des emplacements de stationnement à l'air libre qui, selon le cas, seront à disposition des visiteurs ou des habitants. Seul le quartier de Holzbicht prévoit une place de taille plus importante articulée aux espaces urbains faisant partie du centre de la localité, et le quartier de Thiergart, trois espaces minéraux cernés.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Rodershausen** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord de la localité, Dickwies correspond à un ancien terrain de camping affecté en Mix-v ;
- au centre, au Nord de l'église, une bande de terrains le long de la route nationale affectée en Mix-v ;
- au Sud, Hinter dem Brauhaus, une bande de terrains, quartier en mutation, affectée en Mix-v ;
- au Sud, Auf der Aeltchen, une surface déjà intégrée à l'agglomération et rectifiée, affectée en Hab-1.

Les schémas directeurs de la localité de Rodershausen sont de deux types, l'un, sur les anciennes espaces consacrés au camping, prévoit une organisation des constructions futures, maisons unifamiliales isolées ou jumelées, autour d'un espace de rencontre central, les autres, situés le long d'axes existants, prévoient une urbanisation parallèle à ces axes, avec une intégration du bâti existant dans une première phase, quand il en existe un. Auf der Aeltchen sera organisé autour d'un espace de rencontre qui intégrera également la desserte des espaces situés au-delà.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Eisenbach** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord de la localité, Bei der Kapell, une petite surface déjà intégrée à l'agglomération et affectée en Hab-1 ;
- au Nord-est, Wiesenpesch, une bande de terrains, affectée en partie en Hab-1 et en partie en jardins familiaux ;
- à l'Est, Auf der Aeleck, un espace important classé en Hab-1 et en zone d'aménagement différé ;
- à l'Ouest, Bescherdorf, une surface de taille importante, intégrée d'ores et déjà à l'agglomération et affectée en Hab-1 ;
- au centre Ouest, ob dem Ziebchen, une surface affectée en Hab-1, pour laquelle un PAP autorisé existe déjà ;
- au Sud, Hinter dem Dorf, une bande de terrains située le long de la nationale et affectée en Hab-1.

Les schémas directeurs de la localité de Eisenbach sont organisés autour d'espaces de rencontre qui permettent une desserte des terrains futurs par un espace commun et sécurisé, pouvant offrir surfaces de jeux, de rencontre, stationnement de visiteurs et équipements communs. Le bâti nouveau intégrera, comme à Bei der Kapell, l'existant en s'articulant à sa typologie. Seul le quartier situé à Hinter dem Dorf au Sud, sera développé en bande desservie directement par l'axe existant.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Wahlhausen-village** concernent les surfaces suivantes :

- à l'Ouest, im Bourenberg, deux bandes de terrains affectées en Hab-1, pour lesquelles un PAP autorisé existe déjà ;
- au Sud-ouest, Op der Heed, une bande de terrains affectée en Hab-1.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Wahlhausen-Dickt** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord, une surface importante est prévue pour l'extension du village de vacances, la Sapinière et est affectée en zone spéciale ;
- au centre, An der Deckt, une petite bande de terrains est affectée en Hab-1, pour laquelle un PAP autorisé existe ;
- à l'Est, zwischen den Strassen, une excroissance incluse au périmètre et affectée en Hab-1 ;
- au Sud, auf der Schneedell, deux surfaces adjacentes entre les deux routes, sont affectées en Hab-1.

Les schémas directeurs des localités de Wahlhausen-village et Wahlhausen-Dickt sont, d'une part, consacrés à des surfaces longeant les voies desservantes et sont planifiés de manière à être desservis directement par celles-ci, d'autre part, pour les surfaces bénéficiant d'une profondeur de parcelle plus importante, une desserte organisée autour d'espaces de rencontre communs, est proposée afin d'augmenter la convivialité des quartiers. L'extension du village de vacances, est également organisée autour d'un espace libre central commun.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Bockholtz** concernent les surfaces suivantes :

- à l'Ouest, vor dem Katzenbusch, une surface importante est affectée en Hab-1 et comporte déjà un PAP nouveau quartier autorisé ;
- au centre, Kaeweschfeld, une bande de terrains affectée en Hab-1 et, en outre, couverte par une zone d'aménagement différé ;
- au Sud, dreieckig Feld, une bande de terrains affectée en Hab-1 et constituant une extension de la localité.

Le schéma directeur de la localité de Bockholtz, bien qu'il longe un axe existant équipé, sera organisé de telle sorte que les terrains situés le long du chemin repris, soient desservis par de petits espaces de rencontre qui garantissent une desserte sécurisée.

Le PAP nouveau quartier prévu à **Neidhausen** concerne les surfaces suivantes :

- au Sud-ouest, im Kassels, une extension affectée en Hab-1.

Le schéma directeur de la localité de Neidhausen prévoit un espace commun au coeur des espaces auquel des équipements communs comme aire de jeux et espace vert pourront être intégrés.

Le PAP nouveau quartier prévu à **Lehmkaul** concerne les surfaces suivantes :

- une surface importante est affectée en Hab-1 pour laquelle un projet de PAP existe.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Consthum** concernent les surfaces suivantes :

- au centre, im Pull, une petite surface le long de la rue de Kautenbach et affectée en Mix-v ;
- au Nord-est, auf dem Pull, une surface intégrée d'ores et déjà à l'agglomération et affectée en Hab-1 ;
- à l'Est, le long de Kemel, une bande de terrains affectée en Hab-1 ;
- à l'Ouest, obent Schneidesch, des surfaces très importantes constituant en partie une extension, sont affectées en Hab-1 et couvertes d'une zone d'aménagement différé ;
- au Sud, im Dodeschberg, une bande de terrains affectée en Hab-1, en partie située le long de la rue de Kautenbach.

Les schémas directeurs de la localité de Consthum quelque soit leur taille et leur emplacement, sont organisés autour de places ou d'espaces de rencontre et de desserte communs. Seuls les surfaces situées le long de la rue Gaessel seront desservis individuellement directement par la rue.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Holzthum** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord-est, om Breitendriesch, une surface importante intégrée d'ores et déjà à l'agglomération et affectée en Hab-1 ;
- au Sud, le lon de la rue Principale, une bande de terrains affectée en Hab-1 et pour laquelle un PAP nouveau quartier autorisé existe.

Le schéma directeur de la localité de Holzthum organise l'urbanisation future le long d'un axe de desserte central sur lequel de petits espaces de rencontre regroupant environ 4 constructions s'ouvrent, garantissant communication et sécurité des habitants futurs.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Hoscheid** concernent les surfaces suivantes :

- au Nord, le long de Geisseck, une bande de terrains affectée en zone Hab-1 ;
- au Nord du centre, Merschterwee, une surface importante affectée en grande part en Hab-1 et une petite partie le long de la Hauptstrooss en Mix-v ;

- au centre, Stroosseneck, une surface importante, affectée en Hab-1 ;
- au centre, Hauptstrooss, une petite bande terrains affectée en Mix-v ;
- au centre, Burewee, des surfaces relativement importantes affectées en Hab-1
- à l'Ouest du centre, Im Thal, des surfaces de grande taille affectées en Hab-1 et soumises à une zone d'aménagement différé ;
- à l'Ouest de Im Thal, une petite surface affectée en zone Hab-1 et pour laquelle un PAP autorisé existe ;
- à l'Est, unter Strassen, une longue bande de terrains affectée en Hab-1 et pour laquelle un PAP autorisé existe ;
- au Sud-est, unter den drei Kreuzer, une petite bande de terrains affectée en zone Hab-1 et pour laquelle un PAP autorisé existe ;
- au Sud, om Bucheberg, un triangle affecté en zone Hab-1 à la sortie de la localité.

Les schémas directeurs planifiés pour les surfaces à viabiliser de la localité de Hoscheid, seront consacrés avant tout à des constructions unifamiliales isolées, jumelées ou en rang, organisées de manière linéaire le long de petits axes internes. De part et d'autre de Merschterwee, le concept de développement prévoit de petits espaces de rencontre plantés et des espaces libre supplémentaires consacrés au stationnement. Im Thal correspond aussi bien à des espaces devant être développés à courte échéance qu'à des espaces faisant partie d'une zone d'aménagement différé. Ces deux espaces seront articulés l'un à l'autre et devront être viabilisés de manière cohérente.

Les PAP nouveaux quartiers prévus à **Hoscheid-Dickt** concernent les surfaces suivantes :

- à l'Est, Bei Janessen, une surface importante affectée en Hab-1 ;
- à l'Ouest, Ronnebuesch, le long de la Hauptstrooss, une petite bande de terrains affectée en Mix-v ;
- plus au Sud, auf Schillebour, le long de la Hauptstrooss, une petite bande de terrains affectée en Hab-1 et pour laquelle un PAP autorisé existe ;
- au Sud, Struenkelchen, des surfaces affectée en Hab-1 et pour lesquelles un PAP autorisé existe.

Les espaces les plus importants devant être traités par un schéma directeur, sont Bei Janessen. Celui-ci prévoira deux types de densités en fonction de la proximité à la voie principale, des espaces de verdure destinés à accueillir les rétentions et des coulées vertes assurant la jonction avec le paysage adjacent et plusieurs espaces minéraux cernés.

Le développement de ces surfaces est guidé par une utilisation rationnelle du sol, limitant les surfaces de desserte, c'est-à-dire que les terrains situés dans des bandes le long d'axes existants, seront en général desservis par ces axes. Quand la topographie le permet, l'organisation des densifications autour de petits espaces de rencontre ou places communes aura priorité. La planification des surfaces plus importantes privilégiera toujours non seulement une intégration optimale des structures dans la topographie et le paysage, mais aussi une orientation avantageuse en matière d'ensoleillement et d'exposition aux vents des constructions et des parcelles.

Le concept d'aménagement des différentes zones prévoit également dans la plupart des cas, à l'aide de «zone de servitudes urbanisation» des mesures d'atténuation permettant de limiter l'impact, notamment visuel, des projets d'urbanisation. Ces mesures seront formulées de manière plus approfondies dans les schémas directeurs, en particulier en ce qui concerne les écrans de verdure, les plantations à l'intérieur des quartiers, les mesures spécifiques en rapport avec l'écologie urbaine (l'aménagement de bassins de rétention et l'évacuation à ciel ouvert des eaux de surface), une planification sensible du domaine public ayant recours en priorité aux essences indigènes, à l'aménagement écologique des aires de stationnement, aux transitions fluides entre parties végétales et minérales et en réduisant les surfaces scellées.

## 2-02.2. Quartiers existants

Outre la mise en place de PAP «nouveaux quartiers» pour les terrains destinés à être urbanisés présentant une certaine ampleur et nécessitant la création de nouvelles dessertes, l'accent devra être mis sur la densification de la construction dans les quartiers existants. Cette densification se fera par le biais de plusieurs types d'instruments de planification comme le remplissage des

lacunes urbaines, la transformation de volumes existants (annexes, surélévations, etc.) ainsi que la réhabilitation de bâtiments anciens, parfois de taille importante et consacrés autrefois, dans la plupart des cas, à l'agriculture afin de les réaffecter au logement ou aux activités professionnelles.

La construction dans les lacunes du bâti existant, la transformation des volumes existants et la reconversion de bâtiments agricoles de taille importante, nécessiteront un cadre de planification qui sera fixé dans les plans d'aménagement particulier «quartiers existants». Ces PAP QE permettront de répondre aux exigences d'une planification prenant en compte, d'une part, le caractère sensible et différencié du tissu urbain en présence et, d'autre part, d'une demande en logements dont les caractéristiques doivent correspondre à ceux du début du 21<sup>e</sup> siècle.

La transformation de volumes existants et la réhabilitation de bâtiments anciens, constituent un atout non négligeable pour le développement des localités et la valorisation du bâti existant. Ils contribuent à ré-insuffler vie et attractivité aux noyaux anciens des localités, dans lesquels ces volumes et bâtiments se trouvent en règle générale. Ils ont été répertoriés dans le cadre de l'élaboration de la section 1 de la présente étude préparatoire et sont repris au concept de développement urbanistique.

L'aménagement des lacunes du tissu urbain existant, représente un potentiel relativement faible dans la commune puisque les parcelles viabilisées sont, en règle générale, construites à courte échéance. C'est pour cette raison que les lacunes du bâti existant, ne seront pas reprises dans la partie graphique du concept de développement urbain. Étant donné la constructibilité immédiate de ces surfaces du fait de l'existence des infrastructures routières et techniques, la situation existante peut changer rapidement, rendant la partie graphique du concept de développement urbain, caduque à court terme.

La répartition des différents quartiers au PAP QE sera faite selon le principe d'une densité de construction plus élevée dans le centre des localités et une densité allant décroissant vers la périphérie. En général, les espaces disposant d'une desserte entièrement équipée ont été intégrés au PAP QE. Les seules exceptions à cette règle consistent en des surfaces soumises à des contraintes importantes et pour lesquelles les problématiques de la topographie, de la protection de la nature, de l'intégration dans le paysage, de la rétention des eaux de surface, etc. sont à résoudre de manière plus directive, par l'intermédiaire d'un schéma directeur.

## 2-03. Mixité des fonctions et densités de construction

### 2-03.1. Mixité des fonctions et densités de construction

Le concept de développement des surfaces urbanisées ou destinées à être urbanisées de l'ensemble des localités, prévoit une combinaison de deux types d'espaces: les espaces consacrés exclusivement au logement comme la **zone d'habitation 1** (Hab-1) qui se trouvera avant tout autour des centres et à la périphérie des localités, et les espaces affectés en zone mixte comme la **zone mixte villageoise** (Mix-v) qui marquera les centres historiques et urbanistiques des localités, et permettra une mixité des fonctions du logement et des services, la reconversion de grands volumes agricoles existants et inutilisés, et une concentration des commerces quand ils y existent encore. Sur l'axe central traversant la localité de Hosingen, la mixité des fonctions se verra confirmée par un mixe d'affectations entre le rez-de-chaussée et le 1<sup>er</sup> étage et les étages supérieurs consacrés au logement.

Bien qu'un **zonage des fonctions** entre centre et périphérie serve de ligne de conduite au concept de développement, l'accent sera mis sur une perméabilité des fonctions, afin d'éviter des quartiers monotones et mono fonctionnels.

Cette mixité des fonctions constituera un objectif de développement général aux zones d'habitation et mixtes, mais prioritaire pour les zones mixtes villageoises afin de contrecarrer les tendances à une uniformisation des différents quartiers, en particulier ceux situés dans les centres, et une perte de la diversité des espaces villageois.

La localité de Hosingen est, de fait, d'ores et déjà clairement structurée, en ce sens qu'elle comporte des quartiers d'habitation et des quartiers mixtes dans sa partie nord et des espaces économiques et d'activités dans sa partie sud. Ce zonage nécessaire à la garantie d'un habitat de qualité au Nord de la localité, qui n'est pas exposé aux nuisances dont les espaces économiques du Sud pourraient être à l'origine, sera confirmé par le PAG futur et constitue une exception dans la répartition des fonctions dans les localités.

En ce qui concerne les densités de construction, la structure bâtie existante sera toujours complétée par une typologie adaptée au tissu bâti en présence et respectant le patrimoine existant. Une hiérarchie des volumes, nombre d'étages, profondeur de construction, nombre de logements par construction, devra être mise en place entre le pourtour et l'intérieur des blocs. Une hiérarchie des densités devra être respectée, partant du centre des localités et allant décroissant vers la périphérie, et sera reprise au nouveau PAG.

Les **densités de construction** qui seront prévues au futur PAG pour les nouveaux quartiers, seront, en moyenne, de l'ordre de 15 unités de logement par hectare. Certaines surfaces, en particulier, dans le centre de la localité de Hosingen, pourront atteindre des densités de constructions supérieures pouvant aller jusqu'à 35 unités de logements par hectare :

- 12 unités de logements par hectare,
  - à Hosingen, «rue Weesched»,
  - à Hoscheid, «Auf Wickenbour»,
  - à Bockholtz, «Kaeweschfeld» et «Dreieckig Feld»,
- 15 unités de logements par hectare,
  - à Rodershausen, «Dickwies», «Zentrum nördl. der Kirche», «Hinter dem Brauhaus», «Auf der Aeltchen»,
  - à Eisenbach, «Auf der Aeleck», «Bongertswies», «Wiesenpesch», «Fischmarkt», «Hinter dem Dorf», «Op dem Ziehchen»,
  - à Wahlhausen, «Im Bourenberg», «Op der Heid»,
  - à Wahlhausen-Dickt, «SPEC Sapinère»,
  - à Neidhausen, «Im Kassels»,
  - à Lehmkaul,
  - à Consthum, «Obent Schneidesch», «Im Dodeschberg»,
  - à Holzthum, «Lotissement Bettendorf»,
  - à Hoscheid, «Im Thal», «Unter Strassen», «Im Thal»,
  - à Hoscheid-Dickt, «Hoscheid-Dickt/Kaes1 und 2», «Haaptstrooss/Marnach»,
  - à Bockholtz, «Katzebösch»
- 18 unités de logements par hectare,
  - à Hosingen, «Lausebourn», «An der lecht», «auf der Schwasselsbach», «im Fronfeld»,
  - à Wahlhausen-Dickt, «zwischen der Straßen», «auf der Schneedell»,
  - à Consthum, «auf dem Pull», «Kemel»,
  - à Holzthum, «om Breitendriesch» et
  - à Hoscheid, «Burewee», «beim Consthumer Weg», «Merschterwee», «Geisseck», «Unter den 3 Kreuzer» ;
- 23 unités de logements par hectare,
  - à Hoscheid-Dickt, «Commune», «Haaptstrooss» et «Ronnebuesch» ;
- 25 unités de logements par hectare,
  - à Hosingen, «Cité Thiergart» et «op der Hei» ;
- 30 unités de logements par hectare,
  - à Consthum, «im Pull Zentrum» et à Hoscheid, «op der Haaptstrooss» ;
- 35 unités de logements par hectare,
  - à Hosingen, «Haaptstrooss» et «bei der Kapell».

Deux espaces correspondant à des quartiers en mutation se voient attribuer une densité de construction pouvant atteindre 60 unités de logement par hectare, au centre de la localité de Hosingen, à «Haaptstrooss-Zentrum» et 72 unités de logement par hectare, à «Holzbicht».

Ces densités de construction correspondent, dans la plupart des cas, aux densités existant dans l'environnement construit. Elles permettent ainsi de garantir, d'une part, une intégration optimale des nouvelles réalisations dans leur contexte et un développement harmonieux des localités et,

d'autre part, la mise à disposition sur le marché immobilier d'un nombre suffisant de logements répondant à la demande importante dans la région et en particulier dans la commune, qui a été analysée dans la section 1 de la présente étude préparatoire.

### 2-03.2. Maintien et amélioration des interfaces entre fonctions urbaines

Les **interfaces entre agglomérations et zone verte**, existantes et nouvelles, doivent être aménagées de façon à ce que l'intégration des localités dans le paysage soit optimale. Des bordures végétalisées, des typologies aérées et de petites tailles, une densité de construction faible devraient caractériser les espaces urbanisés jouxtant la zone verte. Lorsque des biotopes ponctuels ou longilignes, des rangées d'arbres ou des haies existent d'ores et déjà, ceux-ci sont à préserver et à intégrer aux réseaux en présence afin de créer une transition végétalisée. Les interfaces végétalisées entre espaces urbanisés et paysage peuvent, en outre, servir à compléter le maillage écologique existant, quand ce dernier indique des segments manquants. Les trames vertes et des liaisons de verdure à travers les localités permettent, en outre, d'éviter les ruptures abruptes entre agglomération et paysage.

Une zone de jardins familiaux sera prévue sur les pourtours de zones d'habitation dans les localités de **Eisenbach**, au Nord-est de la localité, et à **Hoscheid**, au Sud-est de la localité. Une zone d'intégration paysagère sera prévue à Holzthum, au Nord-est de la localité, le long d'espaces devant être développés à l'avenir, de manière à garantir l'intégration des zones destinées à être urbanisées dans le paysage. Les mesures d'intégration à réaliser (implantation et gabarit des volumes, plantations) seront précisées au niveau du plan d'aménagement particulier nouveau quartier. Enfin, une zone de servitude urbanisation «milieu naturel» sera prévue le long des surfaces consacrées aux sports et loisirs dans la localité de **Wahlhausen-Dickt** afin de protéger des milieux ou éléments naturels qui jouxtent les structures villageoises.

Les limites de l'agglomération où une transition végétalisée entre bâti et paysage environnant n'est pas possible, devront être marquées clairement, afin de freiner d'emblée toute velléité de débordement des espaces bâtis vers la campagne environnante, et empêcher ainsi un mitage du paysage. Pour ce faire, on peut avoir recours à des barrières virtuelles telles que des rideaux de verdure qui freineront ce développement et pareront au danger d'un effacement des contours et des espaces libres entre localités.

C'est en particulier au niveau des **zones d'activités économiques** que des espaces de transition entre agglomérations et zone verte, sont particulièrement importants. Ils seront marqués au nouveau PAG par une zone de servitude «urbanisation» - intégration paysagère afin de minimiser les effets négatifs du développement de ces surfaces, du moins en ce qui concerne leurs effets optique et biologique, sur les paysages environnants.

Les extensions de l'agglomération prévues même si elles sont de petites tailles devront prévoir lors de leur mise en œuvre, des zones de transition qui pourront accueillir des haies, des groupes d'arbres, des vergers, des potagers, des jardins familiaux aux structures diversifiées. La mise en place de ces espaces devra avoir recours à des espèces locales, spécifiques au site.

Enfin, les espaces libres entre les agglomérations sont d'une importance primordiale, quant à la préservation du caractère rural de la commune, et doivent être impérativement conservés. L'implantation de nouvelles constructions doit y être sévèrement contrôlée et doit mettre en valeur les qualités de ces espaces, à savoir les groupes et les rangées d'arbres, les ouvertures dans le paysage sur les champs environnants, les vues sur les repères du paysage. Un marquage systématique des entrées de localités permettra une formulation concrète de ces limites.

Les **interfaces entre fonctions urbaines**, à l'intérieur des localités, seront formulées de manière particulière lorsque ces fonctions sont incompatibles les unes avec les autres ou lorsque une fonction risque de créer des conflits ou de minimiser de manière notable la qualité de vie à l'intérieur d'espaces consacrés à une fonction différente. Cet état de fait se retrouve en particulier entre espaces consacrés au logement et espaces consacrés aux activités économiques ou aux activités de plein air ou sportives, à l'origine de nuisances sonores ou olfactives remettant en cause les qualités résidentielles d'un quartier d'habitation.

De telles situations se retrouveront à **Hosingen**, au niveau des espaces consacrés aux terrains de sport, qui seront intégrés à une zone de bâtiments et d'équipements publics, et des espaces consacrés aux aires de jeux publiques, au Sud de la localité, qui seront intégrés à une zone de sport et loisirs.

Dans certaines localités comme à **Eisenbach** ou à **Wahlhauen-village**, une zone de verdure sera prévue qui isolera des fonctions comme le cimetière des zones urbanisées adjacentes. A **Hoscheid-Dickt**, une fonction économique pouvant être à l'origine de nuisances importantes comme la station-service située dans l'agglomération, sera également isolée des fonctions voisines par une zone de verdure.

Ces transitions ou ces écrans, seront à traiter de manière semblable aux transitions avec le paysage environnant, rangées d'arbres et haies, groupes d'arbres, vergers, potagers, jardins familiaux aux structures diversifiées, en ayant recours à des espèces locales, spécifiques au site, ou bien barrières visuelles et rideaux de verdure.

Les **interfaces entre habitat et exploitations agricoles** restent une préoccupation au sein des localités. Elles ne sont, par ailleurs, en aucun cas problématiques dans la mesure où elles caractérisent la structure originelle des villages. Elles doivent être traitées de manière précise, en s'efforçant de créer des transitions et, dans le cas où de nouveaux agrandissements (hangars, halles, etc.) de taille importante sont bâtis, en prévoyant une protection optique de type rideau de verdure ou haie. La présence d'exploitations agricoles dans l'agglomération, a pour effet de contrecarrer toute extension ou modification de l'agglomération à ces endroits. Cette situation doit être respectée.

Les **interfaces entre les quartiers existants et les nouvelles planifications** abritant des fonctions similaires ou compatibles, devront, au contraire, présenter une plus grande perméabilité que les exemples réalisés jusqu'à présent. Ces quartiers ne devront pas être hermétiques les uns par rapport aux autres, mais mettre l'accent sur l'échange, la circulation, la continuité des fonctions et des densités de construction, et les transferts qui peuvent s'y produire. Un enjeu majeur sera donc d'y minimiser les effets de rupture, soit au niveau fonctionnel, soit au niveau optique (frontières implicites ou coupures architecturales). La desserte de ces espaces devra favoriser les liens entre les différentes fonctions et les différents quartiers, qu'ils soient motorisés ou piétons.

Ces interfaces se retrouveront avant tout là où des PAP nouveaux quartiers sont prévus et seront fixées dans un premier temps au niveau des schémas directeurs destinés à guider le développement futur de ces PAP NQ.

## 2-04. Mixité des typologies de logements

### 2-04.1. Mixité des typologies de logements

Les terrains permettant la construction d'unités d'habitation adaptées aux jeunes et aux ménages jeunes et permettant d'offrir une mixité des types de logements sur le marché immobilier communal, sont à disposition en nombre suffisant, aussi bien dans la localité principale qui offre les potentiels les plus importants, que dans les localités secondaires, à moindre échelle.

A Hosingen même, le type de l'**immeuble d'habitation** à plusieurs étages, à 4 ou 6 logements, et les petites résidences respectant les volumétries existantes, semblent adaptés au bâti en présence, en particulier au centre de la localité. Il est envisageable de combiner ces volumes à des volumes plus modestes, dans les espaces périphériques, afin de garantir une hiérarchie du bâti allant décroissant du centre vers les quartiers plus éloignés. La réalisation de ce type de construction constituera donc le premier pas vers une **mixité des typologies de logements** dans la commune, qui pourra être renforcée par une mixité des fonctions à l'intérieur des résidences. En particulier au cœur des localités les plus importantes comme Hosingen et Hoscheid, il est envisageable de créer des unités de constructions mêlant logement et services, bureaux ou autres espaces professionnels. Non seulement une mixité des typologies de logement sera ainsi atteinte mais également une **mixité des fonctions** dans les constructions.

Dans les localités secondaires, comme on l'a vu précédemment, la réalisation de ce type de construction n'est pas envisagée dans la mesure où l'échelle construite est bien plus modeste. La densification de celles-ci se fera, donc, par le recours aux **maisons jumelées** et aux **maisons en rang** ou par la planification de **maisons individuelles** disposant d'un logement intégré, destiné à la location.

Seule la localité de Wahlhausen-Dickt constitue une exception à cette règle. La réalisation de petites résidences y est pensable dans la mesure où sa situation géographique aux abords de la route nationale 7 et la présence du centre scolaire et sportif Sispolo, constituent des conditions idéales à une expansion urbanistique. La taille de ces résidences devra toutefois rester modeste du fait du caractère rural de la localité et du rôle important que le tourisme joue au niveau économique.

Afin d'atteindre la densification souhaitée dans les petites localités et, en général, à l'intérieur du bâti existant, l'accent sera également mis sur la **réhabilitation et la transformation de volumes importants** tels que les anciennes fermes, les granges et autres anciens bâtiments agricoles, qui sont plus à même de permettre la réalisation d'appartements accessibles à toutes les bourses et, ainsi, de mettre à disposition sur le marché immobilier des appartements répondant aux exigences d'une population diverse.

Le caractère rural dominant dans les petites localités secondaires, sera ainsi respecté et renforcé, tout en visant une densité plus forte que la simple maison individuelle posée au milieu d'un terrain de grande taille. Il s'agit, donc, de créer des unités d'habitation assez grandes pour que l'**habitat collectif** soit possible, sans pour autant détruire la structure villageoise existante, logements de location ou en copropriété sont réalisables dans les volumes de taille importante existants. L'autre parti est que les immeubles d'habitation à plusieurs étages, en particulier, et les nouvelles constructions ou les nouveaux lotissements, en général, soient intégrés au tissu bâti existant, s'y fondent et les prolongent.

La responsabilité et l'engagement dont la commune entend faire preuve face à la population du Grand-Duché, voient enfin la mise à disposition aussi bien de **logements que de terrains subventionnés**, qui permettront d'attirer sur son territoire de nouveaux habitants appartenant à des couches sociales diverses, de garantir une **mixité sociale** et de donner aux plus défavorisés la possibilité d'accéder à la location ou à la propriété. D'une manière générale, il s'agit d'atteindre une mixité sociale aussi bien en ce qui concerne le niveau social des ménages que le **type de ménages**, venant s'installer dans la commune : « singles », ménages sans enfants, ménages avec enfants, famille monoparentale, famille recomposée, colocation, logement assisté et autres.

La clientèle potentielle interpellée par les offres existant sur le marché immobilier est du fait des moyens de communication actuels comme Internet, de plus en plus disparate et étrangère à la commune. Pour répondre à ces nouvelles exigences, le concept de développement de la commune devra permettre de mettre en place une offre diversifiée, non seulement pour les foyers ou les familles disposant de revenus au-dessus de la moyenne, mais également pour une couche sociale plus large et moins avantagée économiquement.

L'**intégration urbanistique** jouant un rôle dans l'**intégration sociale**, les projets de nouveaux PAP et les potentiels devant être activés au nouveau PAG, devront être situés au cœur des localités, sur des surfaces bien intégrées à l'existant et desservies de manière efficace. Les ménages jeunes avec enfants, ne doivent pas vivre dans un monde éloigné, à la périphérie des agglomérations, séparé du monde des personnes âgées vivant souvent seules, au cœur des localités. Les surfaces mises à disposition pour le développement futur des localités garantiront échanges et contacts qui sont souhaitables et profitables aux deux parties.

L'ensemble de ces mesures constitue la ligne de conduite que la commune entend se donner par l'intermédiaire de son PAG futur, afin de développer l'habitat, de mettre en valeur les potentiels urbanistiques existants et de contrôler les aspects démographique et social de son évolution future. Ces mesures auront pour conséquences une augmentation sensible du nombre de ses habitants et un rajeunissement de sa population qui verra arriver des familles et des ménages jeunes et des « singles » faisant partie de la population active. La commune y voit un moyen d'intégrer les populations nouvelles et un garant de la mixité sociale des localités.

## 2-04.2. Besoins induits en services collectifs privés et publics

Dans le cadre de la fusion des trois anciennes communes de Consthum, Hosingen et Hoscheid de janvier 2012, de nombreux projets ont été réalisés qui avaient pour but d'améliorer l'approvisionnement de la population aussi bien en services qu'en équipements de diverses natures.

Les projets suivants ont été réalisés pour une bonne part :

- extension de la maison-relais au Parc Hosingen ;
- création de nouvelles salles de classe au Parc Hosingen ;
- construction d'une piscine récréative sur le site du Parc Hosingen ;
- construction d'un réservoir d'eau pour les localités de Consthum, Holzthum et Hoscheid-Dickt avec conduites d'amenée ;
- construction d'un réservoir d'eau à Wahlhausen ;
- construction d'un chalet pour scouts sur le site du Parc Hosingen ;
- construction d'une crèche communale sur le site du Parc Hosingen ;
- création d'un point d'attrait touristique au château d'eau à Hosingen ;
- réaménagement de la place centrale de Hoscheid.

Au cours des dernières années, la commune a vu l'extension ou la création de nombreux **équipements culturels, scolaires ou touristiques**.

La commune dispose de plusieurs **centres culturels** ou salles de réunion dispersés dans 8 localités : Wahlhausen, Consthum, Hoscheid, Hosingen, Dorscheid, Eisenbach, Neidhausen et Rodershausen. Cette répartition sur le territoire communal fait de ces espaces des lieux très accessibles par les habitants, où qu'ils vivent. Ces différentes salles sont mises à disposition de la population et répondent, en général, aux besoins actuels en présence :

- Salle «A Meesch» à Wahlhausen
- Al Schoul à Consthum
- Centre culturel à Consthum
- Ancienne école à Hoscheid
- Salle «Centre 2000» à Hoscheid
- Cuisine Salle des Fêtes à Hosingen
- Salle de réunion à Hosingen
- 1<sup>er</sup> étage à Hosingen
- Salle des Fêtes à Hosingen
- Salle Seniors à Hosingen
- Salle Al Schoul à Dorscheid
- Salle à Eisenbach
- Salle «A Sputz» à Neidhausen
- Centre socio-culturel à Rodershausen.

Du point de vue des **équipements scolaires et parascolaires**, le syndicat Sispolo auquel plusieurs communes appartiennent en outre de celle du Parc Hosingen, gère depuis 1984 l'ensemble des équipements en présence, qui n'ont cessé d'augmenter au cours des dernières années. Les besoins futurs sont évalués de manière régulière afin de pouvoir répondre de manière adéquate par des extensions ou des créations de nouvelles structures, si celles-ci s'avèrent nécessaires.

Le Sispolo gère le **centre du Parc Hosingen** qui regroupe la plupart des équipements existants à l'heure actuelle et de nombreuses activités qui s'étendent au delà de la commune du Parc Hosingen et qui sont, dans certains cas, proposées à toute la région.

Ces équipements sont :

- l'école centrale,
- les transports scolaires,
- le «Bummelbus»,
- les 3 halls de sport,
- la maison-relais pour les enfants de 3 à 13 ans,
- le circuit d'éducation routière pour la région «Nord»,
- deux crèches,
- les repas sur roues,

- le club du 3<sup>ème</sup> âge,
- le foyer «Um aale Gaart»,
- la fondation «Hëllef Doheem»,
- le centre écologique et touristique «Parc Housen»,
- le centre sportif et aquatique régional,
- le chalet des scouts.

Un certain nombre d'**institutions** sont en outre regroupées ou représentées au niveau du centre :

- l'inspection de l'enseignement fondamental - bureau régional Nord,
- le centre de services norTIC“,
- l'Association des parents d'enfants mentalement handicapés,
- l'antenne Nord du Service de consultation et d'aide pour troubles de l'attention, de la perception et du développement psychomoteur,
- le siège du Syndicat pour l'aménagement et la gestion du Parc naturel de l'Our et
- une antenne de l'Initiativ Liewensufank.

L'ensemble de ces offres et services signifie un approvisionnement optimal de la population locale et, du fait de leur diversité, permet de réagir de manière rapide et appropriée aux déficits qui pourraient apparaître du fait de l'évolution démographique. Ils correspondent, en outre, à un haut niveau de services prenant en compte des groupes sociaux et des problématiques diverses, et témoignent d'une forme de société basée sur le respect et l'intégration. Les besoins issus d'un vieillissement possible de la population, y sont également, d'ores et déjà, pris en considération. Les aspects correspondant à des formes de transports collectifs flexibles et individualisés qui représentent une offre adaptée aux espaces ruraux, éloignés des grands centres urbains, y sont également proposés.

Les **équipements sportifs** de la commune, 3 halls de sport, une aire de jeux et 2 terrains de sport, sont également gérés par le Sispolo. Ces équipements ont été conçus de manière à pouvoir faire face à une augmentation substantielle de la population et sont également à la disposition des communes membres du syndicat. Dans les différentes localités, des aires de jeux ponctuelles sont à disposition de la population dans les quartiers. Elles sont, en général, conçues en fonction du nombre d'unités d'habitation créées. Le développement de nouvelles habitations et de nouveaux quartiers, sera accompagné de la mise en place des aires de jeux nécessaires à la population future.

Les **activités touristiques** au sein de la commune, sont très diverses et permettent aussi bien à la population locale qu'à des vacanciers de profiter de l'offre. Dans leur état actuel, elles peuvent faire face à une augmentation de la demande et procurent un certain nombre d'emploi qui varie suivant la saison. Le nombre de terrains de camping a diminué dans les dernières années, mais l'offre reste considérable avec 4 terrains de camping :

- le camping de Kohnenhof,
- le camping du Vieux Moulin à Obereisenbach,
- le camping de la Vallée de l'Our à Eisenbach et
- le camping du Barrage à Brecher.

Il existe un village de vacances à Wahlhausen-Dickt qui devrait être agrandi à courte échéance. La commune compte, en outre, quelques 21 restaurants et cafés et une auberge de jeunesse, 3 circuits autopédestres qui comptent entre 4 et 14 km, 3 circuits VTT, 1 sentier de randonnée sonore, et, depuis 2013, le parc aquatique «AquaNat'Our» qui est ouvert aussi bien à la population qu'aux touristes.

En ce qui concerne les **équipements de santé et de sécurité**, la commune, du fait de sa situation excentrée et en milieu rural, est équipée en conséquence. Sur son territoire se trouvent un poste de police, un poste de sauvetage, une caserne de pompiers, un cabinet médical collectif, un vétérinaire, une pharmacie et plusieurs services de soins à domicile. Ces équipements peuvent satisfaire une population plus importante en l'état actuel des choses.

En ce qui concerne l'approvisionnement quotidien et l'**offre en services et commerces** de proximité, ceux-ci devront répondre à une croissance démographique continue et aux besoins en découlant. Afin d'assurer le développement de la commune fusionnée, de nouvelles mesures seraient à envisager. Ces mesures concernent, avant tout, les choix faits en matière d'implantation des services et des commerces de proximité à l'avenir. Celle-ci devrait se faire en priorité au cœur

des localités et non dans les zones d'activités économiques, situées en général dans une partie reculée du territoire communal, en bordure des agglomérations.

La mise à disposition et le développement d'une telle offre dans le centre des localités a, en outre, l'avantage de répondre aux besoins de couches sociales et de tranches d'âge très différents, dont certaines ne disposent pas automatiquement d'un véhicule automobile et qui sont dépendants de la proximité de ces offres.

La concentration des services et commerces au cœur des localités constitue la solution souhaitée par opposition à une implantation exclusive dans les zones d'activités économiques qui offrent de nombreux emplacements de stationnement mais ne contribuent pas à l'augmentation de l'attractivité et à la revitalisation des centres. Pour répondre aux problèmes de circulation induite indésirable dans les centres, le concept de stationnement devrait prévoir des parkings proches des services et des commerces recherchés, sur lesquels le stationnement devrait être réservé à la courte durée.

Du point de vue de l'**approvisionnement énergétique** et la promotion de formes de production énergétique écologiques et prospectives, la commune est d'ores et déjà engagée dans la biométhanisation et l'éolien. La commune entend maintenir et accroître son engagement dans la coopérative de biométhanisation et soutenir ainsi un développement écologique de la production d'énergie, en particulier, pour l'approvisionnement des équipements publics.

Cet engagement s'inscrit également dans les vues de la commune en rapport avec la coopération intercommunale qui permet une cohérence des buts et des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

L'engagement dans la production énergétique éolienne, est plus récent et se met en place de manière progressive après qu'un certain nombre de difficultés aient été surmontées. Avec la commune de Putscheid, un parc éolien «Wandpark Housen-Pëtschent» a été fondé par la société Soler S.A. en août 2016 et doit permettre au Luxembourg, en général, d'atteindre 11% d'énergies renouvelables dans sa consommation énergétique finale, d'ici à 2020, un objectif qui répond aux engagements pris dans le cadre des accords de Kyoto, et à la commune l'autonomie énergétique pour 2018. Le parc éolien de Putscheid-Hosingen comprendra sept éoliennes qui, d'après les estimations actuelles, assureront à terme une production annuelle de 30 millions de kW/h, soit la consommation de 6 500 ménages.

La mobilisation des potentiels constructibles aussi bien dans les nouveaux quartiers que dans les quartiers existants, devra être adaptée aux **infrastructures techniques** existantes telles que canalisations et alimentation en eau, afin de réduire les coûts de raccordement, aussi bien pour la commune que pour les futurs utilisateurs, et afin de réduire les interventions nécessaires à la mise en place de nouveaux réseaux dans les espaces encore vierges de toute urbanisation et dans les paysages.

L'accent sera mis sur la rentabilité de la mise en place de nouvelles conduites d'approvisionnement ou de nouveaux réseaux, ce qui signifie qu'elle ne sera envisagée que là où le nombre d'unités d'habitation ou d'équipements économiques créés, sera suffisant.

De la même manière, les potentiels constructibles seront envisagés seulement aux endroits où les possibilités d'accès et de liaisons aux systèmes routiers et aux systèmes de transports en commun existants sont données, en évitant, dans la mesure du possible, toute nouvelle réduction de la zone verte.

Le thème des **infrastructures routières** et de la desserte par les **transports collectifs**, est traité dans le concept de mobilité.

#### **2-04.3. Amélioration de la qualité des différents éléments du domaine public et création de nouveaux espaces publics**

Afin de renforcer la convivialité du domaine public, la qualité des espaces publics qu'il s'agisse de l'espace-rue, des places, des aires de jeux de quartier ou des entrées de localité, doit être améliorée et revalorisée dans la plupart des localités.

L'**espace public** devrait être ouvert à l'usage de tous et à tous les usages. Un espace public se définit par les activités qu'il permet et la manière dont il est fréquenté. C'est en théorie un espace

extérieur, ouvert à tous, possédé par tous sans distinction due à l'appartenance sociale ou autre discrimination. Ce qui distingue les espaces publics des autres espaces urbains, est leur diversité d'usages et d'usagers. Les usages développés par les usagers d'un site dépendent de son caractère accessible, interactif, convivial et fonctionnel.

Afin de retrouver ces qualités essentielles de l'espace public dans les localités, celles-ci doivent réintégrer leur rôle originel en tant que lieu de vie, c'est-à-dire que la population doit être à nouveau présente au cœur des villages et plus seulement les automobiles. Les conflits entre différents moyens de déplacement (piétons, cycles, voiture, etc.) dans ces espaces, doivent être repérés et minimisés. Par de nouvelles conceptions de ces espaces, en particulier par un ralentissement et une canalisation stricte de la circulation automobile, un sentiment de sécurité et de tranquillité doit être à nouveau conféré aux usagers.

Le principal usage des espaces publics est, en général, le déplacement et le regroupement – les espaces publics sont à la fois un lieu et un lien. Mais du fait des changements dans la manière d'utiliser l'espace public que l'on observe aujourd'hui, l'espace public devrait être de plus en plus multifonctionnel, et permettre des usages diversifiés comme les loisirs, la marche, les jeux, la restauration, la relaxation, les activités culturelles et commerciales, etc.

C'est pourquoi, le centre des localités et le centre de la localité de Hosingen, en particulier, devront à nouveau accueillir les différentes activités et offres en services qui y étaient ancrées d'un point de vue historique et qui feront en sorte que la population se déplace à nouveau à pied, jusqu'à la boulangerie ou au bureau de tabac par exemple. Certains segments de rues particulièrement fréquentés et dangereux, devront être réaménagés afin de réduire les risques émanant de la circulation automobile intense et conflictuelle, en réduisant la vitesse autorisée, en aménageant des emplacements de stationnement qui sont également bénéfiques aux commerces et services riverains, en créant des aires de séjour et de repos.

Dans certains cas les espaces publics peu utilisés, en particulier dans les **petites localités** périphériques, risquent de devenir des lieux morts. Dans ces localités, durant une longue période, personne ne passe et surtout, personne ne s'arrête. Dans ces situations, il s'agit de générer de nouvelles activités, qui requalifieraient l'espace au-delà de sa seule fonction de voie de circulation. C'est ici que la convivialité devient l'objectif primordial car elle permet de rehausser l'attractivité d'un espace public et d'y faire revenir les usages. Cette convivialité peut passer par la mise en place d'aires de séjour, de repos, de jeux ou de sports ouverts à tous les groupes sociaux et les tranches d'âges.

On peut donc dire qu'en général, les espaces libres existants à l'intérieur des localités qu'ils soient minéraux ou verts, doivent être réaménagés, afin de renforcer leur caractère de lieu de rencontre et de promenade. Les espaces à forte tendance minérale, doivent être agrémentés d'éléments végétaux comme des arbres et autres plantations. Un maillage des espaces libres entre eux permettrait, en outre, de créer une communication spatiale et optique entre les différents quartiers et d'éviter une encapsulation des fonctions urbaines.

Dans la **localité de Hosingen**, le réaménagement de l'espace-rue le long de la RN7 de l'entrée de localité en venant du Nord jusqu'au croisement avec la Boukelzerstrooss, permettrait d'augmenter la qualité conviviale de cet axe qui devrait devenir un espace de promenade et d'achats. L'espace-rue à l'intérieur de la localité devrait être mis en valeur par la réalisation d'espaces de rencontre, consacrés aux piétons, contrairement à l'espace purement circulatoire existant actuellement. Cette mise en valeur passe par la création de places, la composition de séquences, la plantation de certains segments, l'aménagement de passages, d'accotements, l'amélioration de l'éclairage et des revêtements. L'espace-rue ne devrait en aucun cas continuer à être optimisé à des fins circulatoires, c'est-à-dire que l'on devrait renoncer à l'aménagement de rond-points, de feux de circulation et autres croisements supplémentaires.

La **place** joue en rôle particulier dans le contexte urbanistique. Elle peut être chargée d'histoire et servir à valoriser les monuments historiques qui la bordent. Elle peut offrir aux usagers un espace particulier qui permet d'améliorer le trafic routier environnant, de réorganiser des parkings, de créer des zones de détente, d'offrir des itinéraires piétons et cyclistes, de proposer des événements en plein air. La place est un lieu d'activités diverses. La place doit faire preuve de qualités visuelles

particulières à des fins quotidiennes ou touristiques. Elle peut servir de point d'information pour les habitants et les touristes.

Le nombre de places dans la commune répertoriées dans la première partie de la présente étude préparatoire, est extrêmement réduit. On compte 6 places en tout :

- à **Hosingen**, la place située devant l'église et la mairie ;
- à **Hoscheid**, la place située devant la mairie ;
- à **Rodershausen**, la place située au croisement «um Weiher» Hauptstrooss ;
- à **Bockholtz**, la place située devant l'église ;
- à **Dorscheid**, la place située devant l'église ;
- à **Holzthum**, la place située devant l'église.

D'après l'évaluation qui en a été faite, ces places sont toutes fortement scellées, certaines servent de parking ou n'offrent aucune activité ou qualité invitant au séjour. Un aménagement permettant d'en accroître les qualités urbanistiques devrait :

- augmenter et diversifier les usages ;
- les agrémenter d'alignements et de groupes d'arbres ;
- mettre en scène le petit patrimoine qui les borde : fontaines, lavoirs, calvaires, etc.
- identifier clairement l'espace et ces limites sans pour autant couper le maillage ;
- mettre en place des sols pavés ou des revêtements en adéquation avec le patrimoine bâti alentour ;
- utiliser un vocabulaire simple et cohérent en renonçant aux bordures de trottoir, aux couleurs et à un mobilier urbain anachroniques ;
- mettre en place une ambiance nocturne utilisant un éclairage raisonné et choisi ;
- les intégrer aux lieux de promenades à travers les villages.

De plus la création de nouvelles places sur des emplacements occupés jusqu'à présent par des espaces routiers purement fonctionnels, serait envisageable suivant les mêmes critères servant à la revitalisation des places existantes. Ces emplacements sont les suivants :

- à **Hosingen**, 2 emplacements situés à deux croisements avec l'axe principal, Hauptstrooss et Kraeizgaass et Hauptstrooss et Eesberwée, qui pourraient être composés en commun et former un espace unique ;
- à **Rodershausen**, 2 emplacements se prêtent à un nouvel aménagement, qui sont proposés de manière alternative du fait de la petite taille de la localité, au centre, le croisement Kiirfechtsstrooss et Hauptstrooss ou au Sud, le croisement Hauptstrooss et Op der Aeltchen ;
- à **Eisenbach**, 2 emplacements se prêtent à un nouvel aménagement, au Nord, le croisement Am Becherduerf et Hauptstrooss et au Sud, dans le noyau ancien, le croisement Am Enneschten Eck et Hauptstrooss ;
- à **Wahlhausen-village**, 2 emplacements se prêtent à un nouvel aménagement, au Nord, le croisement Am Duerf et in der Gasselchen et, au Sud, le croisement Burebiert et in der Gasselchen devant l'église ;
- à **Bockholtz**, l'emplacement se trouvant au centre de la localité et englobant l'église et la salle de rencontre ;
- à **Neidhausen**, l'espace se trouvant aux abords de l'église, au croisement Lewesch Duerf et An Der Gaass ;
- à **Dorscheid**, l'emplacement se trouvant devant l'église et la salle de rencontre se prête à un nouvel aménagement ;
- à **Holzthum**, un emplacement devant et autour de l'église pourrait être amélioré afin d'offrir des qualités de séjour ;
- à **Hoscheid**, 3 espaces pourraient être aménagés en place ou en espaces publics, comme les croisements Geisseck - Hauptstrooss, Lisseneck - Hauptstrooss et Lisseneck - Steiwee ;
- à **Hoscheid-Dickt**, bien qu'il s'agisse d'un village-rue, une place ou espace de rencontre pourrait être aménagé au Sud de la chapelle.

Afin de produire une ambiance agréable, conviviale et sécurisée, tournée vers tous les usagers, mais en premier lieu vers les piétons, l'accent devrait être mis sur une réduction de la vitesse automobile, une réduction de l'espace de circulation carrossable, un accès facilité aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, la possibilité d'installer des terrasses pour les restaurants et les

cafés, la valorisation des espaces publics et des cheminements adjacents, l'intégration dans un maillage des passages piétons.

Des **aires de jeux** publiques ne sont pas à disposition dans toutes les localités. A **Hosingen**, on trouve une aire de jeux au niveau de la crèche «Huser Kannerstuff» au centre de la localité et une aire de jeux publique dans un lotissement de date plus récente «im Thiergart», au Sud de la localité. A **Neidhausen**, une aire de jeux publique existe au centre de la localité. A **Dorscheid**, une aire de jeux se trouve à l'entrée de la localité sur une parcelle triangulaire bordée de rues.

A **Consthum**, l'aire de jeux existante est de taille importante, mais se trouve sur une surface excentrée par rapport au centre de la localité, aux abords du terrain de football. A **Holzthum**, l'aire de jeux publique se trouve au centre, non loin de la place centrale et est agrémentée d'un grand arbre.

A **Hoscheid**, il existe une aire de jeux derrière l'ancienne mairie qui est accompagnée d'un espace «Multisport». In **Hoscheid-Dickt**, il existe une petite aire de jeux publique aux abords de la route nationale 7.

Des aires de jeux de quartiers supplémentaires sont en général prévues dans les lotissements de grande taille, en relation avec la structure de la population attendue. Dans l'aménagement de nouvelles aires de jeux publiques ou semi publiques, on devra distinguer entre 3 types d'usagers,

- les petits, soit les enfants de 2 à 10 ans, pour lesquels des espaces de jeux réglementés et entièrement clos, souvent composés de jeux à ressorts individuels mais également de jeux collectifs, sont prévus ;
- les adolescents qui nécessitent des espaces composés d'aires de jeux multisports permettant la pratique de sports différents comme le football, le basket, le volley, le hand-ball, le badminton, le skate-board et autres, mais aussi des espaces de rencontre ;
- enfin, les adultes et autres retraités qui ont un besoin axé sur des aires de fitness de plein air, des parcours agrémentés d'agrs sportifs et associés à des chemins piétons adaptés au jogging.

Le dernier aspect du domaine public est constitué par les **entrées de localités** qui ont été évaluées dans la première partie de la présente étude préparatoire. Depuis cette analyse peu de choses ont changé. L'entrée de localité constitue la première image de la localité en venant de la campagne alentour. La qualité de l'entrée participe à l'image plus ou moins positive de la localité et reflète la façon dont la localité se présente au visiteur : abords dégradés, espaces sans âme, ou au contraire aménagement de qualité, mise en valeur de la rue, des perspectives, etc. Des interventions allant dans le sens d'une valorisation des diverses situations, d'un marquage clair du passage du paysage à l'agglomération, restent à mettre en place dans la plupart des cas. Ce marquage peut se faire par la réalisation de constructions ou la plantation d'arbres ou d'arbustes afin de générer un effet portail.

Les entrées de localités suivantes devront être réaménagées ou sécurisées, afin d'induire un ralentissement automatique de la circulation automobile et de conférer à la situation existante un caractère villageois qui fait défaut actuellement :

- à **Hosingen**, les entrées Nord et Sud sur la RN 7 ;
- les entrées Nord et Ouest de **Rodershausen** ;
- à **Eisenbach**, les entrées Nord et Ouest ;
- les entrées Sud de **Wahlhausen-village** ;
- les entrées Nord et Est de **Wahlhausen-Akescht** ;
- les entrées Ouest et Sud de **Wahlhausen-Dickt** ;
- à **Bockholtz**, les entrées Nord, Ouest et Est ;
- à **Neidhausen**, les entrées Est et Sud ;
- l'entrée Est de **Dorscheid** ;
- les entrées Est et Ouest de **Consthum**, situées sur le CR et le Millewee ;
- les entrées Nord, Sud et Est de **Hoscheid** ;
- les deux entrées de **Hoscheid-Dickt** par la route nationale 7.

Les aspects relatifs aux éléments du domaine public végétalisés comme les parcs, les espaces verts, les promenades et les allées, seront traités au concept de mise en valeur des paysages et des espaces verts intra- et interurbains.

## 2-05. Mise en valeur des ensembles bâtis et éléments isolés dignes de protection

Le concept de développement urbanistique prévoit pour les ensembles bâtis et les éléments isolés protégés ou dignes de protection, qu'ils soient conservés, préservés et mis en valeur. Pour ce faire, des **secteurs de protection de type secteur protégé «environnement construit»** d'intérêt communal, seront mis en place au niveau du PAG. Ces secteurs de protection s'appuient sur l'inventaire élaboré au niveau de l'étude préparatoire section 1 en collaboration avec le Service des sites et monuments nationaux. Ces secteurs correspondent à des servitudes spéciales à l'intérieur du périmètre d'agglomération, destinées à garantir la sauvegarde de la substance bâtie.

A partir de l'inventaire des ensembles bâtis et éléments isolés protégés ou dignes de protection et du patrimoine bâti à revaloriser, fait en 2013 et actualisé en 2016, dans les différentes localités, les options quant à la mise en place d'un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» se présentent de la manière suivante :

- à Hosingen, les bâtiments et gabarits protégés se situeront pour la plupart le long de l'axe principal traversant la localité du Nord au Sud, la Hauptstrooss, dans les secteurs d'habitation situés en premier lieu au Nord de la localité. Le secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» comprendra la première rangée de construction situées directement le long de la rue et l'ensemble du cœur ancien de la localité entre Holzbicht et Kraeizgaass. Il s'étendra au Sud du centre de manière plus disséminée jusqu'à bei der Kapell ;
- à Rodershausen, la bande de zone Mix-v située le long de la route nationale 10 de im Aul au Nord à Op der Aeltchen à l'Ouest sera couverte par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» ;
- à Eisenbach, le secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» sera de taille plus modeste et dispersé dans la localité. Un espace se trouvera au Nord, autour de Am Becherduerf, un autre au niveau de bei der Muehle, un troisième près de Fëschmaart, enfin, le plus important se situera autour de Am Duerf au Sud de la localité et s'étendra jusqu'à Am enneschten Eck ;
- à Wahlhausen-village, pratiquement la totalité du village ancien sera couverte par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» entre le centre culturel au Nord et l'église au Sud, une petite excroissance agricole au Nord de la localité sera également couverte par le secteur, et enfin un espace consacré à l'épuration des eaux usées au Nord-ouest de la localité ;
- à Wahlhausen-Akecht, une parcelle sera couverte par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» au Nord-ouest de la localité ;
- à Wahlhausen-Dickt, au Sud-ouest, des espaces agricoles situés le long de Veianerstrooss seront couverts par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit», au Nord de an der Deckt, deux espaces seront couverts, l'un situé en zone Mix-r et l'autre en zone Hab-1. Enfin le plus grand espace couvert par un secteur de protection se situera au Sud de la localité entre an der Deckt et Veianerstrooss et sera affecté en Mix-r, Hab-1 et zone agricole ;
- à Bockholtz, le secteur protégé couvrira pratiquement l'ensemble de la l'ancienne localité en faisant exception des excroissances tentaculaires le long de Ewescht Duerf et de la Hauptstrooss. 2 parcelles situées à Klosterfeld et affectées en zone Hab-1, seront également couvertes par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» ;
- à Neidhausen, le cœur ancien de la localité sera couvert par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» qu'il soit affecté en zone Hab-1, Mix-v, Mix-r ou BEP. Les terrains longeant les rues de An der Gaass et lewescht Duerf sont concernés. Seules quelques parcelles situées en seconde position, comme

celle se trouvant à l'entrée du village à auf der Sauerwies, ou celles se trouvant à unter dem Dorf et auf der Wirwel et enfin l'extension de localité de an der Trieht n'en feront pas partie ;

- à Dorscheid, excepté l'extension située à An der Haech, la localité de Dorscheid sera entièrement couverte par un secteur protégé. Une parcelle satellite à la localité se verra également pourvue d'une zone superposée secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» à Dorscheiderhaeuschen ;
- à Consthum, l'ensemble des parcelles situées dans l'ancien coeur de la localité et en première position rue Knupp, rue Kémel et rue de Kauterbach, 2 parcelles se trouvant le long de la rue Gaessel et une parcelle se trouvant à l'Ouest du cimetière seront couvertes d'un secteur protégé. Font exception les parcelles comportant des réalisations plus récentes ;
- à Holzthum, le secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» couvrira le coeur historique de la localité situé autour de l'église, les parcelles situées en première position le long de la rue Principale de im Veianerweg à Virstadt, 1 parcelle située à l'extrémité ouest de Virstadt, 2 parcelles situées au Nord de la rue Principale peu après l'entrée de la localité en venant de Schinker et les dernières constructions à la sortie du village vers Consthum au Nord de la rue Principale. Leurs affectations varieront entre Hab-1, Mix-v, Mix-r ou BEP ;
- à Hoscheid, le centre de la localité soit les parcelles situées en première position le long de la Hauptstrooss à partir de Geisseck jusqu'à Stroosseneck au Sud et le long de Lisseneck jusqu'à Steiwee à l'Ouest seront couvertes par un secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit». Une parcelle affectée en zone BEP située à l'entrée du village au Nord, une parcelle située en zone Mix-v et située le long Geisseck, une parcelle affectée en BEP et située à l'Ouest de Steiwee, une parcelle affectée en Hab-1 et se trouvant le long de Burewee au Sud, et enfin 2 parcelles se trouvant à l'Ouest de la Hauptstrooss au Sud de la localité, en feront également partie ;
- à Hoscheid-Dickt, le secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit» sera claircémé le long de l'axe principale Hauptstrooss du fait que la localité ne constitue pas un village historique au départ. 2 parcelles situées à l'entrée Nord affectées en zone Hab-1, à l'Est de la route nationale, puis 3 parcelles affectées en zone Hab-1 et en zone Mix-v, juste avant la première zone Eco-c1, une petite zone BEP consacrée à la chapelle au coeur de la localité, 3 parcelles situées en zone Mix-v, à l'Est de la route nationale, avant le Schoulwee, 2 parcelles situées en zone Hab-1, à l'Ouest de la route nationale, après le Schoulwee, 2 parcelles situées à l'extrême Sud, à l'Est de la localité, et enfin une parcelle excentrée par rapport à la localité située à Kehrmillen en zone verte, feront partie du secteur protégé.
- à Unterschlinder et im Markenbach quelques 12 parcelles situées dans la zone agricole seront également couvert par le secteur protégé d'intérêt communal de type «environnement construit». Elles abritent des bâtiments d'habitation anciens.

La sauvegarde de la substance bâtie, peut concerner la construction complète, ou bien, si sa valeur patrimoniale ne l'exige pas, les volumes, les hauteurs et les alignements. Dans ce cas, le gabarit sera à préserver. Si uniquement le positionnement de la construction dans le contexte bâti, joue un rôle au niveau urbanistique, seul l'alignement sera à préserver, c'est-à-dire à respecter lors d'une réalisation après démolition complète. Enfin, le petit patrimoine doit également être inventorié, soit les objets qui témoignent de la vie et du travail des hommes et qui sont typiques tant de leur période de construction que de leur région (cf. Service des sites et monuments nationaux).

Cela signifie que différentes catégories d'éléments protégés seront marqués au nouveau PAG à l'aide de plusieurs graphismes qui reprennent :

- les **constructions à conserver** ;
- les **gabarits de constructions existantes à préserver** ;

- le **petit patrimoine à conserver**.

Leur valorisation contribuera à une amélioration de la qualité urbaine des localités et des espaces publics, à une meilleure identification des habitants avec leur lieu de vie, à un essor des activités touristiques, tout en préservant l'âme de la commune et des localités.

Si un élément bâti est repéré comme patrimoine, un minimum de règles devra en encadrer la préservation ou la conservation qui seront fixées dans le cadre de la **partie écrite des PAP quartiers existants**. Les éléments bâtis repérés comme patrimoine ne pourront, par exemple, supporter les solutions radicales qui s'appliquent aux constructions neuves, telles que l'isolation par l'extérieur ou l'implantation de dispositifs de production ou régulation d'énergie visibles depuis l'espace public. C'est pourquoi toute intervention sur le patrimoine inventorié doit faire l'objet d'un projet architectural argumenté.

Les règles qui seront mises en place au niveau des prescriptions, devront assurer une **harmonie entre l'ancien et le nouveau**. Elles devront garantir un développement cohérent des villages, respectueux de leur identité et de leur mémoire.

On devra mettre l'accent sur le **respect de l'architecture d'origine** dans son style, ses matériaux, sa mise en œuvre. Si une modification des volumes est autorisée, les volumes ajoutés, les surélévations et les extensions de construction devront être formulées dans un langage architectural contemporain contrasté, pour éviter le pastiche. En cas de reconversion, on devra trouver la meilleure adaptation possible du programme architectural aux volumes et surfaces d'origine.

La création et la modification des percements possibles devront prendre en compte la qualité et les caractéristiques de l'existant, notamment la composition ou les proportions des façades. Les menuiseries extérieures devront, en général, renoncer au PVC et aux volets roulants rapportés. Le PVC ou les matières plastiques sont également proscrites pour les bardages, les toitures, les orielles, les serres et les portails. Le choix des couleurs doit être détaillé et argumenté.

Dans le cas de rénovation ou réhabilitation d'un ensemble de constructions appartenant à des propriétaires différents, la **coordination des finitions** (ravalement, menuiseries extérieures, ferronnerie, etc.) devront être imposée aux différents propriétaires. En général, le jeu de couleurs différentes entre les différentes constructions et façades devra être recommandé. Les clôtures et les portails devront être coordonnés à l'architecture et aux couleurs des constructions auxquelles elles se rapportent, notamment en cas de remplacement. L'utilisation de couleurs complémentaires devra être prohibée.

Non seulement les constructions elles-mêmes sont dignes d'être conservées ou préservées, mais **l'ensemble d'une entité foncière** et parfois son fonctionnement (bâtiment principal, bâtiments annexes, espaces ouverts attenants) devront également être respectés. Il s'agit de mettre en valeur et de préserver les dimensions et caractéristiques spatiales des différents volumes entre eux, la composition des ensembles. Les aménagements extérieurs, les cours, le revêtement des sols, parfois les plantations, les annexes et les clôtures, peuvent être sujet à préservation.

Les mesures citées plus haut, permettant de mettre en valeur le bâti existant, sont toujours à mettre en œuvre en relation avec son état, sa densité et sa qualité. Le patrimoine existant doit être préservé, conservé ou, si nécessaire, réhabilité, dans la perspective d'une reconversion adaptée aux **besoins actuels** et s'inscrivant dans une **structure urbaine contemporaine**.

La **mobilisation** du bâti existant, bien qu'elle ne représente pas un potentiel de développement important, jouera un rôle aussi bien au niveau d'une augmentation des densités de construction existantes dans les localités qu'au niveau de la mixité des fonctions. Des volumes, des hauteurs et des profondeurs de construction importants permettront de mettre en place une mixité de fonctions à l'intérieur des bâtiments même. Les services et le secteur tertiaire pourront être intégrés aux étages inférieurs, comme rez-de-chaussée et premier étage, alors que les étages supérieurs se verront occupés par du logement. Cette mobilisation est d'autant plus cruciale que nombreux édifices autrefois consacrés à l'agriculture aussi bien à l'intérieur des localités que dans la zone agricole, sont souvent déaffectés, restent à l'abandon et, après un certain nombre d'années sans entretien, menacent ruine et de disparaître à moyenne ou longue échéance.

## 2-06. Phasage de développement

### 2-06.1 Zones d'urbanisation prioritaire

Aucune zone d'urbanisation prioritaire n'est prévue dans le cadre de la mise en place du nouveau Plan d'aménagement général.

### 2-06.2 Zones d'aménagement différé

Les zones d'aménagement différé constituent des réserves foncières destinées à être urbanisées à moyen ou long termes.

Elles seront en petit nombre et seront réparties de la manière suivante dans les localités :

à Hosingen:

- PAP NQ Lausebourn  
il correspond à des surfaces difficilement viabilisables pour des raisons de topographie et d'ensoleillement. L'assainissement des surfaces devra être résolu avant tout aménagement ;

à Eisenbach :

- PAP NQ auf dem Aeleck  
les surfaces de taille importante posent un certain nombre de problèmes d'un point de vue topographique, de desserte et techniques qui devront être résolus avant toute viabilisation ;

à Bockholtz :

- PAP NQ Ewescht Duerf  
la surface de petite taille correspond à une surface de réserve qui n'est pas à disposition dans l'immédiat ;

à Consthum :

- PAP NQ Obent Schneidesch  
les surfaces de taille importante situées à l'Ouest de la localité constituent des réserves pour le développement futur de celle-ci. Les déficits existants en matière de desserte, d'assainissement, de topographie et d'ensoleillement, devront, avant toute mobilisation, être résolus ;

à Hoscheid :

- PAP NQ Im Thal  
les surfaces de bonne taille, situées au Sud-ouest de la localité, constituent également des réserves supplémentaires pour le développement de la localité qui dispose de nombre de surfaces de viabilisation potentielle, à l'heure actuelle. Elles ne seront mobilisées qu'une fois que les différents PAP NQ en présence seront réalisés.

Les zones d'aménagement différé seront mises en place dans le cadre du nouveau PAG afin de maintenir dans l'agglomération des surfaces potentiellement aménageables qui ne peuvent être viabilisées dans l'immédiat.

La mise en place d'une zone d'aménagement différé entraîne toujours une interdiction temporaire de construction et d'aménagement jusqu'au levé du différé. Cet instrument est uniquement utilisé pour des surfaces destinées à être urbanisées qui, pour des raisons urbanistiques ou techniques, ne pourront l'être qu'à long terme. La superposition par une ZAD implique, pour les surfaces concernées, un schéma directeur simplifié.



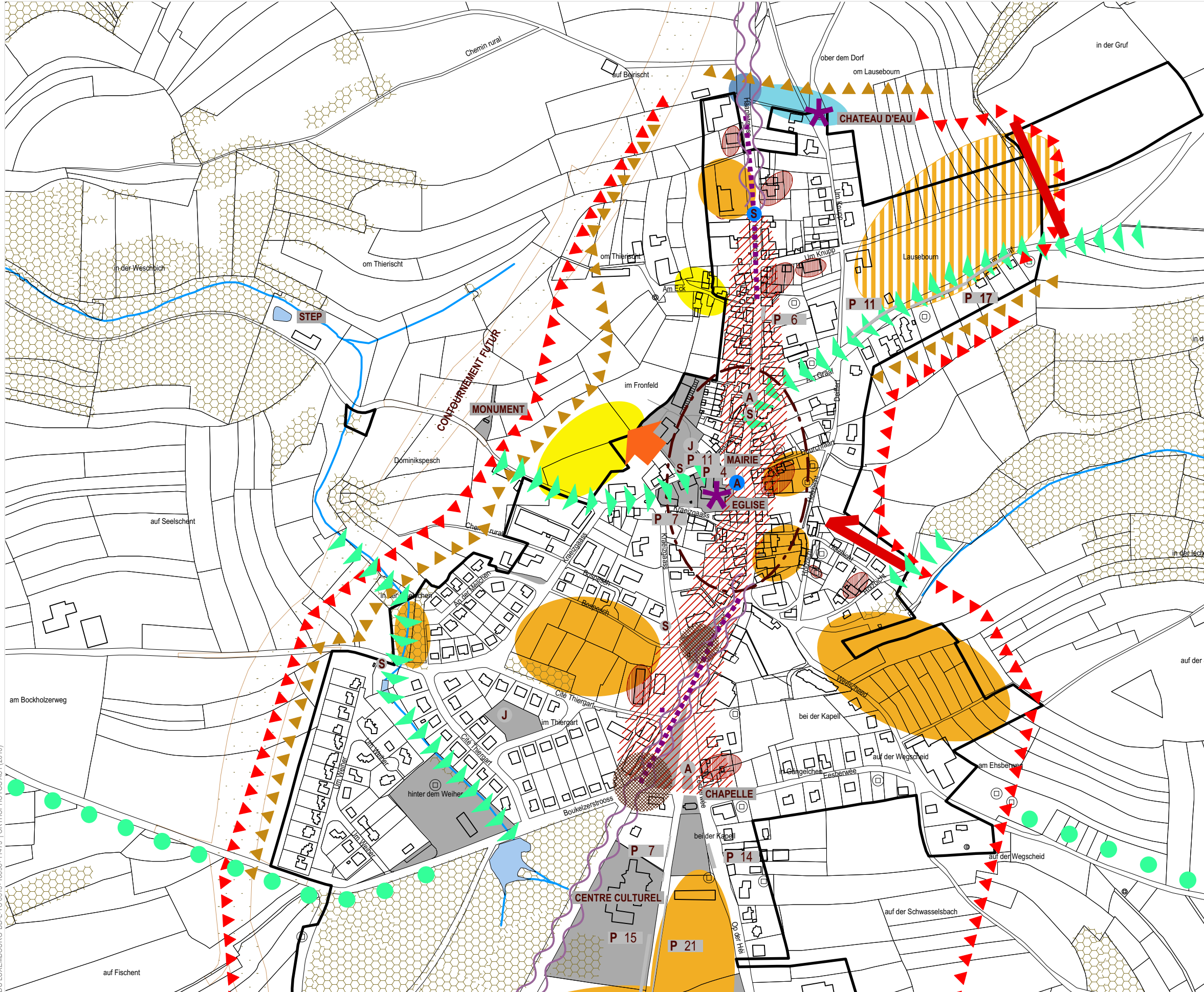
## PARTIE GRAPHIQUE

### Echelle 1 : 5 000

|                  |   |   |
|------------------|---|---|
| P-EP2-09-11-01.1 | – | Localité de Hosingen - Partie nord                    |
| P-EP2-09-11-01.2 | – | Localité de Hosingen - Partie sud                     |
| P-EP2-09-11-02   | – | Lieu-dit de Dasbourg-pont                             |
| P-EP2-09-11-03   | – | Localité de Rodershausen                              |
| P-EP2-09-11-04   | – | Lieu-dit de Kohnenhof                                 |
| P-EP2-09-11-05   | – | Localité de Eisenbach                                 |
| P-EP2-09-11-06   | – | Lieu-dit de Brecher                                   |
| P-EP2-09-11-07.1 | – | Localités de Wahlhausen-village et Wahlhausen-Akescht |
| P-EP2-09-11-07.1 | – | Localités de Wahlhausen-Dickt                         |
| P-EP2-09-11-08   | – | Localité de Bockholtz                                 |
| P-EP2-09-11-09   | – | Localité de Neidhausen                                |
| P-EP2-09-11-10   | – | Localité de Dorscheid et lieu-dit de Lehmkaul         |
| P-EP2-09-11-11   | – | Localité de Consthum                                  |
| P-EP2-09-11-12   | – | Localité de Holzthum                                  |
| P-EP2-09-11-13   | – | Lieu-dit de Schinker                                  |
| P-EP2-09-11-14   | – | Localité de Hoscheid                                  |
| P-EP2-09-11-15   | – | Localité de Hoscheid-Dickt                            |
| P-EP2-09-11-16   | – | Lieu-dit de Unterschlinder                            |



© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813-10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT  
LIMITE PARCELLAIRE  
LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
Im Frontfeld TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEGUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
BATIMENT (ORTSBEGEGUNG DM)  
BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEGUNG DM)  
RUE NOUVELLE (ORTSBEGEGUNG DM)  
BOIS (BD-TOPO)  
SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
COURS D'EAU (BD-TOPO)  
PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

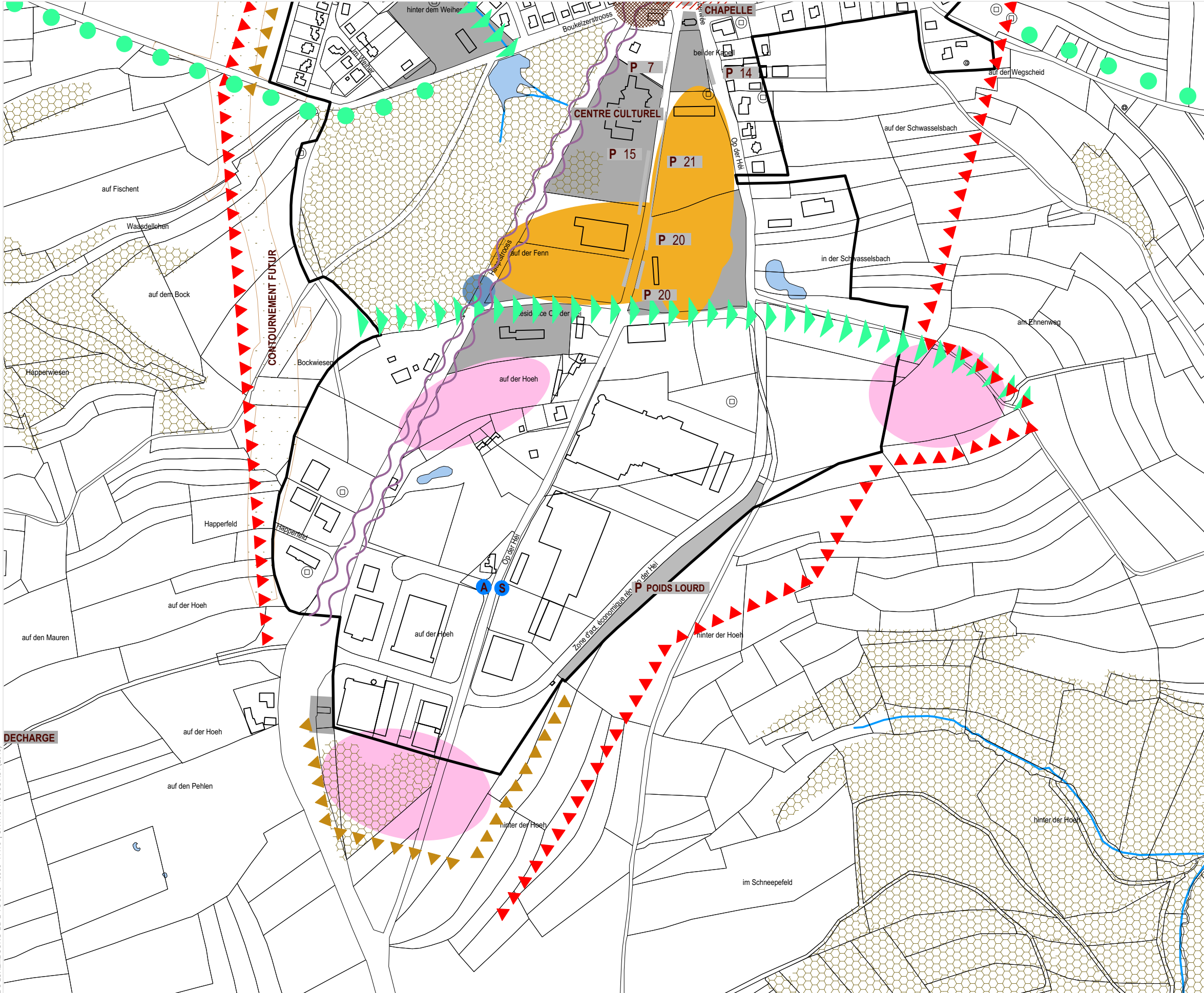
DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
DYNAMIQUE DU BATI  
EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
ZAD  
ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
REPERE VISUEL  
LIMITATION DES SURFACES BATIES  
SUPPRESSION DES SURFACES  
CONSTRUIT A PROTEGER  
EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
LIAISON PIETONNE  
NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
NOUVEL ARRET DE BUS  
NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
OUVERTURE VERTE  
VERDURE A PROTEGER  
RANGEE D'ARBRES  
MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
FORMULATION DES ENTrees D'AGGLOMERATION  
MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT  
LIMITE PARCELLAIRE  
LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
Im Frontfeld TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)  
BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)  
RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)  
BOIS (BD-TOPO)  
SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
COURS D'EAU (BD-TOPO)  
PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
DYNAMIQUE DU BATI  
EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
ZAD  
ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
REPERE VISUEL  
LIMITATION DES SURFACES BATIES  
SUPPRESSION DES SURFACES  
CONSTRUIT A PROTEGER  
EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
LIAISON PIETONNE  
NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
NOUVEL ARRET DE BUS  
NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
OUVERTURE VERTE  
VERDURE A PROTEGER  
RANGEE D'ARBRES  
MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION  
MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT  
LIMITE PARCELLAIRE  
LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)  
BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)  
RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)  
BOIS (BD-TOPO)  
SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
COURS D'EAU (BD-TOPO)  
PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

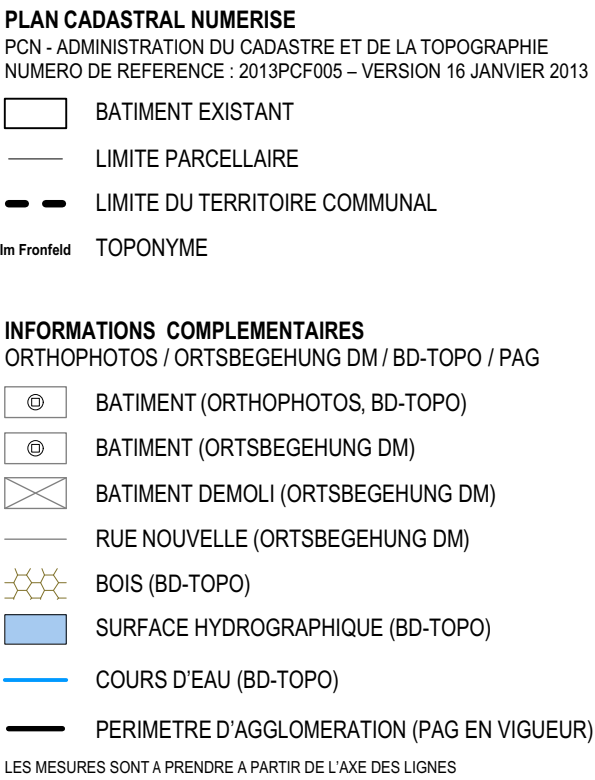
DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
DYNAMIQUE DU BATI  
EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
ZAD  
ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
REPERE VISUEL  
LIMITATION DES SURFACES BATIES  
SUPPRESSION DES SURFACES  
CONSTRUIT A PROTEGER  
EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
LIAISON PIETONNE  
NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
NOUVEL ARRET DE BUS  
NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

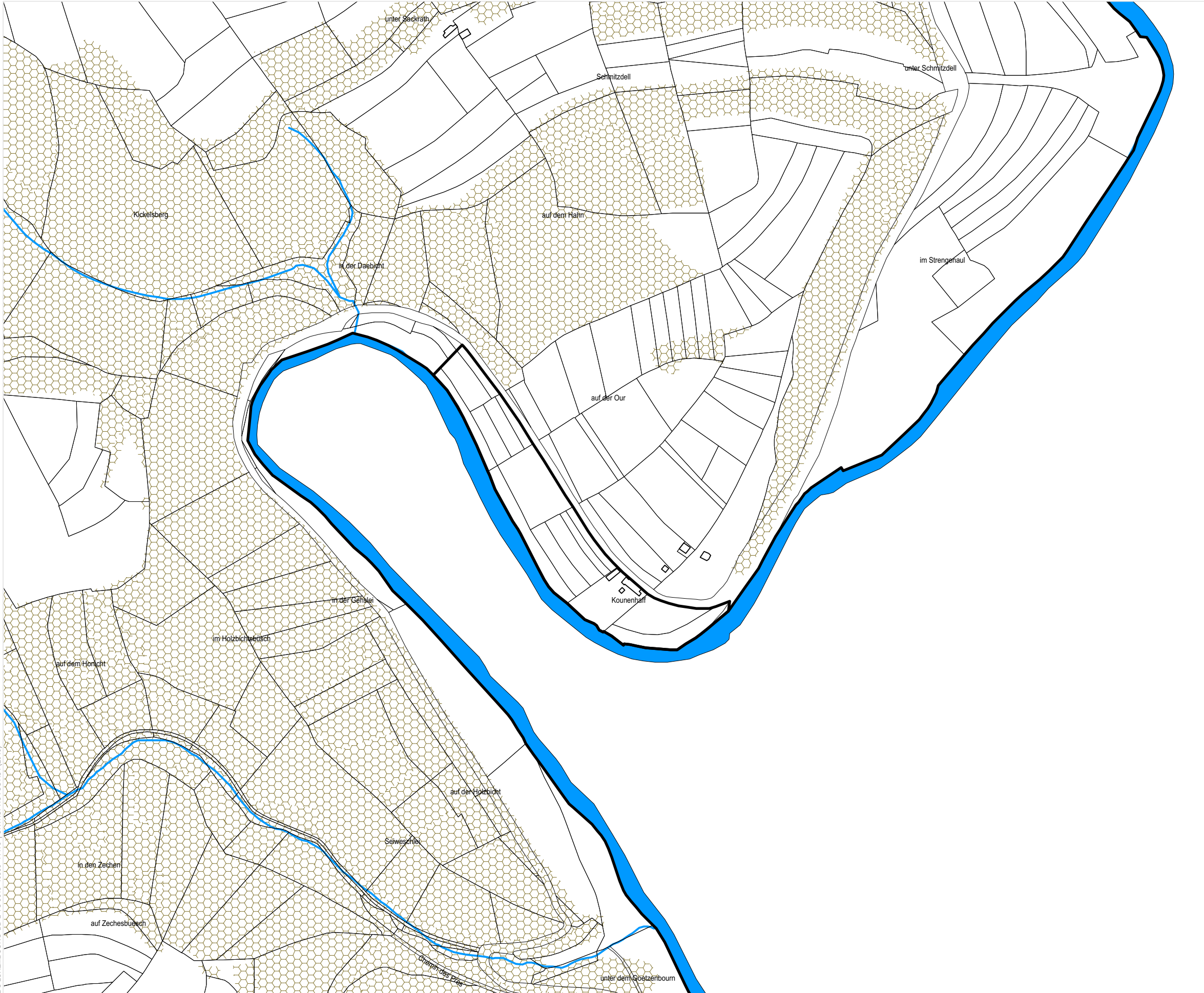
TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
OUVERTURE VERTE  
VERDURE A PROTEGER  
RANGEE D'ARBRES  
MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION  
MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC



|   |  |
|---|--|
|    | DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)                  |
|    | DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC                    |
|    | DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES         |
|    | DYNAMIQUE DU BATI                                    |
|    | EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)               |
|   | EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC                        |
|  | EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES             |
|  | EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE            |
|  | ZAD  |
|  | ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE                      |
|  | RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS |
|  | FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC           |
|  | IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES |
|  | RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE                       |
|  | REPERE VISUEL  |
|  | LIMITATION DES SURFACES BATIES                       |
|  | SUPPRESSION DES SURFACES                             |
|  | CONSTRUIT A PROTEGER                                 |
|  | EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT                           |

|   |                                  |
|---|----------------------------------|
|  | RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION |
|  | LIAISON PIETONNE                 |
|  | NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE    |
|  | NOUVEL ARRÊT DE BUS              |
|  | NOUVEL ARRÊT DE BUS SCOLAIRE     |

-  TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
-  OUVERTURE VERTE
-  VERDURE A PROTEGER
-  RANGEE D'ARBRES
-  MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION /  
INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
-  FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
-  MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT  
LIMITE PARCELLAIRE  
LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)  
BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)  
RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)  
BOIS (BD-TOPO)  
SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
COURS D'EAU (BD-TOPO)  
PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
DYNAMIQUE DU BATI  
EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
ZAD  
ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
REPERE VISUEL  
LIMITATION DES SURFACES BATIES  
SUPPRESSION DES SURFACES  
CONSTRUIT A PROTEGER  
EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

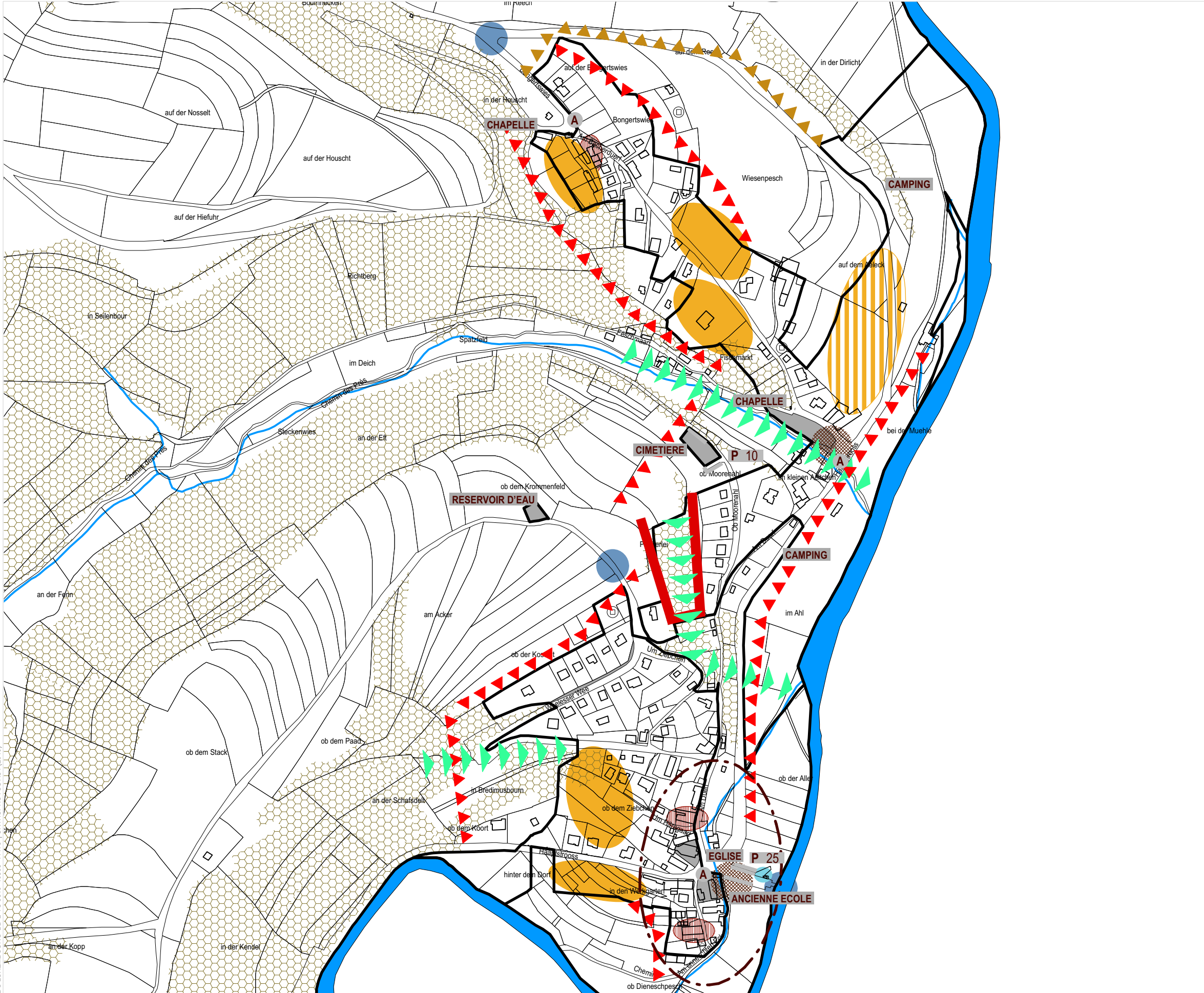
RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
LIAISON PIETONNE  
NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
NOUVEL ARRET DE BUS  
NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
OUVERTURE VERTE  
VERDURE A PROTEGER  
RANGEE D'ARBRES  
MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION  
MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN     |
|------------|-----------|-------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-04 |

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUTS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813-10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



PLAN CADASTRAL NUMERISE

PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

- BATIMENT EXISTANT
- LIMITE PARCELLAIRE
- LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL
- Im Frontfeld TOPONYME

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEGUNG DM / BD-TOPO / PAG

- BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)
- BATIMENT (ORTSBEGEGUNG DM)
- BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEGUNG DM)
- RUE NOUVELLE (ORTSBEGEGUNG DM)
- BOIS (BD-TOPO)
- SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)
- COURS D'EAU (BD-TOPO)
- PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

- DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)
- DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC
- DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- DYNAMIQUE DU BATI
- EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)
- EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC
- EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE
- ZAD
- ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE
- RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS
- FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES
- RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE
- REPERE VISUEL
- LIMITATION DES SURFACES BATIES
- SUPPRESSION DES SURFACES
- CONSTRUIT A PROTEGER
- EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

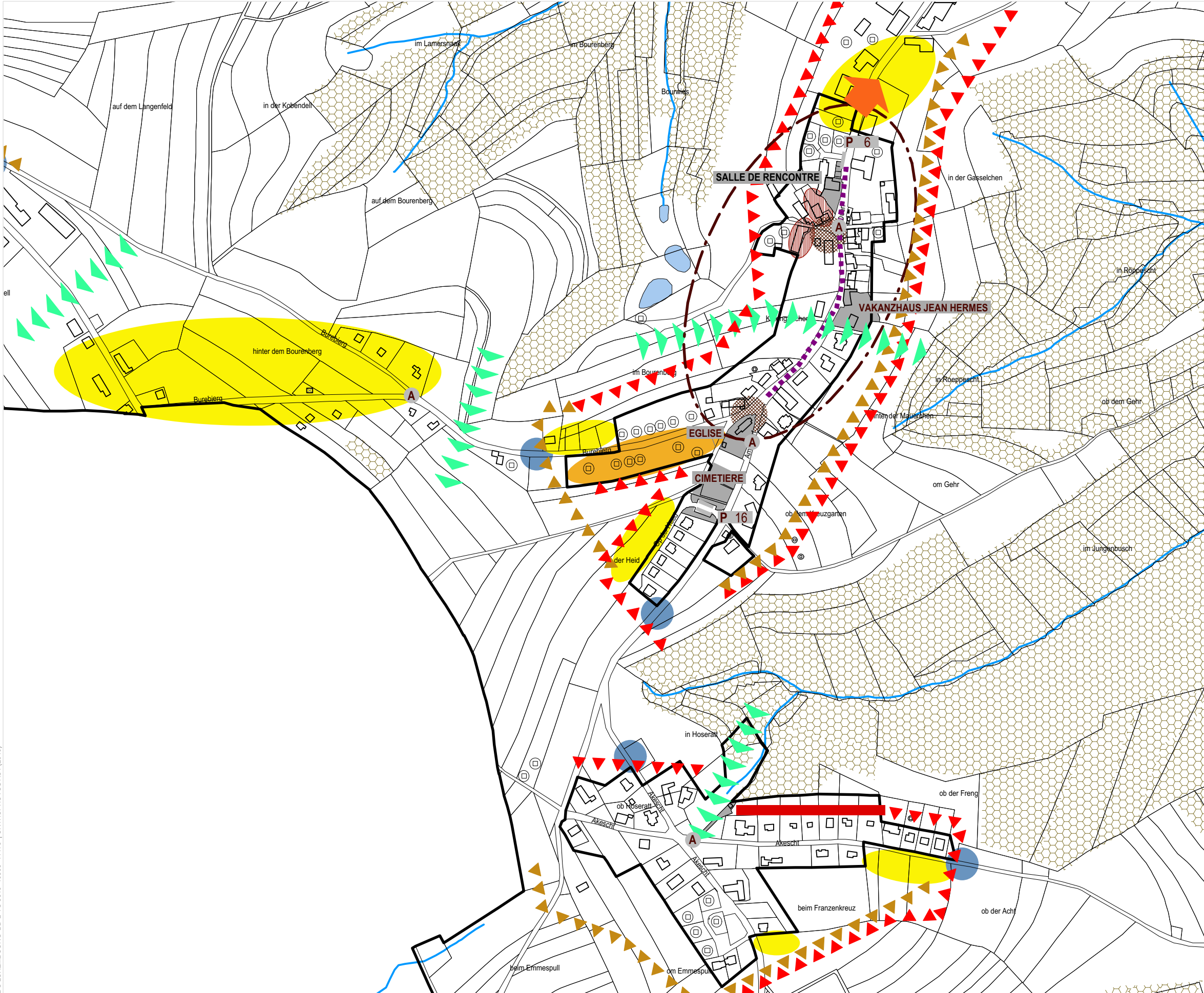
- RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION
- LIAISON PIETONNE
- NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE
- NOUVEL ARRET DE BUS
- NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)

- TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
- OUVERTURE VERTE
- VERDURE A PROTEGER
- RANGEE D'ARBRES
- MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
- FORMULATION DES ENTrees D'AGGLOMERATION
- MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN     |
|------------|-----------|-------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-05 |

-  TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
-  OUVERTURE VERTE
-  VERDURE A PROTEGER
-  RANGEES D'ARBRES
-  MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION /  
INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
-  FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
-  MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT  
LIMITE PARCELLAIRE  
LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)  
BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)  
RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)  
BOIS (BD-TOPO)  
SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
COURS D'EAU (BD-TOPO)  
PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
DYNAMIQUE DU BATI  
EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
ZAD  
ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
REPERE VISUEL  
LIMITATION DES SURFACES BATIES  
SUPPRESSION DES SURFACES  
CONSTRUIT A PROTEGER  
EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

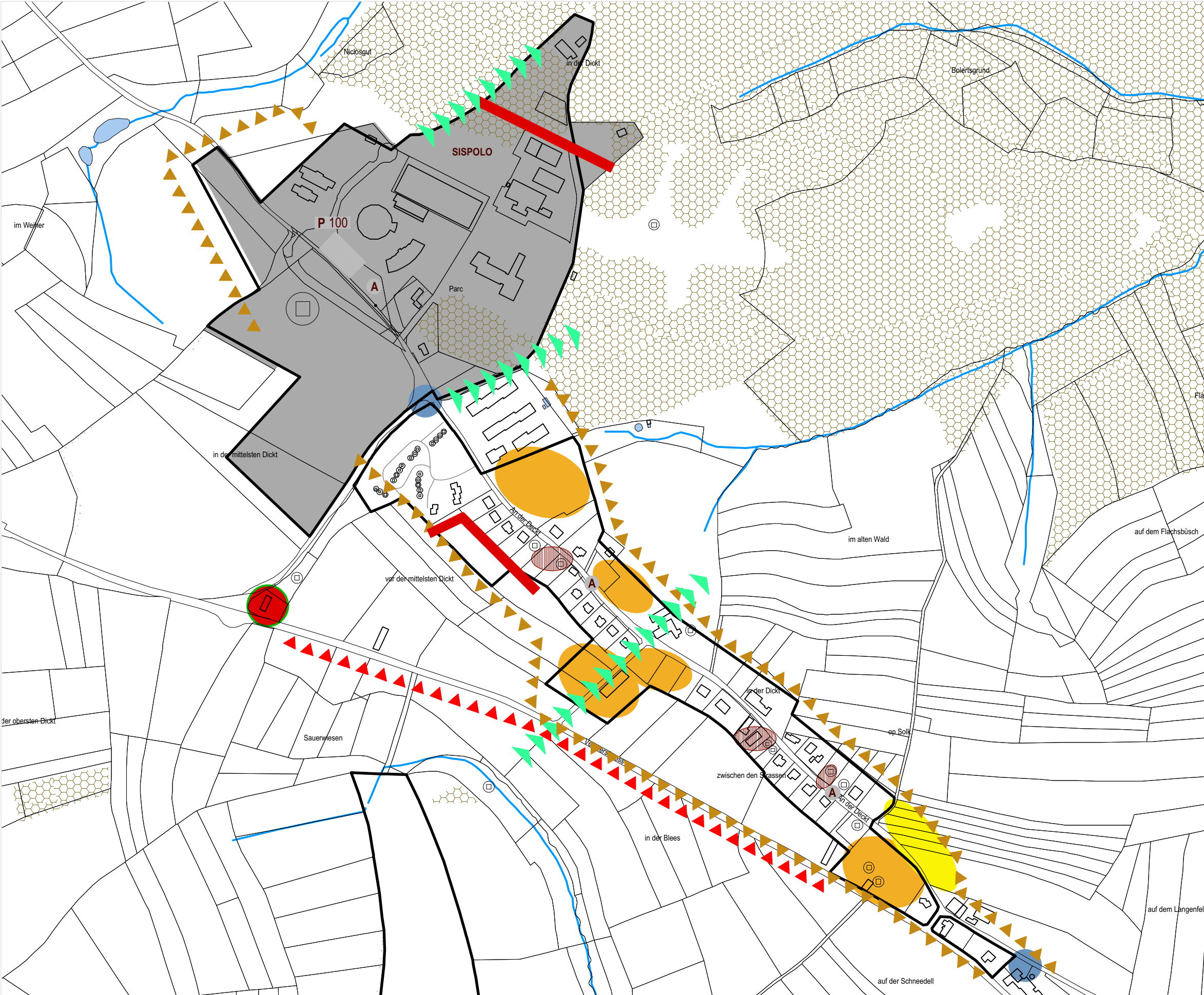
RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
LIAISON PIETONNE  
NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
NOUVEL ARRET DE BUS  
NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**





TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
OUVERTURE VERTE  
VERDURE A PROTEGER  
RANGEE D'ARBRES  
MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION  
MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN       |
|------------|-----------|---------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-07.1 |









© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813+10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

 BATIMENT EXISTANT  
 LIMITE PARCELLAIRE  
 LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
 TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG






 BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)  
 BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)  
 BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)  
 RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)  
 BOIS (BD-TOPO)  
 SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)  
 COURS D'EAU (BD-TOPO)  
 PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES








**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

 DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)  
 DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC  
 DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
 DYNAMIQUE DU BATI  
 EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)  
 EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC  
 EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES  
 EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE  
 ZAD  
 ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE  
 RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS  
 FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC  
 IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES  
 RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE  
 REPERE VISUEL  
 LIMITATION DES SURFACES BATIES  
 SUPPRESSION DES SURFACES  
 CONSTRUIT A PROTEGER  
 EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

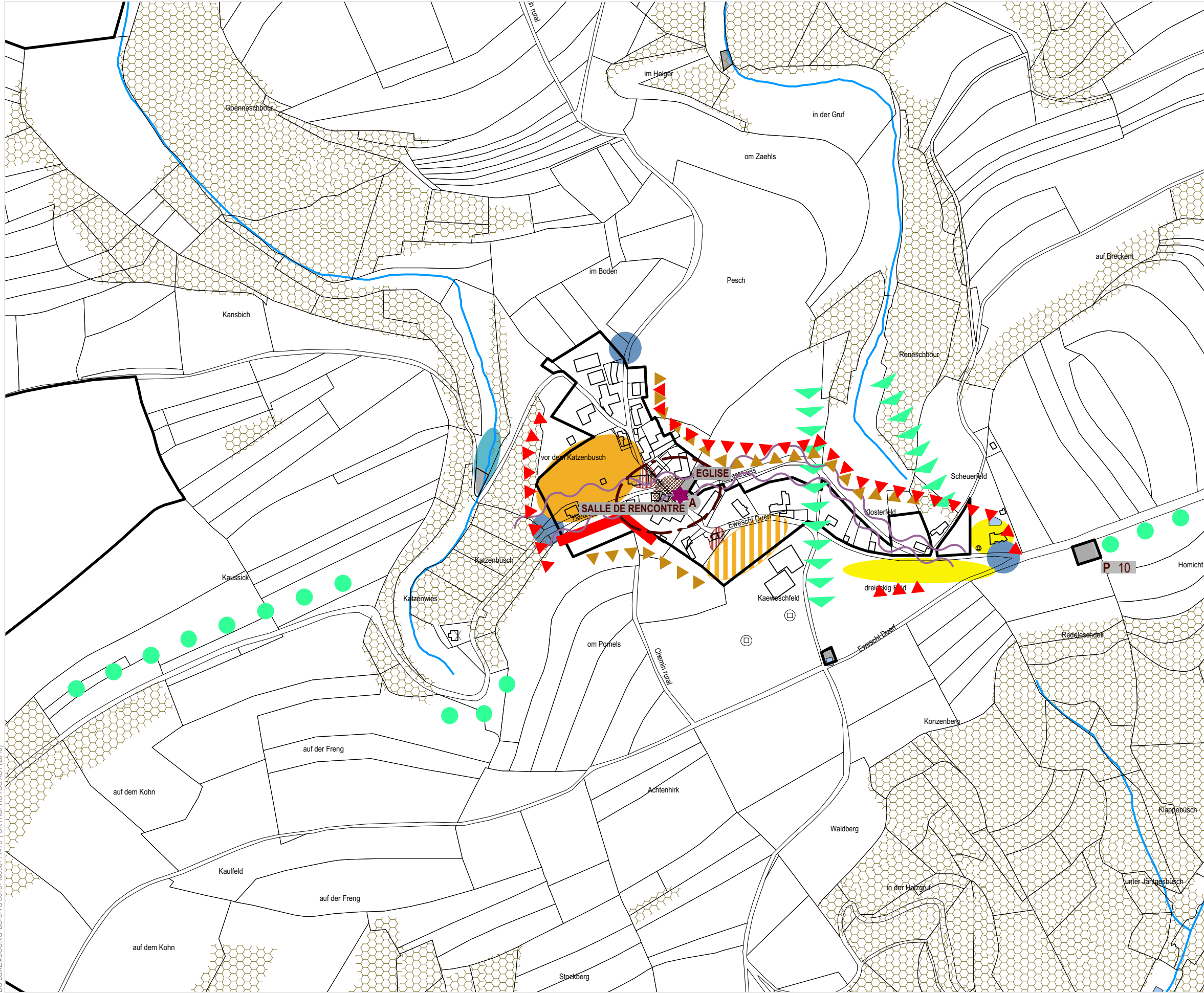
**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

 RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION  
 LIAISON PIETONNE  
 NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE  
 NOUVEL ARRET DE BUS  
 NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

 TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE  
 OUVERTURE VERTE  
 VERDURE A PROTEGER  
 RANGEE D'ARBRES  
 MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE  
 FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION  
 MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUTS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813+10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



PLAN CADASTRAL NUMERISE

PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

- BATIMENT EXISTANT
- LIMITE PARCELLAIRE
- LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL
- Im Frontfeld TOPONYME

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

- BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)
- BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)
- BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)
- RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)
- BOIS (BD-TOPO)
- SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)
- COURS D'EAU (BD-TOPO)
- PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

- DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)
- DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC
- DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- DYNAMIQUE DU BATI
- EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)
- EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC
- EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE
- ZAD
- ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE
- RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS
- FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES
- RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE
- REPERE VISUEL
- LIMITATION DES SURFACES BATIES
- SUPPRESSION DES SURFACES
- CONSTRUIT A PROTEGER
- EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

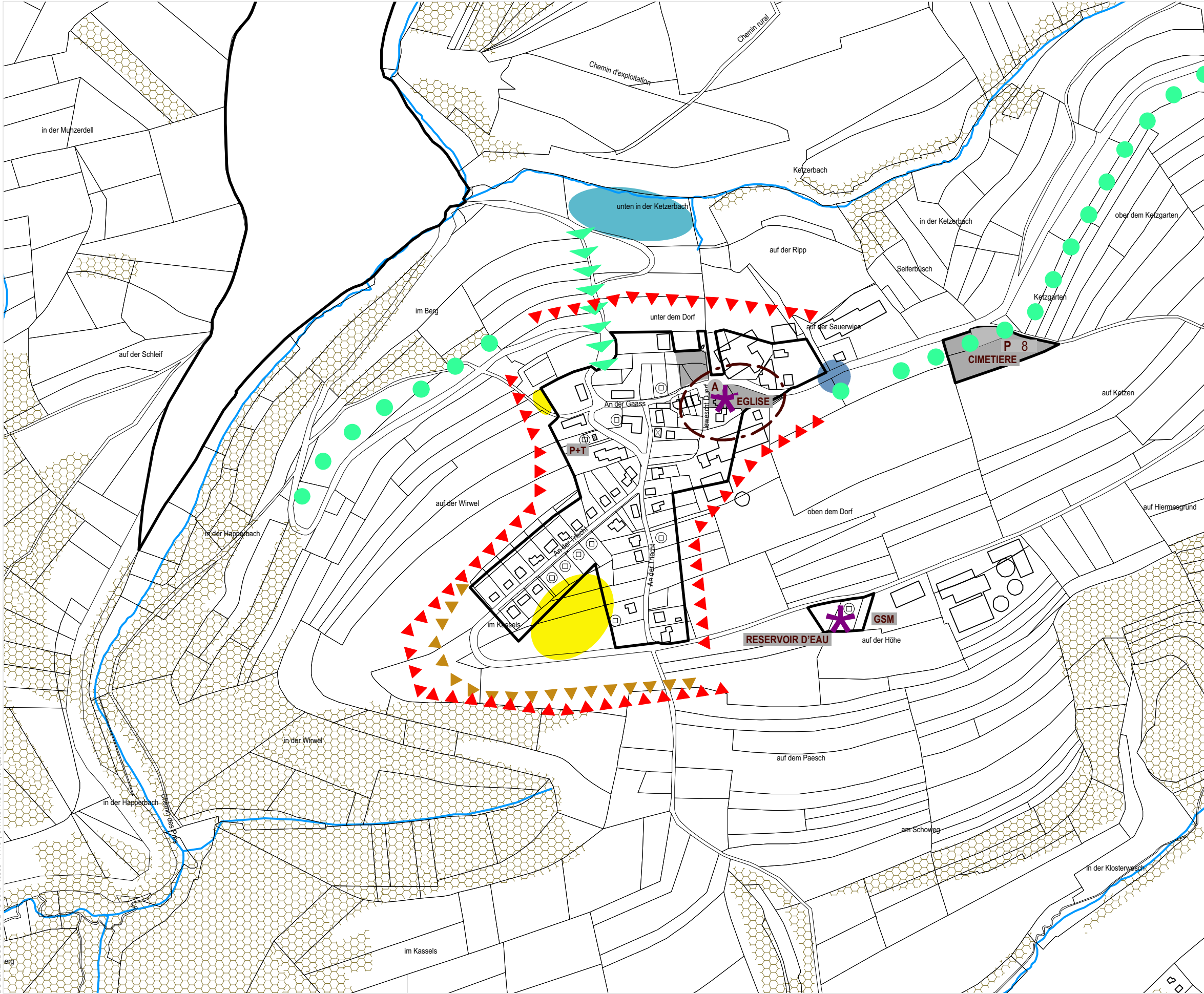
- RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION
- LIAISON PIETONNE
- NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE
- NOUVEL ARRET DE BUS
- NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)

- TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
- OUVERTURE VERTE
- VERDURE A PROTEGER
- RANGEE D'ARBRES
- MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
- FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
- MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN     |
|------------|-----------|-------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-08 |

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813+10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



PLAN CADASTRAL NUMERISE

PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

- BATIMENT EXISTANT
- LIMITE PARCELLAIRE
- LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL
- Im Frontfeld TOPONYME

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEGHUNG DM / BD-TOPO / PAG

- BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)
- BATIMENT (ORTSBEGEGHUNG DM)
- BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEGHUNG DM)
- RUE NOUVELLE (ORTSBEGEGHUNG DM)
- BOIS (BD-TOPO)
- SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)
- COURS D'EAU (BD-TOPO)
- PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

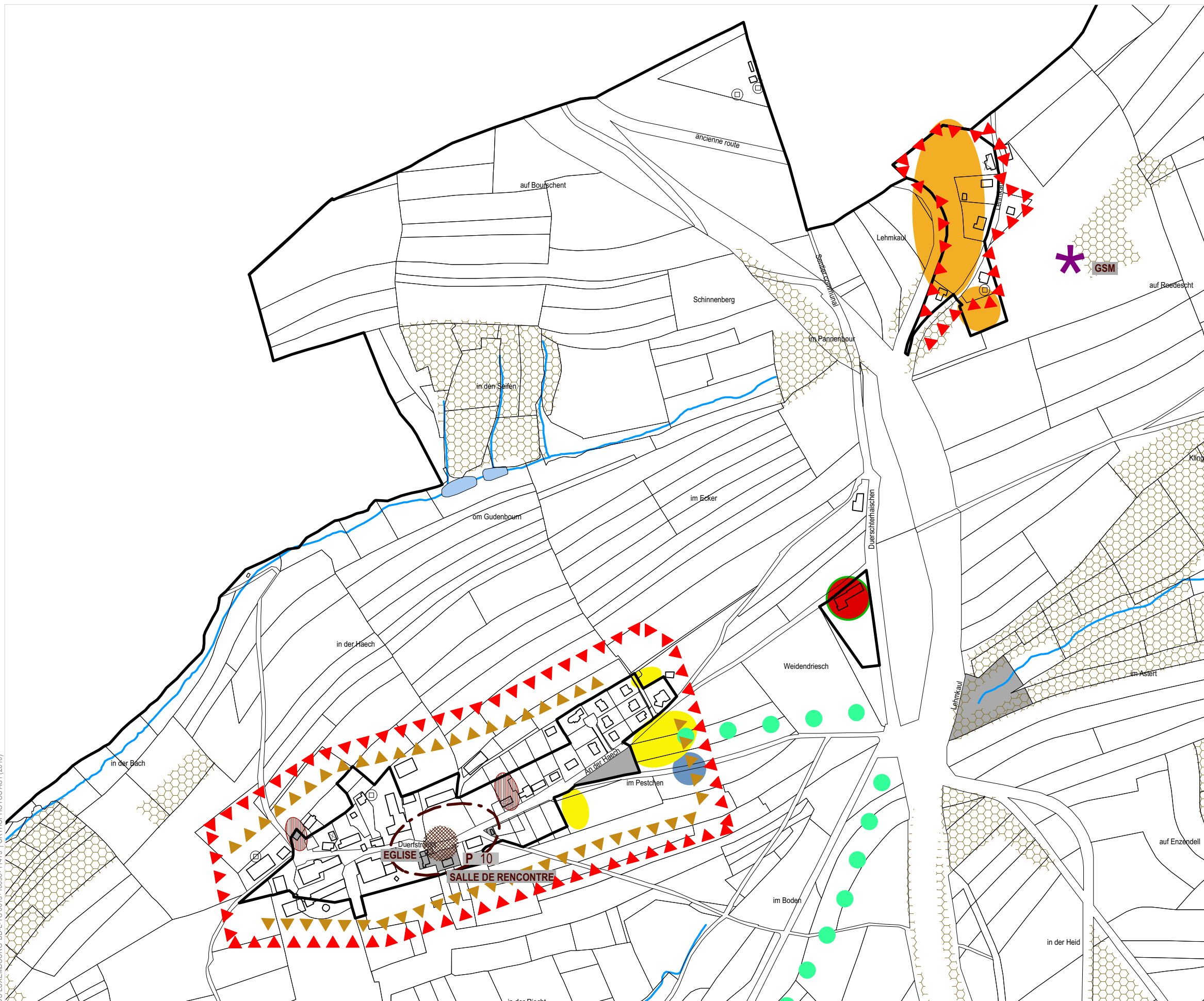
- DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)
- DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC
- DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- DYNAMIQUE DU BATI
- EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)
- EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC
- EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE
- ZAD
- ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE
- RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS
- FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES
- RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE
- REPERE VISUEL
- LIMITATION DES SURFACES BATIES
- SUPPRESSION DES SURFACES
- CONSTRUIT A PROTEGER
- EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT





CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

- RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION
- LIAISON PIETONNE
- NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE
- NOUVEL ARRET DE BUS
- NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)









- TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
- OUVERTURE VERTE
- VERDURE A PROTEGER
- RANGEE D'ARBRES
- MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
- FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
- MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

**PLAN CADASTRAL NUMERISE**PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

-  BATIMENT EXISTANT  
 LIMITE PARCELLAIRE  
 LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL  
 Im Fronfeld TOPONYME

## INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG






- |   |  |
|---|--|
|  | BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)            |
|  | BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)                 |
|  | BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)          |
|  | RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)             |
|  | BOIS (BD-TOPO)                             |
|  | SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)           |
|  | COURS D'EAU (BD-TOPO)                      |
|  | PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR) |

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES








## CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

- |   |  |
|---|--|
|    | DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)                  |
|    | DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC                    |
|    | DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES         |
|    | DYNAMIQUE DU BATI                                    |
|    | EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)               |
|  | EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC                        |
|  | EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES             |
|  | EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE            |
|  | ZAD  |
|  | ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE                      |
|  | RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS |
|  | FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC           |
|  | IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES |
|  | RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE                       |
|  | REPERE VISUEL  |
|  | LIMITATION DES SURFACES BATIES                       |
|  | SUPPRESSION DES SURFACES                             |
|  | CONSTRUIT A PROTEGER                                 |
|  | EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT                           |

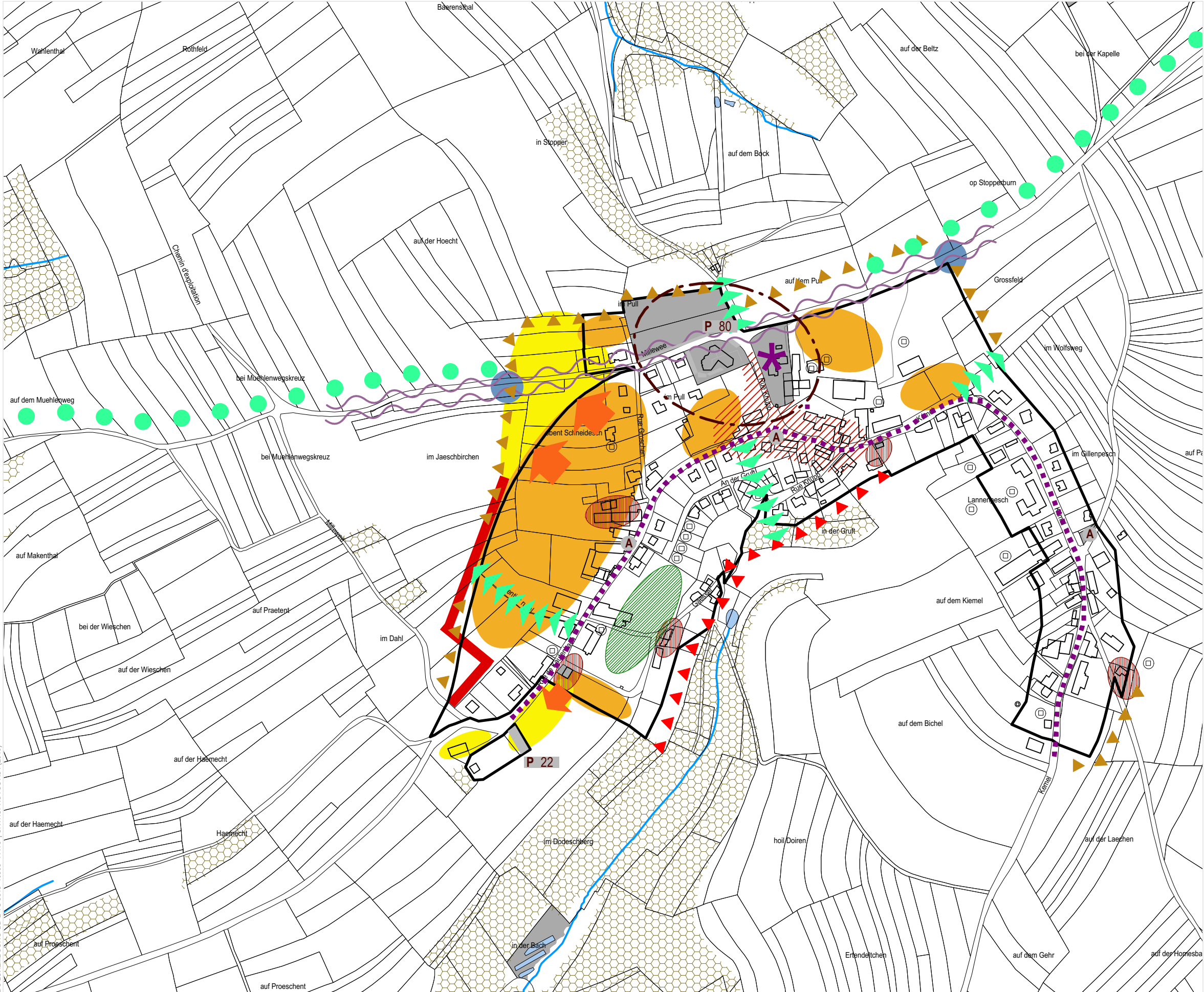
## CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

- |   |                                  |
|---|----------------------------------|
|  | RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION |
|  | LIAISON PIETONNE                 |
|  | NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE    |
|  | NOUVEL ARRÊT DE BUS              |
|  | NOUVEL ARRÊT DE BUS SCOLAIRE     |

## CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)

-  TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
-  OUVERTURE VERTE
-  VERDURE A PROTEGER
-  RANGEE D'ARBRES
-  MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION /  
INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
-  FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
-  MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813-10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



PLAN CADASTRAL NUMERISE

PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 - VERSION 16 JANVIER 2013

- BATIMENT EXISTANT
- LIMITE PARCELLAIRE
- LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL
- Im Frontfeld TOPONYME

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEGUNG DM / BD-TOPO / PAG

- BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)
- BATIMENT (ORTSBEGEGUNG DM)
- BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEGUNG DM)
- RUE NOUVELLE (ORTSBEGEGUNG DM)
- BOIS (BD-TOPO)
- SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)
- COURS D'EAU (BD-TOPO)
- PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

- DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)
- DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC
- DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- DYNAMIQUE DU BATI
- EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)
- EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC
- EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE
- ZAD
- ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE
- RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS
- FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES
- RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE
- REPERE VISUEL
- LIMITATION DES SURFACES BATIES
- SUPPRESSION DES SURFACES
- CONSTRUIT A PROTEGER
- EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

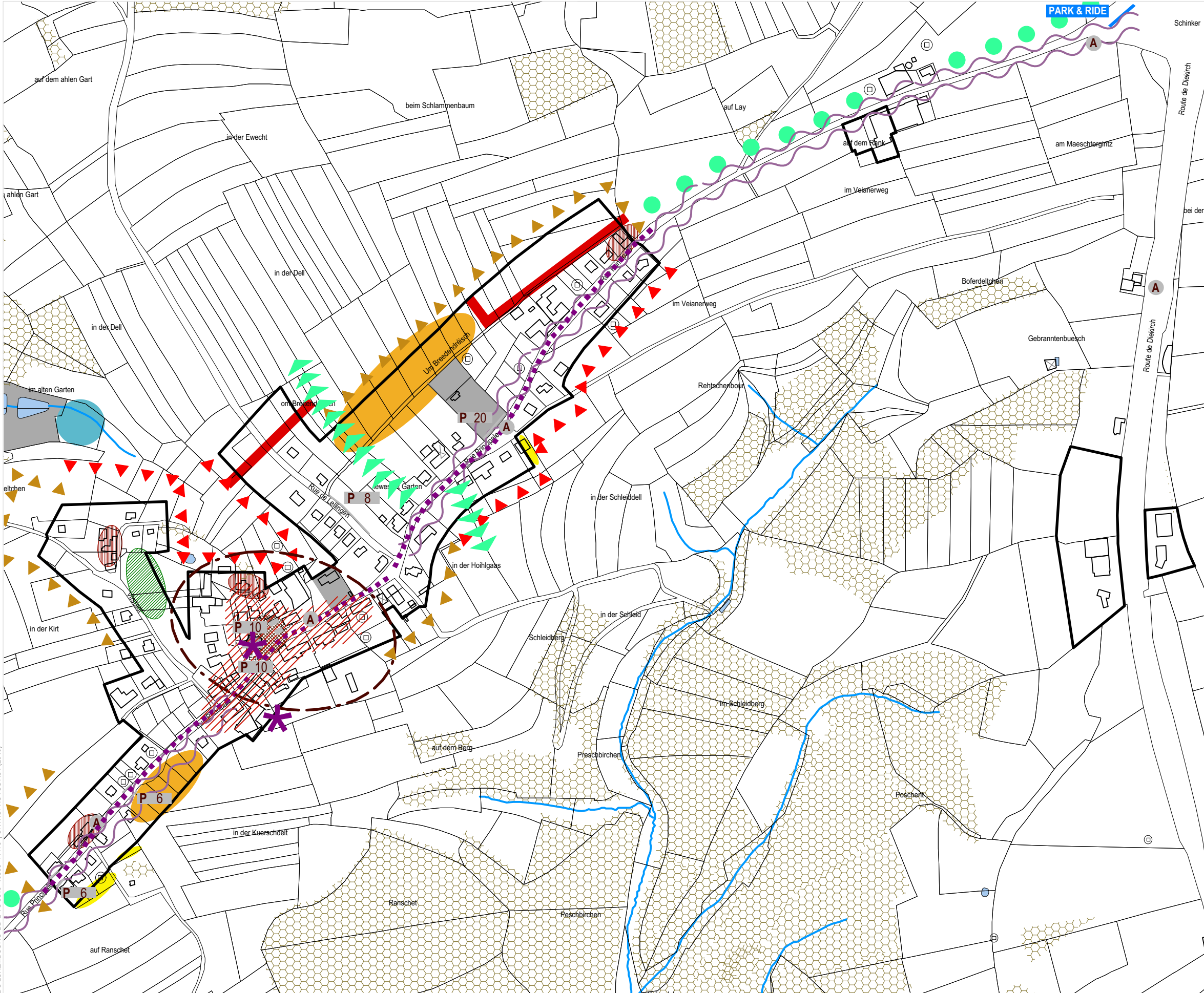
CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

- RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION
- LIAISON PIETONNE
- NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE
- NOUVEL ARRET DE BUS
- NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)

- TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
- OUVERTURE VERTE
- VERDURE A PROTEGER
- RANGEE D'ARBRES
- MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
- FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION
- MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813-10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



PLAN CADASTRAL NUMERISE

PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

- BATIMENT EXISTANT
- LIMITE PARCELLAIRE
- LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL
- Im Frontfeld TOPONYME

INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

- BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)
- BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)
- BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)
- RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)
- BOIS (BD-TOPO)
- SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)
- COURS D'EAU (BD-TOPO)
- PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)

- DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)
- DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC
- DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- DYNAMIQUE DU BATI
- EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)
- EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC
- EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE
- ZAD
- ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE
- RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS
- FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC
- IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES
- RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE
- REPERE VISUEL
- LIMITATION DES SURFACES BATIES
- SUPPRESSION DES SURFACES
- CONSTRUIT A PROTEGER
- EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

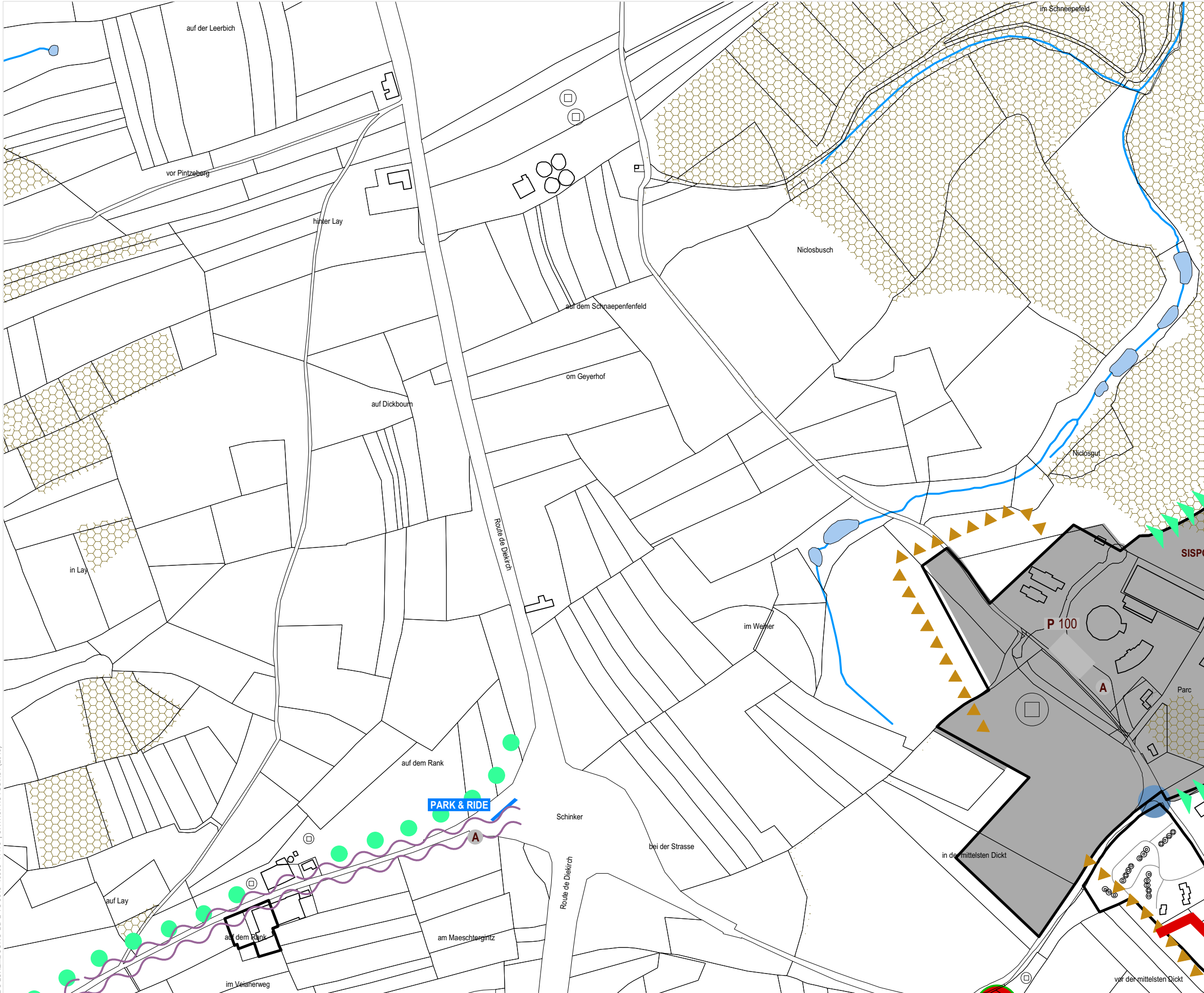
CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)

- RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION
- LIAISON PIETONNE
- NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE
- NOUVEL ARRET DE BUS
- NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)

- TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE
- OUVERTURE VERTE
- VERDURE A PROTEGER
- RANGEE D'ARBRES
- MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE
- FORMULATION DES ENTrees D'AGGLOMERATION
- MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN     |
|------------|-----------|-------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-12 |



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

|  |                               |
|--|-------------------------------|
|  | BATIMENT EXISTANT             |
|  | LIMITE PARCELLAIRE            |
|  | LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL |
|  | Im Fronfeld                   |

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

|  |  |
|--|--|
|  | BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)            |
|  | BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)                 |
|  | BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)          |
|  | RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)             |
|  | BOIS (BD-TOPO)                             |
|  | SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)           |
|  | COURS D'EAU (BD-TOPO)                      |
|  | PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR) |

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

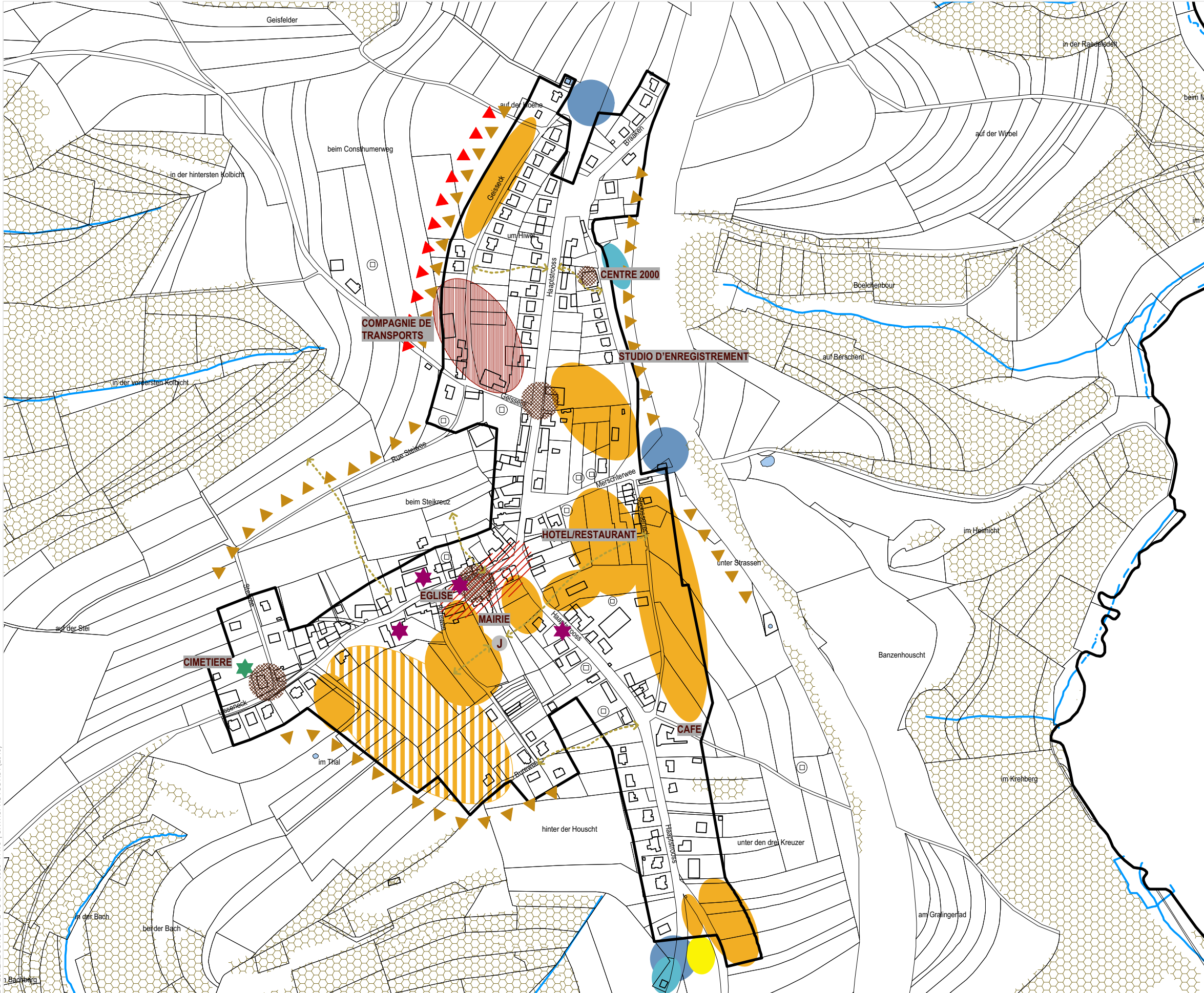
|  |  |
|--|--|
|  | DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)                  |
|  | DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC                    |
|  | DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES         |
|  | DYNAMIQUE DU BATI                                    |
|  | EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)               |
|  | EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC                        |
|  | EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES             |
|  | EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE            |
|  | ZAD  |
|  | ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE                      |
|  | RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS |
|  | FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC           |
|  | IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES |
|  | RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE                       |
|  | REPERE VISUEL  |
|  | LIMITATION DES SURFACES BATIES                       |
|  | SUPPRESSION DES SURFACES                             |
|  | CONSTRUIT A PROTEGER                                 |
|  | EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT                           |

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION |
|  | LIAISON PIETONNE                 |
|  | NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE    |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS              |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE     |

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

|  |  |
|--|--|
|  | TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE                                      |
|  | OUVERTURE VERTE  |
|  | VERDURE A PROTEGER   |
|  | RANGEE D'ARBRES  |
|  | MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE |
|  | FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION                              |
|  | MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC                              |



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

|  |                               |
|--|-------------------------------|
|  | BATIMENT EXISTANT             |
|  | LIMITE PARCELLAIRE            |
|  | LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL |
|  | TOPONYME                      |

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

|  |  |
|--|--|
|  | BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)            |
|  | BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)                 |
|  | BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)          |
|  | RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)             |
|  | BOIS (BD-TOPO)                             |
|  | SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)           |
|  | COURS D'EAU (BD-TOPO)                      |
|  | PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR) |

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

|  |  |
|--|--|
|  | DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)                  |
|  | DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC                    |
|  | DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES         |
|  | DYNAMIQUE DU BATI                                    |
|  | EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)               |
|  | EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC                        |
|  | EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES             |
|  | EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE            |
|  | ZAD  |
|  | ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE                      |
|  | RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS |
|  | FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC           |
|  | IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES |
|  | RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE                       |
|  | REPERE VISUEL  |
|  | LIMITATION DES SURFACES BATIES                       |
|  | SUPPRESSION DES SURFACES                             |
|  | CONSTRUIT A PROTEGER                                 |
|  | EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT                           |

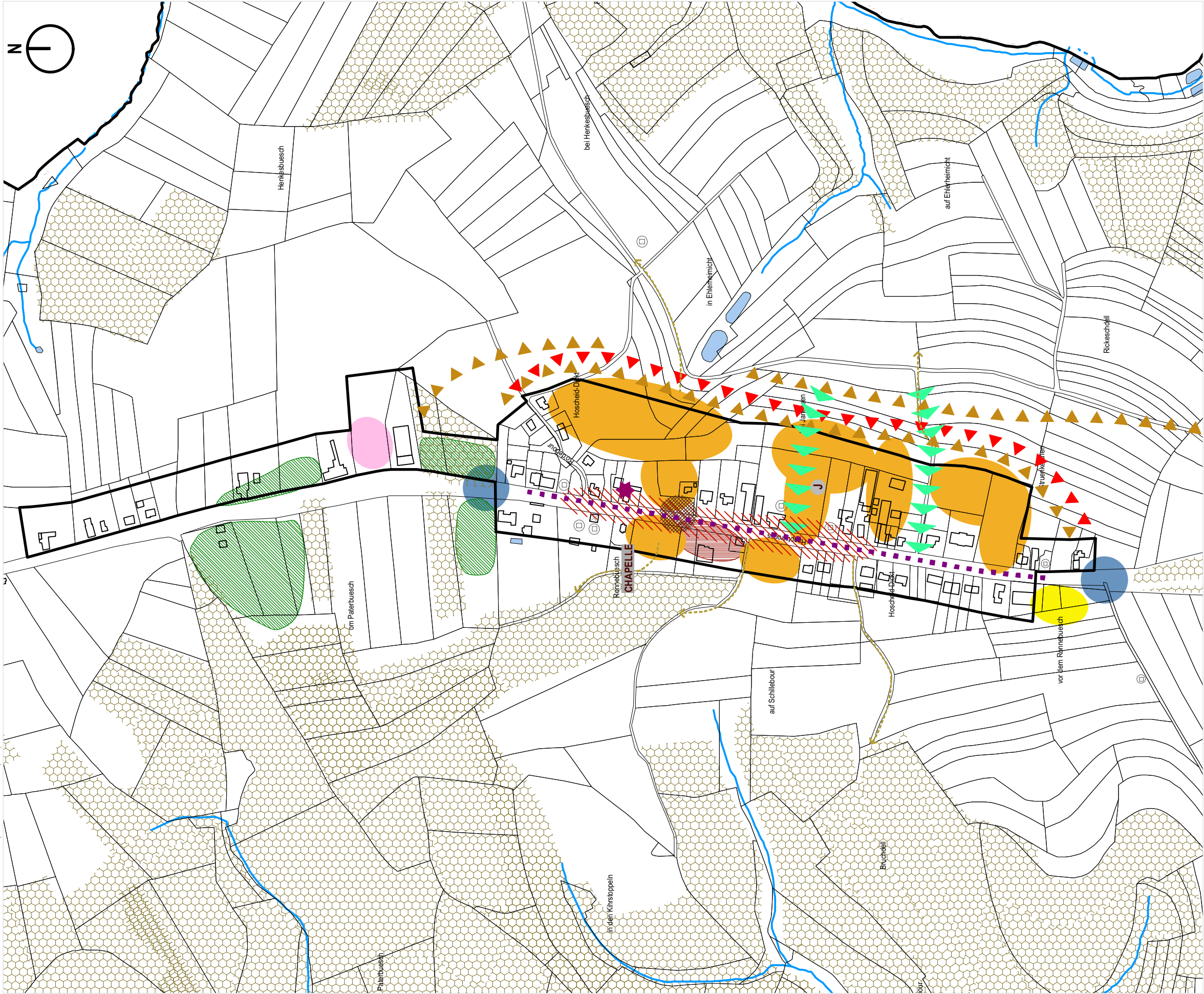
**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION |
|  | LIAISON PIETONNE                 |
|  | NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE    |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS              |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE     |

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

|  |  |
|--|--|
|  | TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE                                      |
|  | OUVERTURE VERTE  |
|  | VERDURE A PROTEGER   |
|  | RANGEE D'ARBRES  |
|  | MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE |
|  | FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION                              |
|  | MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC                              |

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813+10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 - VERSION 16 JANVIER 2013

|             |                               |
|-------------|-------------------------------|
|             | BATIMENT EXISTANT             |
|             | LIMITE PARCELLAIRE            |
|             | LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL |
| Im Fronfeld | TOPONYME                      |

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

|  |  |
|--|--|
|  | BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)            |
|  | BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)                 |
|  | BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)          |
|  | RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)             |
|  | BOIS (BD-TOPO)                             |
|  | SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)           |
|  | COURS D'EAU (BD-TOPO)                      |
|  | PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR) |

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

|  |  |
|--|--|
|  | DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)                  |
|  | DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC                    |
|  | DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES         |
|  | DYNAMIQUE DU BATI                                    |
|  | EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)               |
|  | EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC                        |
|  | EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES             |
|  | EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE            |
|  | ZAD  |
|  | ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE                      |
|  | RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS |
|  | FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC           |
|  | IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES |
|  | RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE                       |
|  | REPERE VISUEL  |
|  | LIMITATION DES SURFACES BATIES                       |
|  | SUPPRESSION DES SURFACES                             |
|  | CONSTRUIT A PROTEGER                                 |
|  | EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT                           |

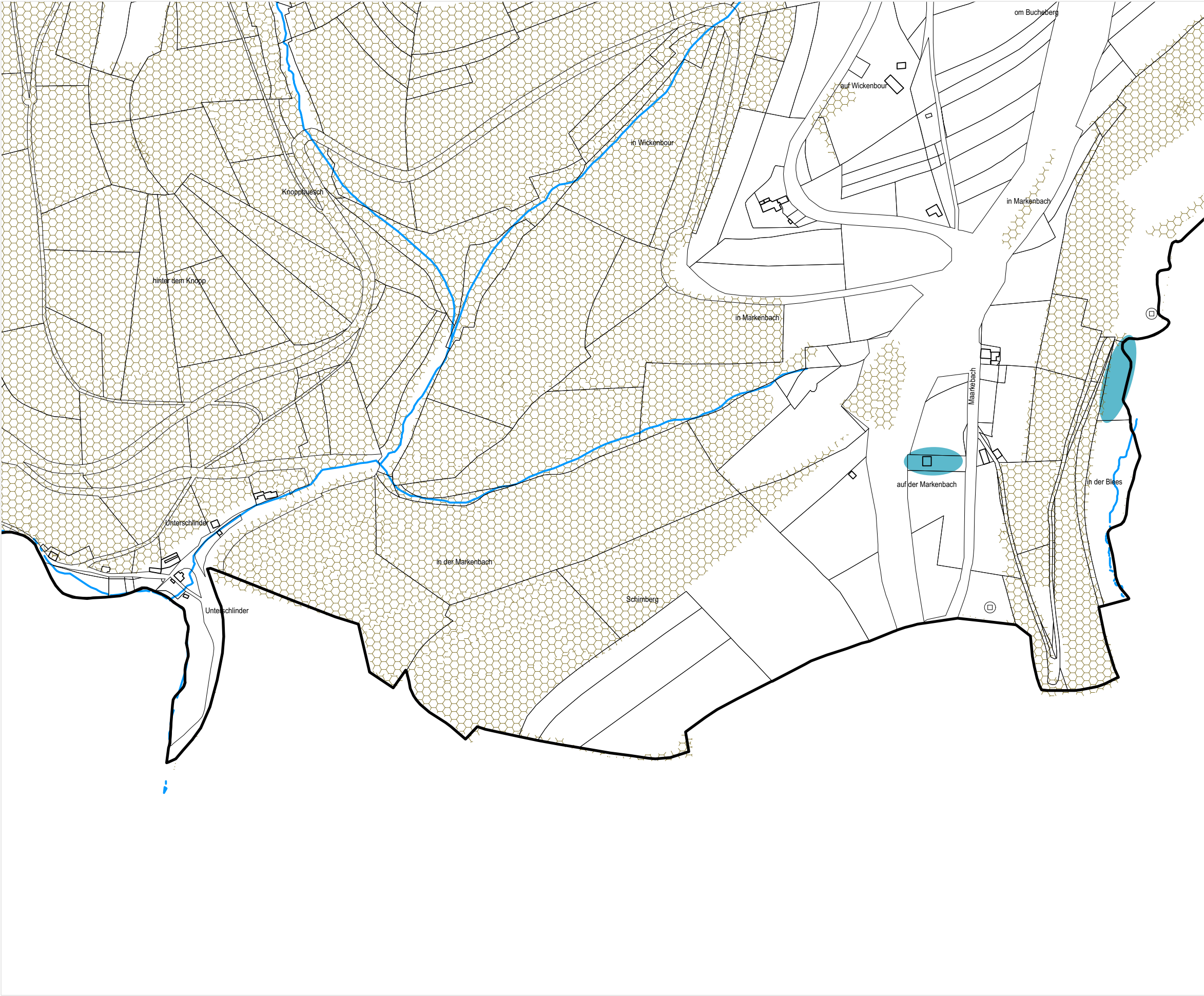
**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION |
|  | LIAISON PIETONNE                 |
|  | NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE    |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS              |
|  | NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE     |

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

|  |  |
|--|--|
|  | TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE                                      |
|  | OUVERTURE VERTE  |
|  | VERDURE A PROTEGER   |
|  | RANGEE D'ARBRES  |
|  | MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE |
|  | FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION                              |
|  | MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC                              |

© ORIGINE FOND DE PLAN : ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE - TOUS DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES - PLAN CADASTRAL NUMERISE PCN 2013PCF005 (16 JANVIER 2013) | BASE TOPOCARTOGRAPHIQUE DU LUXEMBOURG BD-L-TC 8813+10898+11473 | ORTHOPHOTOS ACT (2010)



**PLAN CADASTRAL NUMERISE**  
PCN - ADMINISTRATION DU CADASTRE ET DE LA TOPOGRAPHIE  
NUMERO DE REFERENCE : 2013PCF005 – VERSION 16 JANVIER 2013

BATIMENT EXISTANT

LIMITE PARCELLAIRE

LIMITE DU TERRITOIRE COMMUNAL

Im Frontfeld

TOPONYME

**INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES**  
ORTHOPHOTOS / ORTSBEGEHUNG DM / BD-TOPO / PAG

BATIMENT (ORTHOPHOTOS, BD-TOPO)

BATIMENT (ORTSBEGEHUNG DM)

BATIMENT DEMOLI (ORTSBEGEHUNG DM)

RUE NOUVELLE (ORTSBEGEHUNG DM)

BOIS (BD-TOPO)

SURFACE HYDROGRAPHIQUE (BD-TOPO)

COURS D'EAU (BD-TOPO)

PERIMETRE D'AGGLOMERATION (PAG EN VIGUEUR)

LES MESURES SONT A PRENDRE A PARTIR DE L'AXE DES LIGNES

**CONCEPT DE DEVELOPPEMENT URBAIN (ART. 9)**

DENSIFICATION - HABITATION (PAP-NQ)

DENSIFICATION - EQUIPEMENT PUBLIC

DENSIFICATION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES

DYNAMIQUE DU BATI

EXTENSION - AGGLOMERATION (HABITATION)

EXTENSION - EQUIPEMENT PUBLIC

EXTENSION - ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES

EXTENSION - ZONE DE LOISIRS ET DE DETENTE

ZAD

ZONE D'HABITATION EN ZONE VERTE

RECONVERSION / REHABILITATION DE BATIMENTS EXISTANTS

FORMULATION D'UNE PLACE/D'UN ESPACE PUBLIC

IMPLANTATION PRIVILEGIEE DE COMMERCES ET DE SERVICES

RENFORCEMENT DU ROLE DU CENTRE

REPERE VISUEL

LIMITATION DES SURFACES BATIES

SUPPRESSION DES SURFACES

CONSTRUIT A PROTEGER

EQUIPEMENT PUBLIC EXISTANT

**CONCEPT DE MOBILITE (ART. 10)**

RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION

LIAISON PIETONNE

NOUVEAU PARKING / PARK + RIDE

NOUVEL ARRET DE BUS

NOUVEL ARRET DE BUS SCOLAIRE

**CONCEPT DE MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DES ESPACES VERTS INTRA- ET INTERURBAINS (ART. 11)**

TRAME VERTE / LIAISON PAYSAGERE

OUVERTURE VERTE

VERDURE A PROTEGER

RANGEE D'ARBRES

MARQUAGE DES LIMITES DE L'AGGLOMERATION / INTERFACES AVEC LE PAYSAGE

FORMULATION DES ENTREES D'AGGLOMERATION

MISE EN VALEUR DE L'ESPACE-RUE / PUBLIC

| DATE       | N° PROJET | N° PLAN     |
|------------|-----------|-------------|
| 07.06.2017 | 1128      | P-EP2-04-16 |

# COMMUNE DE PARC HOSINGEN

## PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL

### ———— VOLUME 2 ————

ETUDE PRÉPARATOIRE

KONZEPTE:

2. MOBILITÄTSKONZEPT



07. JUNI 2017



CO3 s.à r.l.  
3, bd de l'Alzette  
L-1124 Luxembourg

**DEWEY MULLER**  
architekten stadtplaner architectes urbanistes

Dewey Muller Partnerschaft mbB  
Architekten Stadtplaner  
15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte  
L- 1331 Luxembourg





# INHALTSVERZEICHNIS

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>2.</b>  | <b>MOBILITÄTSKONZEPT</b>   | <b>1</b>  |
| <b>2.1</b> | <b>Angebot des öffentlichen Verkehrs und Zugänglichkeit [Art. 4 (2) 1 RGD]</b>         | <b>2</b>  |
| 2.1.1      | Verbesserung des Angebots im öffentlichen Transport (Verbindungsqualität) .....        | 2         |
| 2.1.2      | Verbesserung der Lokalisierung, des Zugangs und der Ausstattung der Haltestellen ..... | 8         |
| 2.1.3      | Verbesserung der Anbindung der öffentlichen Gebäude .....                              | 14        |
| <b>2.2</b> | <b>Nicht-Motorisierter Verkehr - NMV [Art. 4 (2) 2 RGD]</b>                            | <b>15</b> |
| 2.2.1      | Definition einer NMV-Hierarchie .....  | 15        |
| 2.2.2      | Verbesserung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer .....                          | 17        |
| <b>2.3</b> | <b>Straßen- und Wegenetz [Art. 4 (2) 3 RGD]</b>  | <b>24</b> |
| 2.3.1      | Straßenkategorien .....  | 24        |
| 2.3.2      | Anforderungen an die Netzstruktur .....  | 27        |
| 2.3.3      | Verkehrsorientiertes Systems .....   | 28        |
| 2.3.4      | Siedlungsorientiertes System .....   | 33        |
| <b>2.4</b> | <b>Verbund der Verkehrsnetze und der unterschiedlichen Verkehrsregelungen</b>          | <b>42</b> |
| 2.4.1      | Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander .....                          | 42        |
| 2.4.2      | Intermodalität .....   | 43        |
| <b>2.5</b> | <b>Parkraummanagement für den öffentlichen und privaten Raum [Art. 4 (2) 4 RGD]</b>    | <b>45</b> |
| <b>2.6</b> | <b>Zusammenfassung Mobilitätskonzept</b>   | <b>46</b> |



## 2. MOBILITÄTSKONZEPT

Das Mobilitätskonzept wurde anlehnend an die Vorgaben des Art. 4 (2) des „Règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu de l'étude préparatoire d'un projet d'aménagement général“ erarbeitet:

### Art. 4. Eléments constitutifs du concept de développement

[...] Le volet concernant la mobilité comporte au moins :

1. le transport collectif et son accessibilité ;
2. le réseau de mobilité douce ;
3. le réseau de circulation motorisée ;
4. la gestion du stationnement privé

Zusätzlich werden die Vorgaben des „Projet de Plan Directeur Sectoriel Transport - PST“ („Projet de RGD – Stand Juni 2014), im Folgenden als PST bezeichnet, berücksichtigt. Der PST forderte in seinem „dossier technique“ zum PST (DT-PST), dass die geplanten Projekte und Maßnahmen des PST bestmöglich in die verschiedenen Themenbereiche der Vorstudie zum PAG („étude préparatoire“) und – sofern notwendig – auch in den reglementarischen Teil des Flächennutzungsplans zu integrieren sind.

› Der PST als strategisches Element (DT-PST)

Es soll eine Abstimmung der geplanten Entwicklungsbereiche der Gemeinde mit dem gemeindlichen Verkehrskonzept erfolgen, da eine geplante Siedlungsentwicklung abhängig ist von einem performanten Mobilitätskonzept - und auch umgekehrt Auswirkungen bestehen.

› Der PST als „Katalysator“ der Siedlungsentwicklung (DT-PST)

Dieser Aspekt zielt auf die Sogwirkungen eines überörtlich bedeutsamen Infrastrukturprojektes ab, da z.B. der Anschluss einer Gemeinde an den Schienenverkehr oder eine Autobahn/ Schnellstraße die Standortgunst beeinflusst und somit den Siedlungsdruck erhöhen kann.

Da in der Gemeinde Parc Hosingen mit dem geplanten „Contournement Hosingen“ ein wichtiges Verkehrsprojekt geplant ist, ist dieser Punkt für die Entwicklung der Gemeinde von großer Bedeutung.

› Synchronisierung unterschiedlicher Planungen (DT-PST)

Auch die Abstimmung der gemeindlichen Siedlungsentwicklung mit wichtigen Straßen- und Schieneninfrastrukturprojekten des PST sowie des MoDu kommt in der Gemeinde Parc Hosingen durch die geplante Umgehungsstraße zum Tragen. Zudem spielt die Lage an der N7 als wichtige nationale Nord-Süd-Achse mit all ihren positiven (leistungsfähige IV-Anbindung) und negativen (Verkehrsbelastung) Aspekten eine Rolle

Weiterhin sollen z.B. die Ziele des MoDu zum künftigen Modal Split bzw. die Vorgaben des PST zum Parkraummanagement im Ländlichen Raum unbedingt Beachtung finden.

› Der PST als funktionales Element der Mobilität (DT-PST)

Jedes Infrastrukturprojekt hat Auswirkungen auf das örtliche und überörtliche Mobilitätskonzept. So können auch im kleinen Maßstab neue siedlungsorientierte Straßen Auswirkungen auf das bestehende Netz haben, da dort eventuell zusätzlicher Durchgangsverkehr induziert wird. Umgekehrt werden sich Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz bzw. die Förderung von engmaschigen Verbindungen positiv auf den Modal-Split auswirken, in dem Kurzstreckenfahrten mit dem PKW vermieden werden.

Daher wird in der Gemeinde versucht, notwendige Anwohner- und Erschließungsstraßen auf ein Minimum zu reduzieren und so zu konzipieren, dass angrenzende Wohngebiete möglichst wenig belastet werden. Umgekehrt wird versucht, im Rahmen von Siedlungsprojekten und auch allgemein das innerörtliche Fuß- und Radwegenetz auszubauen sowie engmaschiger und attraktiver zu gestalten.

› Der PST als technisches Instrument (DT-PST)

Bei der Schaffung von Straßen und Schienen sollte eine bestmögliche Integration in das Orts- und Landschaftsbild gewährleistet sein. Bei größeren Projekten wie z.B. Umgehungsstraßen sind die Auswirkungen auf benachbarte Gebiete zu beachten (Einbindung in das bestehende Ortsnetz, Be- oder Entlastung der Nachbargebiete etc.).

In der Gemeinde trifft dies – neben der Umgehungsstraße Hosingen - hauptsächlich auf neue „Wohnstraßen“ zu. Hier soll versucht werden, diese flächenschonend zu dimensionieren, bestmöglich in die Topographie zu integrieren, für alle Verkehrsteilnehmer attraktiv zu gestalten und ausreichend zu begrünen – nicht zuletzt, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu generieren.

› Integration der geplanten Trassen von Projekten des PST (DT-PST)

Die geplante Trasse des „Contournement Hosingen“ ist in die Entwicklungskonzepte zum bzw. in den PAG zu integrieren.

## 2.1 Angebot des öffentlichen Verkehrs und Zugänglichkeit [Art. 4 (2) 1 RGD]

Die Attraktivität des ÖV kann gesteigert werden, indem er die Anforderungen der Fahrgäste in möglichst umfassender Weise beachtet.

- › Verbesserung der harten Standortfaktoren zur Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualitäten (z.B. bessere Taktung, höhere Haltestellendichte, Optimierung der Reisezeiten und Umsteigevorgänge etc. - in Absprache mit RGTR).
- › Verbesserung der weichen Standortfaktoren (z.B. Zugänglichkeit der Haltestellen, Komfort der Haltestellen, etc.).

Eine essentielle Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV liegt nicht alleine in der Hand der Gemeinde und kann daher nur bedingt im Rahmen des PAG gelöst werden. Trotzdem sollen Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden, die mit den übergeordneten Behörden diskutiert werden können bzw. sollen.

### 2.1.1 Verbesserung des Angebots im öffentlichen Transport (Verbindungsqualität)

Das ÖV-Netz im Bereich der Gemeinde Parc Hosingen ist ohne direkte Zuanbindung konstituiert, so dass die Gemeinde selbst ausschließlich durch die RGTR-Buslinien angedient wird.

- › Bei den Linien des nationalen Netzes kann in direkte und Umsteigeverbindungen unterscheiden werden
- › Das regionale Liniennetz hat bei den Umsteigeverbindungen Anschlussfunktion, um die Gemeinde anzudienen. Darüber hinausgehend hat es Verbindungscharakter zu den umgebenden Gemeinden

Die verschiedenen Ortschaften der Gemeinde sind aktuell mit unterschiedlichen Standards an das regionale Busnetz angeschlossen.

Insbesondere ist die Verbindungsqualität zu den nächstgelegenen Regionalen Zentren sowie zur Hauptstadt sehr differenziert zu betrachten. Um diese zu verbessern, müssen gewisse Grundprinzipien bezüglich Verbindungshäufigkeit, Reisezeiten und Umsteigevorgängen beachtet werden:

- Schaffung von Direktverbindungen ohne Umsteigen (dies erhöht die Bereitschaft, überhaupt den Bus zu nehmen – denn „das Umsteigen“ ist in den Köpfen vieler bereits ein KO-Kriterium bei der Entscheidung für oder gegen die Benutzung des Busses)
- Schaffung von Schnellbuslinien (verkürzt die Fahrtzeiten)
- Implementierung eines leichtverständlichen und leicht zu merkenden Umsteigekonzepts (wenige dezentral konzentrierte Umsteigepunkte)

→ Bessere Vertaktung und Abstimmung der Linien unter- bzw. aufeinander (dadurch mehr Koordination, mehr Übersichtlichkeit, weniger Ausnahmeregelungen - ein Teil der Buslinien ist bereits vertaktet, d.h. die Linien fahren ein- oder zweimal die Stunde, immer zur gleichen Minutenzeit. Dies ist bereits ein großer Schritt in die richtige Richtung, da sich die Fahrgäste diese Zeiten leicht merken können.)

Da die Buslinien, die die Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen andienen, in ein engmaschiges und eng verflochtenes landesweites ÖPNV-Konzept eingebunden sind, sind die Vorschläge im Folgenden als Anregungen, die zu prüfen wären, zu verstehen.

Weiterhin beschränken sich die Vorschläge auf solche, die wirtschaftlich umsetzbar bzw. vertretbar sind. Dies trifft z.B. auf Forderungen nach mehr Direktverbindungen bzw. Schnellbuslinien zu.

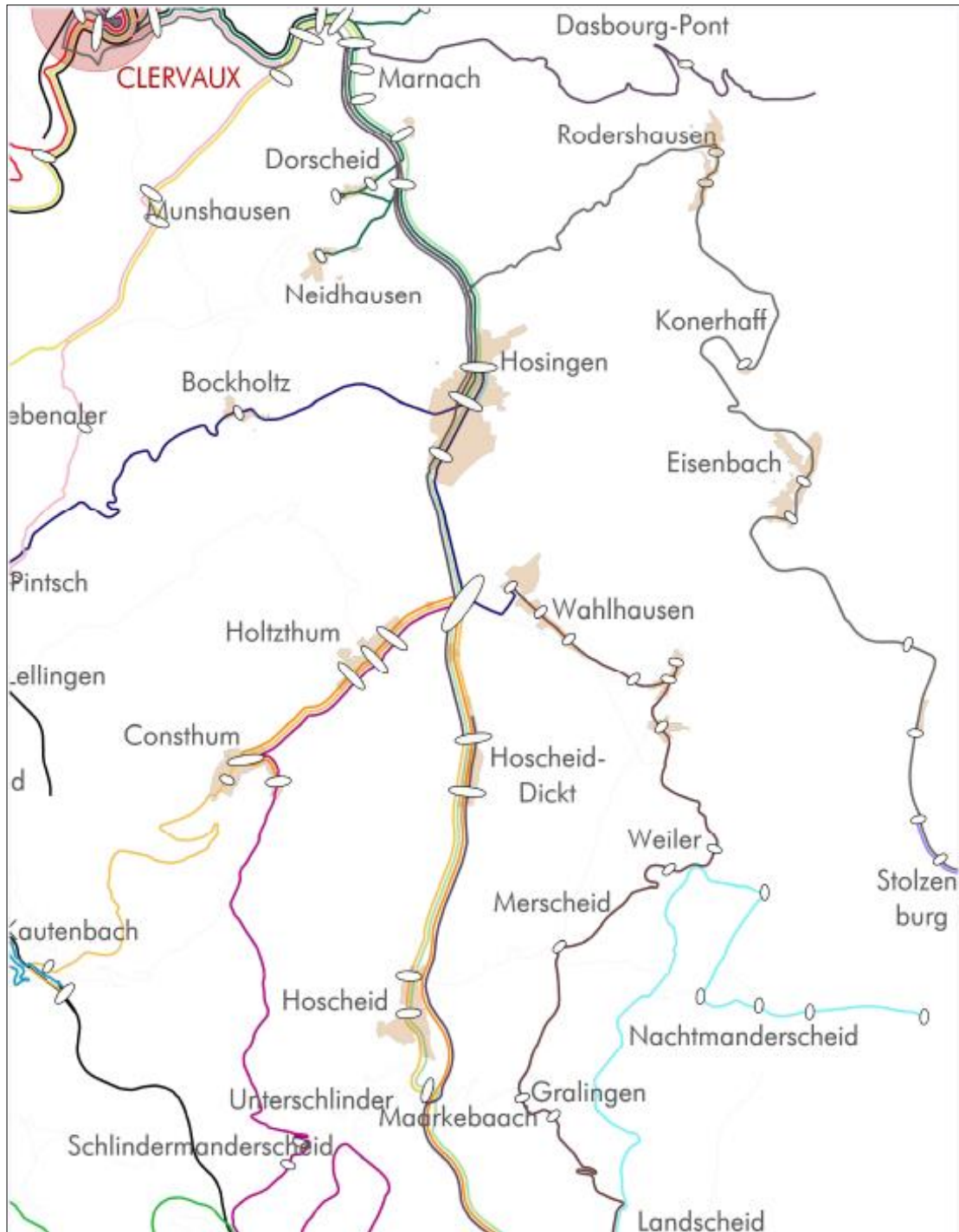


Abbildung 1: Darstellung des regionalen ÖPNV-Netzes. Quelle: CO3.

Zu beachten ist weiterhin, dass die Ausrichtung des regionalen Netzes auf das angrenzende Mittelzentrum Nordstad (Ettelbruck, Diekirch) sowie die angrenzenden Regionalen Zentren Wiltz und Clervaux zwar beibehalten werden soll (auch im Hinblick auf die Umsetzung des Zentrale-Orte-Konzepts des IVL), das Hauptziel kurz- bis mittelfristig jedoch die Hauptstadt bleiben wird.

a) Schaffung von Direktverbindungen ohne Umsteigen zu den zentralen Orten

Aufgrund der räumlichen Entfernung sind aktuell keine Direktverbindungen nach Luxemburg-Stadt vorhanden, was auch schwerlich zu ändern weil auch nicht unbedingt sinnvoll ist (Nutzung der nahegelegenen Bahnhaltepunkte)

Allerdings sind Direktverbindungen aus Teilen der Gemeinde zum Mittelzentrum Nordstad vorhanden, wobei aktuell die beiden größeren Gemeinden Ettelbruck und Diekirch mit ihren Bahnhaltepunkten und Einkaufsmöglichkeiten die wichtigsten Destinationen darstellen.

So sind die Ortschaften Holzthum (550, 552), Consthum (550, 552), Dorscheid (555), Hoscheid (555), Hoscheid-Dickt (407, 552), Hosingen (407, 555), Dasbourg-Pont (407), Wahlhausen (560) direkt an den Bahnhof Ettelbruck angeschlossen, der Umsteigemöglichkeit auf den Zug in Richtung Luxemburg-Stadt bietet. Zudem sind die bahnhofsnahe gelegenen zentralen Einrichtungen Ettelbrucks von dort aus gut erreichbar. Ein Großteil dieser Linien führt über Diekirch, so dass auch die dortigen Versorgungseinrichtungen (aktuell auch der Bahnhof, der jedoch mittelfristig entfallen soll) angedient werden.

Die übrigen Ortschaften Neidhausen, Dorscheid, Bockholtz sowie die Oortal-Ortschaften Rodershausen und Eisenbach können das Mittelzentrum Nordstad nur über Umsteigevorgänge erreichen. Verbindungen in die Hauptstadt sind jedoch über den Bahnhof in Drauffelt, der durch die Linie 650 direkt bedient wird, möglich. Ein weiterer Bahnanschluss steht in Clervaux zur Verfügung, der von den Oortal-Ortschaften auch über die Linie 663 erreichbar ist.

- Es wäre zu prüfen, Direktverbindung aus Rodershausen und Eisenbach in Richtung Nordstad wirtschaftlich möglich wären (z.B. eine Verlängerung der Linie 560, die aktuell in Wahlhausen beginnt bzw. endet, wäre zumindest für Eisenbach interessant – zumal diese Linie auch den Schulkomplex Sispolo andient)
- Eine Direktverbindung von Bockholtz und Neidhausen an die Nordstad ist nur schwer herstellbar.

b) Schaffung bzw. Optimierung von Schnellbuslinien

Aktuell stehen in der Gemeinde nur wenige Schnellbuslinien zur Verfügung.

- Die Grenzgängerlinie 407, die nach der Andienung von Hosingen und Hoscheid-Dickt einen vergleichsweise direkten Weg zum Ettelbrucker Bahnhof nimmt, ist hier eine Ausnahme
  - Eine dichtere Taktung in den Stoßzeiten sowie eine bessere Abstimmung auf die Schnellzüge in Ettelbruck (Bsp: Die Linie 407 kommt um 7:21h in Ettelbruck am Busbahnhof an, der IR in Richtung Stadt fährt 07:21h am Bahnhof ab – keine Umsteigezeit vorhanden !). Dies würde eine deutliche Aufwertung für die Ortschaften Hosingen, Hoscheid-Dickt und Dasbourg-Pont mit sich bringen.
- Die Linie 552 ist ebenfalls als eine Art Schnellbuslinie anzusehen, da sie – nach dem Start in Consthum und Holzthum – ab Schinker den annähernd schnellsten Weg über die N7 nimmt.
  - Eine dichtere Taktung in den Stoßzeiten würde die Qualität weiter verbessern. Außer dem ersten Fahrtenpaar (das im Berufsverkehr) besteht in Ettelbruck ein guter Anschluss an die IR in Richtung Stadt.
- Holzthum und Consthum sind zudem über die Linie 605 direkt an den Bahnhof in Kautenbach angebunden

→ Hier würde eine Verdichtung des Taktes in den Stoßzeiten die Verbindungsqualität in Richtung Nordstad/ Hauptstadt verbessern.

- Die Linie 555 mit einer sehr hohen Taktdichte bedient zuerst Diekirch und erst danach Ettelbruck. Darunter leidet die Konkurrenzfähigkeit (für Hosingen, Hoscheid-Dickt und Hoscheid) als Verbindung in die Hauptstadt, da von Diekirch-Gare aus meist ein Umsteigevorgang in Ettelbruck hinzukommt

→ Es wäre zu prüfen, ob zumindest in den Stoßzeiten einige Fahrtenpaare ab „Fridhaff“ erst über Ettelbruck und dann Diekirch anfahren sollten.

- Bockholtz hat eine schnelle Direktverbindung zum Bahnhof in Wilwerwiltz – dort jedoch ca. eine halbe Stunde Aufenthalt, bis der Zug in die Hauptstadt ankommt

→ Die Zeiten der Linie 655 sollten in den Stoßzeiten besser auf den Zugverkehr in Wilwerwiltz abgestimmt werden. Wird im Berufsverkehr der Takt verdichtet, so könnte dies auch für Hosingen ein attraktives Zusatzangebot werden, um via Bus & Bahn in die Hauptstadt zu gelangen.

Aus den übrigen Ortschaften sind Schnellbuslinien in die Nordstad bzw. zum Bahnhof Ettelbruck kaum realisierbar.

#### c) Schaffung dezentral konzentrierter Umsteigepunkte

Während die umliegenden Zentralen Orte (Regionale bzw. Mittelzentren) mit ihren zentralen Einrichtungen möglichst auf direktem Weg erreichbar sein sollten, kann es zwischen dem Ländlichen Raum und der weiter entfernten Hauptstadt als Oberzentrum nicht immer Direktverbindungen geben. Daher sind gerade für diese Relationen leistungsfähige dezentral konzentrierte Umsteigepunkte einzurichten, um die Verbindungen quantitativ und qualitativ zu verbessern.

- Direktverbindungen zu den Bahnhaltepunkten (als Umsteigepunkt Bus – Zug) in Drauffelt, Kautenbach und Wilwerwiltz sind aus den Ortschaften Hoscheid (605 - Kautenbach), Hoscheid-Dickt (605 - Kautenbach), Consthum (605 - Kautenbach), Holzthum (605 – Kautenbach), Hosingen (655 – Wilwerwiltz), Bockholtz (655 – Wilwerwiltz) vorhanden.
- Teils bestehen auch Anschlüsse an den Zugverkehr in Clervaux, was jedoch aufgrund der Fahrzeitverluste eher für Fahrten in Richtung Belgien als für Fahrten in die Hauptstadt interessant ist.

→ Die wenigen Anschlüsse an den Bahnhaltepunkt Goebelsmühle sind nachgeordnet, da dort aktuell nur Regionalbahnen im Stundentakt verkehren. Sollte – wie beabsichtigt – der Zugverkehr auf dieser Strecke weiter ausgebaut werden, wird die Busverbindung der Linie 550 über den Bahnhof Goebelsmühle ein höheres Gewicht erlangen.

- Verbesserungsbedarf ist auf dem Gebiet der Gemeinde Parc Hosingen gerade für die Oortal-Ortschaften Rodershausen (und Eisenbach) sowie die Ortschaften, die etwas abseits der N7 (Dorscheid, Neidhausen) liegen, gegeben. Die Taktung der dort verkehrenden Buslinie (663) ist suboptimal, zudem geht die morgendliche Verbindung an Neidhausen und Dorscheid komplett vorbei (lediglich die Haltestelle „Dorscheid Poul“ wird bedient, die jedoch weit außerhalb von Dorscheid an der N7 liegt).

→ Erste Notwendigkeit wäre, die Linie 663 hinsichtlich der Taktung auszubauen, so dass ein größeres Angebot an Fahrtenpaaren gerade im Berufsverkehr vorhanden ist.

→ Weiterhin könnte – aus Richtung Dorscheid und Neidhausen kommend – der Haltepunkt „Dorscheid – Am Poul“ oder „Hosingen –Eesbecherwee“ als dezentraler Umsteigepunkt ausgebildet werden, an dem ein schnelles und komfortables Umsteigen in die Linien 407 oder 555 ermöglicht wird, mit denen dann das Mittelzentrum Nordstad (und der Bahnhof Ettelbruck als schnelle Verbindung in Richtung Hauptstadt)

## d) Liniennetz-Modifizierungen

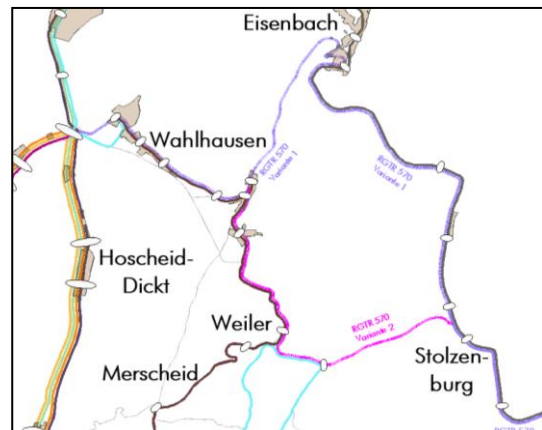
Der Großteil der notwendigen Liniennetz-Modifizierungen wurde bereits im Kontext der Verbindungsqualitäten angesprochen.

- Grundsätzlich wäre bei den meisten Verbindungen eine Verdichtung des Liniennetzes – gerade in den Stoßzeiten – wünschenswert.
- Bei einigen Fahrtenpaaren würden kleinere Modifizierungen der Abfahrts- oder Ankunftszeiten (siehe Linie 407, Fahrt ankommend um 07:21h in Ettelbruck-Gare) große Vorteile mit sich bringen.
- Größere Änderungen im Ablauf der Linie – wie z.B. der Vorschlag, die Linie 555 zuerst über Ettelbruck und dann über Diekirch zu führen, müssten hinsichtlich der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Zu beachten sind dabei, ob die davon betroffenen Haltestellen mit den zu ändernden Abfahrtszeiten in Einklang zu bringen sind (z.B. in Diekirch an den Gymnasien). Zudem liegen diese Modifizierungen räumlich betrachtet außerhalb des Gemeindegebiets, was eine Umsetzung zusätzlich erschwert.
- Gleiches gilt für größere Abfahrtszeitverschiebungen, wie sie für die Linie 655 vorgeschlagen wurden. Davon würden zwar die Pendler profitieren, die in Wilwerwiltz auf den Zug umsteigen könnten. Allerdings würde sich dadurch die Ankunftszeiten am Gymnasium in Wiltz bzw. am Schulkomplex in Parc Hosingen ebenfalls deutlich verschieben, was problematisch ist (wobei parallel die Linie 650 als „Course scolaire“ das Lyzeum in Wiltz bedient).

Einige Veränderungen im System auf dem Gemeindegebiet sollten jedoch genauer analysiert werden, da sie Quantität und Qualität des Öffentlichen Transports auf dem Gemeindegebiet verbessern würden – und unter angemessenem Aufwand realisierbar erscheinen.

➤ Verbindung Oortal – „Parc“

- Eine zusätzliche Linie von Eisenbach direkt nach Wahlhausen und weiter zum „Parc“ bzw. bis nach Hosingen als Hauptort wäre sinnvoll und wünschenswert, aber nur schwerlich realisierbar, da der vorhandene Weg zwischen beiden Ortschaften sehr steil und eng ist und eher die Dimension eines Feldwegs hat. Auch in Eisenbach selbst ist der „Wulesser Wee“ für Standardbusse kaum zu meistern. Kleinere Busse (ca. 20 Personen) oder Minibusse könnten die Trasse jedoch bewerkstelligen und würden daher die Verbindungsqualität zwischen Oortal und dem „Parc“ aufwerten. In diesem Kontext wäre zu überlegen, einen neue Buslinie zu schaffen oder die Linie 570, die aktuell in Stolzenburg-Akescht endet, mit mittelgroßen Bussen zu betreiben und bis in den „Parc“/ zum „Schinker“ zu verlängern. Als Kompromiss könnte auch die Linie bis nach Untereisenbach zum Bushalt „Bréck“ als neuer Terminus verlängert werden. Dadurch wäre Eisenbach besser an Vianden angebunden, ein Anschlussbus von „Bréck“ zum „Parc“ könnte über ein kommunales Zusatzangebot hergestellt werden.

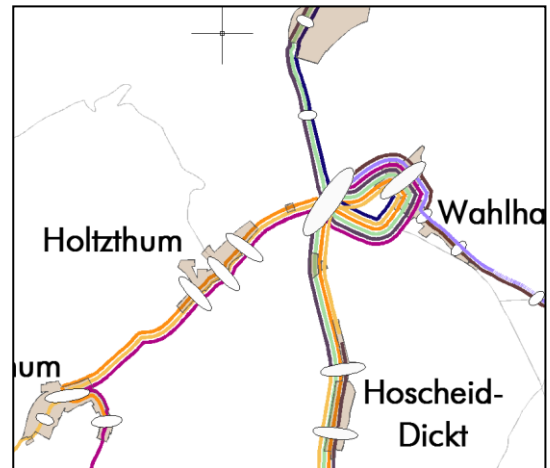


➤ Anbindung Schul- und Freizeitstandort „Parc“

Aufgrund des Ausbaus der sportlichen Infrastrukturen (Schwimmbad, geplante Sportplätze) erhält der „Parc“ zunehmend regionale Bedeutung. Um gerade das Schwimmbad regional besser an

den Öffentlichen Transport anzubinden, sollten die bestehenden Buslinien zumindest teilweise über den „Parc“ verschwenkt werden.

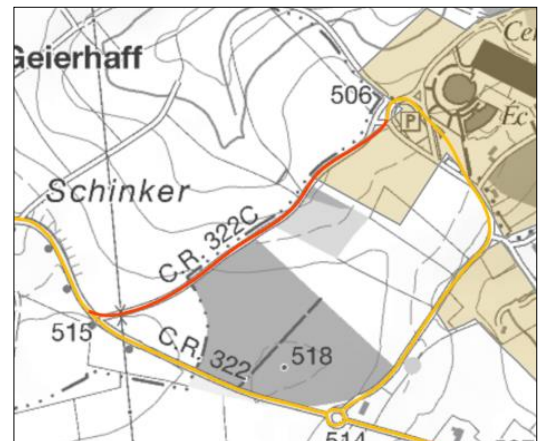
- Die Linien von Consthum kommend sollen ab dem Kreisel Schinker über den Kreisverkehr „Am Chalet“ in den „Parc“ und wieder zurück auf den „Schinker“ geführt werden. Auch die Linie 550, die aktuell am „Schinker“ ihren Endhalt hat, könnte so umstrukturiert werden. Damit wären Holzthum, Consthum sowie das Sauertal direkt an den „Parc“ angebunden
- Gleiches gilt für die Nord-Süd-Linien, die die Nord- und Südgemeinden entlang der N7 an den „Parc“ direkt anbinden würden (inklusive „Dorscheid-Poul“).
- Eine verlängerte Linie 570 (bis „Schinker“) würde Eisenbach und die Oertal-Gemeinden direkt an den „Parc“ anbinden.



Lediglich Rodershausen ist etwas umständlich mit dem „Parc“ zu vernetzen, da hier die bestehenden Linien von „Hosingen-Eesberwee“ einen vergleichsweise großen Umweg fahren müssten.

Die genaue Verkehrsführung innerhalb des Sport- und Freizeitparks ist hierbei zu überdenken, da aktuell die Zufahrtsstraße zum „Parc“ als Sackgasse endet.

- Zumindest für Busse wäre zu prüfen, eine durchgängige Verbindung zu erstellen, indem die Einfahrt – wie bisher – über den Kreisverkehr „Beim Chalet“ geschieht. Die Busse könnten dann – um Zeit zu sparen – bei der „Crèche“ den Feldweg in Richtung „Schinker“ nehmen, der für Busse im Einbahnverkehr (und für Landwirte und Radfahrer im Gegenverkehr) nutzbar wäre. Dazu wären vereinzelte Buchten anzulegen, um bei einem Begegnungsfall Traktor – Bus ein Ausweichen zu ermöglichen).



#### e) Komplementärangebote

Zusätzlich zu den bestehenden Buslinien der RGTR besteht die Möglichkeit, auf Ebene der Gemeinde, interkommunal oder innerhalb der Region ein Rufbussystem zu realisieren. Dieses kann einerseits Lücken im Liniennetzplan stopfen. Andererseits können dadurch individuell zu speziellen Zeiten spezielle Destinationen angedient werden, die das Busnetz nicht oder nur ungenügend abdeckt.

##### › Rufbusse:

Bei den Rufbussen (Anruflinienbus oder Anrufsammelbus) bzw. Flexibussen handelt es sich um ein spezielles Konzept im Personentransport, das an das Prinzip der Taxis angelehnt ist und sich durch eine hohe Flexibilität auszeichnet. Die Ausgestaltung im Detail kann dabei von Konzept zu Konzept variieren. Rufbusse fahren in der Regel auf Abruf und ohne feste Fahrpläne, Streckenverläufe und Haltestellen.

- Die SISPOLO-Gemeinden (Parc Hosingen und Putscheid) stellen ihren Einwohnern den Bummelbus zur Verfügung. Der Bummelbus stellt in der Region eine Ergänzung zum öffentlichen und privaten Transport dar.

› City-Busse

Einige (größere) Gemeinden bieten zusätzlich zu den überregionalen Angeboten Buslinien innerhalb der Gemeinde an, die die wichtigsten Anlaufstellen miteinander verbinden und genau auf die Fahrpläne des regionalen Nahverkehrs abgestimmt sind.

→ Solche Angebote sind im ländlichen Raum kaum tragfähig.

› Sonderbusse:

Das Angebot des Novabus richtet sich insbesondere an Menschen, die aufgrund von körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Der Nachtbus als eine spezielle Form des Rufbus kann freitags und samstags zwischen 18.00 und 5.00 in ganz Luxemburg angefordert werden.

→ Beide Busangebote kommen landesweit zum Einsatz und stehen daher auch für die Gemeinde Parc Hosingen zur Verfügung.

› Werkbusse

Viele Gemeinden des Landes können zusätzlich zum ÖPNV-Regelverkehr von diversen Werkbuslinien profitieren, die die nationale Industriezone im Bereich Colmar-Berg/ Bissen (u.a. „Goodyear“-Werke) andienen. Sie sind von jedermann nutzbar, haben jedoch den Nachteil, dass die Verbindungen weder mit dem übrigen Netz getaktet noch zahlreich (nur einzelne Fahrtenpaare zu den Schichtzeiten) sind.

Die Gemeinde Parc Hosingen wird durch folgende Linien angedient, die zu erhalten sind:

→ 840 – Troine – Clervaux (u.a. ZI Lentzweiler) – Hosingen (ZAER), Colmar-Berg (Goodyear), Bissen (Arcelor Mittal)

→ 860 – Clervaux – Hosingen – Stolzembourg (SEO)

› Schulbusse

Bei den Schulbussen sind alle Ortschaften über regionale Schulbuslinien angedient, die auf die benachbarten Gymnasium-Clervaux, Wiltz, Ettelbruck und Diekirch ausgerichtet sind. Auch sie können von jedermann mit benutzt werden, verkehren ebenfalls nur sporadisch und sind auf die Schulzeiten (und nicht auf das übrige RGTR-Netz) getaktet.

Daher sind auch sie als Komplementärangebot einzustufen.

→ 553 – Diekirch – Hosingen - Clervaux

→ 554 – Binsfeld – Hosingen - Diekirch

→ 647 – Wiltz – Clervaux - Wahlhausen

→ 650 – Wiltz – Hosingen - Rodershausen

Zusätzlich gibt es gemeindeintern einen Primärschulbusverkehr, der mit insgesamt 8 Linien (wovon 6 die Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen bedienen) die Ortschaften des Schulsyndikats SISPOLO mit der Zentralschule verbindet.

### 2.1.2 Verbesserung der Lokalisierung, des Zugangs und der Ausstattung der Haltestellen

Wie aus dem Analyseteil der „étude préparatoire“ ersichtlich ist, liegen hinsichtlich der Lokalisierung der Haltepunkte die meisten Gebäude der einzelnen Ortschaften innerhalb eines 300m-Einzugsbereichs der entsprechenden Haltestellen. Lediglich partiell sind – meist begründet durch die bandartige Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte – die Randbereiche schlechter an das ÖV-Netz angebunden.

Die Ausstattung der Haltestellen ist nicht überall optimal, da nicht immer Wartehäuschen mit Wind- und Wetterschutz vorhanden sind bzw. nicht bereitgestellt werden können (baulich bedingt). Auch sind aktuell nur vereinzelt Abstellanlagen vorzufinden. Fahrgastinformationen sind über (statische) Fahrpläne überall

gegeben, allerdings würden gerade an den größeren Haltepunkten dynamische Informationen den Komfort für die Nutzer deutlich verbessern. Der Zugang zu den Haltepunkten ist meist gegeben, da sie sich an den Hauptverkehrsachsen befinden und daher über straßenbegleitende Trottoirs gut erreichbar sind. Punktuell würden jedoch separate Fußwege im Sinne von Querverbindungen die Distanzen verkürzen.

#### a) Ortschaften Holzthum und Consthum

Die Haltepunkte in Holzthum sind aufgrund ihrer Anzahl im Vergleich zur geringen Ausdehnung der Ortschaft als optimal zu bezeichnen, da die komplette Agglomeration im 300m-Einzugsbereich liegt (überwiegend sogar darunter). Gleiches gilt für Consthum, wobei hier nicht alle Haltepunkte an alle Linien angebunden sind.

In Holzthum sind die drei Bushaltestellen „nur“ einseitig mit Wartehäuschen ausgestattet, die Haltestellen weisen alle Querungshilfen auf, die teils jedoch zu weit von den Haltepunkten entfernt liegen. Zudem liegt der Haltepunkt „Hoecht“ zu weit westlich, abseits des vorhandenen Buswartehäuschens und auch zu „unzentral“ in Bezug auf das in Aufsiedlung befindliche Wohngebiet „Virstad“. Hier wäre eine Verlegung zu prüfen und auch sinnvoll, da dadurch die komplette Ortschaft homogenere Einzugsbereiche erhalten würde



→ Verlegung des bestehenden Haltepunkts „Hoecht“ (Bestand – Graphik oben) nach Osten zum bestehenden Wartehaus mit gegenüber einmündendem Fußweg. Dadurch werden homogenere Einzugsbereiche (300m-Radien, Graphik unten) geschaffen

→ Die Beschilderung in Richtung Consthum fehlt teilweise (z.B. „Holzthum Kiirfecht“).



In Consthum sind ebenfalls einseitige Wartehäuschen vorzufinden. Hier sind durchgängig nur einseitige Bushaltestellen beschildert.

→ Die Bushaltestellen „Ennescht Duerf“, „Knupp“ und „Kémel“ sollten zumindest beidseitig beschildert werden.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Haltepunkte ist den aktuellen Gegebenheiten angepasst. In Holzthum ist der Zugang unproblematisch, da durch den Straßendorfcharakter die Bushaltestellen über die straßenbegleitenden Trottoirs gut zu erreichen sind. Da die Haltestellen alle mit einer Querungshilfe (Zebrastreifen) ausgestattet sind, ist ob der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung des CR322 auch die entsprechende Sicherheit gegeben. Gleiches gilt für Consthum als „Zweistraßendorf“, wo ebenfalls alle Haltepunkte mit Zebrastreifen gesichert sind.

→ Der Bushalt „Hoecht“ soll verlagert werden (gegenüber dem kleinen Wohngebiet „Virstad“). Hierhin sollte auch der Zebrastreifen (und der korrespondierende Haltepunkt für die Gegenrichtung nach Consthum) verlegt werden.

#### b) Ortschaft Hosingen

Im Vergleich ist Hosingen als deutlich größte Ortschaft der Gemeinde mit „nur“ drei Haltepunkten vergleichsweise moderat versorgt. Dadurch fällt nicht die komplette Ortslage in den 300m-Einzugsbereich der Haltestellen, was teils nicht zu ändern ist (westlichste Wohngebiete, da die Buslinien hauptsächlich auf der N7 frequentieren). Zwischen der Gewerbezone und dem Ortszentrum liegen die Sport- und Campinganlage außerhalb des 300m-Bereichs, ebenso der nördlichste Ortsrand mit der dortigen Bebauung.

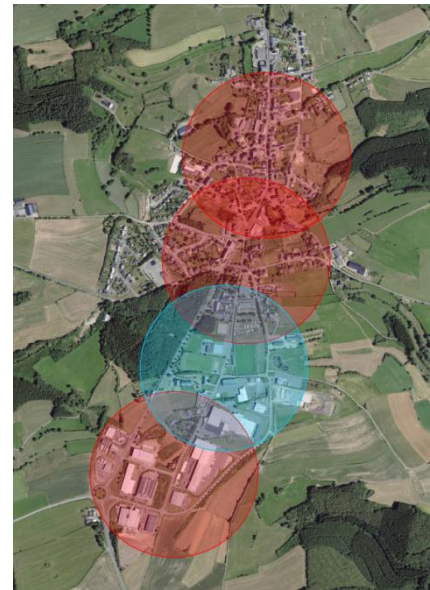
Sollte der Bereich um die Sport- und Campinganlage umgenutzt (Wohnbau land) und die Gemeindeverwaltung dorthin verlagert werden, ist eine Reorganisation des Haltestellennetzes sinnvoll:

→ Dann wäre die Schaffung eines neuen zusätzlichen Haltepunktes zwischen „ZAER“ und „Eesberwee“ (blauer Radius) angebracht.

Die Ausstattung der Haltepunkte ist ebenfalls als gut zu bezeichnen. Der Haltepunkt „Eesberwee“ ist beidseitig mit Wartehäuschen ausgestattet und durch die Lage an einer für den Durchgangsverkehr gesperrten Straße auch gut und sicher erreichbar.

Der Haltepunkt „Ewescht Duerf“ ist mit Zebrastreifen und Fußgängerampel entsprechend sicher ausgestattet. Ein Wartehaus ist einseitig vorhanden, auf der Gegenseite in Fahrtrichtung Norden aufgrund der Randbebauung jedoch kaum realisierbar (der Haltepunkt „Ewescht Duerf“ in Fahrtrichtung Norden sollte eigentlich weiter nach Süden näher zur Fußgängerampel bzw. korrespondierenden Halt in Südrichtung verlegt werden, was durch den Platzmangel durch die bestehende Randbebauung aktuell jedoch nicht möglich ist).

→ Beim Haltepunkt „ZAER“ ist nur ein einseitiger Wetterschutz vorhanden, so dass hier ein zweites Wartehäuschen errichtet werden sollte, um die Attraktivität des ÖV für Arbeitnehmer zu erhöhen.



#### c) Ortschaften Hoscheid und Hoscheid-Dickt

Auch Hoscheid weist eine gute räumliche Verteilung der Haltepunkte auf. Lediglich der westliche Bereich der Ortschaft (westlichstes „Lisseneck“) ist weiter als 300m von den Bushaltestellen entfernt, was jedoch schwerlich zu ändern ist. Die Splittersiedlung Markenbach hat eine eigene Haltestelle, während Unterschinder nicht an den öffentlichen Transport angebunden ist.

In Hoscheid-Dickt als Straßendorf sind die Bushaltestellen aktuell räumlich gut in der Ortslage verteilt, lediglich der nördlichste Zipfel der Ortschaft (ca. 5 Häuser) liegt außerhalb des 300m-Radius.

→ Sollte die Siedlungsentwicklung im Bereich zwischen „Roudebou“ und „Schoulwee“ verstärkt werden, wäre es zu überlegen, einen zusätzlichen Haltepunkt nahe der bestehenden Fußgängerampel bei der Tankstelle zu schaffen. Das Zentrum würde davon stark profitieren – was bei einer baulichen Nutzung der dort vorhandenen Wohnbauflächen ein wichtiger Faktor für die Nutzung des Öffentlichen Transports wäre. Sollte ein zusätzlicher Haltepunkt nicht durchsetzbar sein, kann alternativ auch eine Verlegung des Haltepunkts „Am Wald“ in Richtung Süden zur Tankstelle hin diskutiert werden. Dadurch würde sich die Anbindung des Nordens der Ortslage zwar weiter verschlechtern – was ob der dünnen Besiedelung jedoch vertretbar wäre.



Die Ausstattung der Haltestellen ist als gut zu bezeichnen, da jeweils beidseitige Unterstände vorhanden sind.

→ Einige weisen jedoch keine Sitzgelegenheiten auf, was ohne größeren finanziellen Aufwand zu ändern wäre.

Die Erreichbarkeiten der Haltepunkte zu Fuß sind ebenfalls gut. In Hoscheid-Dickt sind – analog Holtzhum – aufgrund der linearen Ausdehnung der Ortschaft – die Haltepunkte über die Trottoirs der N7 gut erreichbar. Die Haltepunkte sind alle mit Querungshilfen ausgestattet, wobei „Um Pätz“ wegen der Ampel in Verbindung mit dem teils sehr hohen Verkehrsaufkommen als sicherer einzustufen ist als „Am Wald“ (nur Zebrastreifen).

→ Bei einer möglichen Verlegung des Haltepunktes Wald zur Tankstelle (bzw. der Schaffung eines zusätzlichen Haltepunktes „Roudebour“) könnte die dort bereits vorhandene Lichtsignalanlage mit Zebrastreifen mitgenutzt werden.

In Hoscheid sind keine Zebrastreifen vorhanden, die aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens jedoch auch nicht zwingend nötig sind. Die fußläufige Erreichbarkeit ist ebenfalls als gut einzustufen, da Querverbindungen zu den Haltestellen an der Hauptstraße vorhanden sind (Fußweg „Geisseck“ – „Hauptstrooss“ – „Merschterwee“ nahe des Bushaltes).

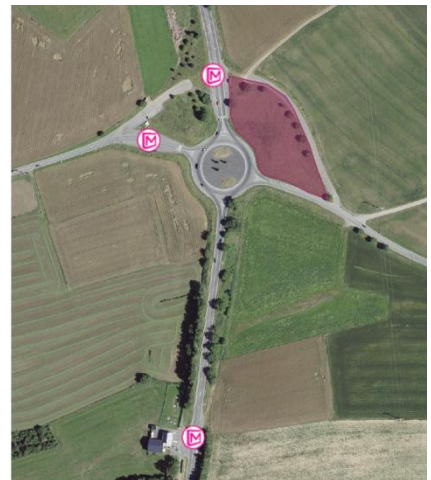
→ Das geplante Baugebiet „Stroosseneck“ sollte eine fußläufige Verbindung zur „Hauptstrooss“ und dem dortigen Bushalt „Kraizgaass“ erhalten.

#### d) Schinker

Der Kreisverkehr „Schinker“, an dem die N7 mit zwei wichtigen Querverbindungen zusammentrifft, wird immer häufiger von Fahrgemeinschaften und „Umsteigern“ auf den öffentlichen Transport genutzt. Zum Abstellen der Fahrzeuge wird die Trasse des ehemaligen Kreuzungsbereichs der N7 mit dem CR322 genutzt. Problematisch ist jedoch für die Nutzer, dass – je nachdem, welche Seite zum Parken genutzt wird – entweder morgens oder abends die N7 fußläufig gequert werden muss.

Weiterhin ist es etwas unübersichtlich, dass sich direkt im Kreisel bzw. direkt angrenzend insgesamt 3 beidseitige Haltepunkte („Ennert Schinker“, „Um Schinker“, „Um Rank“ befinden).

→ Die Zusammenlegung der verstreuten Haltepunkten zu einem zentralen Busbahnhof zusammen mit der Schaffung eines echten P&R (bzw. sogar beidseitiger P&R) wäre hier zu überlegen (siehe Unterkapitel „Intermodalität“).



#### e) Ortschaft Dorscheid und Neidhausen

Für beide Ortschaften gilt ähnliches wie für Bockholtz hinsichtlich der Lage der Haltepunkte.

In Dorscheid ist die Zugänglichkeit unproblematisch, da der Ort überwiegend aus einer Straße besteht, die keinen Durchgangsverkehr aufweist. Daher sind beim Bushaltespunkt auch keine Querungshilfen nötig. In Neidhausen liegt nicht die ganze Ortslage im 300m-Einzugsbereich, die wohnbaulichen Ausdehnungen der letzten Jahre liegen etwas außerhalb. Die Erreichbarkeit ist trotzdem aus allen Bereichen der Ortschaft über die straßenbegleitenden Trottoirs gegeben. Auch der Weiler „Lehmkaul“ ist mit einem eigenen Haltepunkt gut angedient.

Auch in Neidhausen ist ein einseitiger Unterstand vorhanden, der auf der Südseite der Straße die Fahrtrichtung Ost (in Richtung N7) bedient.

→ Analog Bockholtz sollte auch hier auf der gegenüberliegenden Seite ein weiterer Unterstand geschaffen werden. Zum einen ist dazu die Fläche vorhanden, da das großzügige „Blumenbeet“ auf der Nordseite des CR noch zur Straßenparzelle gehört (dieses ist ausreichend groß, einen Unterstand aufnehmen zu können. Zum anderen ist – wie in Bockholtz – nur ein Haltepunkt für die gesamte Ortschaft vorhanden, der dann aber entsprechend gut ausgestattet sein sollte.

→ Am Haltepunkt „Kiirch“ könnte eine Querungshilfe die Verkehrssicherheit noch erhöhen, auch wenn der CR343 nicht übermäßig stark befahren ist.

In Dorscheid ist ebenfalls nur ein Haltepunkt mit einem Wartebereich vorhanden. Dadurch, dass Dorscheid jedoch eine Sackgasse bildet, wird dieser Unterstand von allen Fahrtrichtungen angedient – womit die Ortschaft eine gute Basisausstattung aufweist. Auch die einseitigen Wartebereiche „Am Poul“ und „Lehmkaul“ sind unproblematisch.

f) Ortschaft Bockholtz

In Bockholtz ist aufgrund der geringen Ausdehnung nur ein zentraler Haltepunkt vorhanden, der sich bei der Kirche (und dem in Planung befindlichen Wohnbaugebiet) befindet. Die Andienung ist gut, auch wenn der westlichste Zipfel der Ortslage etwas außerhalb des 300-Meter-Einzugsbereichs liegt.

Es besteht ein einseitiger Unterstand als Wind- und Wetterschutz, der in Fahrtrichtung Hosingen lokalisiert ist.

→ Durch die Aufsiedlung des kleinen Baugebiets, das an die „Hauptstrooss“ angrenzt, wäre dort ein Standort für ein zweites Wartehäuschen in Richtung Pintsch eventuell realisierbar. Der vorhandene Zebrastreifen kann zudem für eine vergleichsweise sichere Querung des CR beitragen.

Die fußläufige Erreichbarkeit ist – über die Trottoirs der beiden Straßen – ebenfalls gegeben. Die Querungshilfe liegt zwar nicht direkt beim Bushaltepunkt (wegen der kurvigen Straßenführung nicht anders machbar), was jedoch ebenfalls tolerabel ist.

g) „Parc“

Der Schulkomplex ist mit einem eigenen Busbahnhof ausgestattet, der von Schule und Schwimmbad gut zugänglich ist. Gerade von der Schule aus ist der Zugang kurz und sicher, von der Vorschule aus muss eine kleine Straße überquert werden.

Aktuell wurde im Zuge des Schwimmbadneubaus auch ein eigener Unterstand neben dem Schwimmbad geschaffen. Dieser reicht aktuell aus, da die Busse im „Parc“ drehen, um auf dem gleichen Weg wieder aus dem Gebiet herauszufahren (analog Dorscheid und Wahlhausen-Dorf).



→ Sollte die Verkehrsführung im „Parc“ geändert werden, indem die Busse nicht wenden, sondern über den Feldweg bei der Kindertagesstätte in Richtung „Schinker“ fahren, wäre die Schaffung eines weiteren Wetterschutzes auf der gegenüberliegenden Seite notwendig.

h) Ortschaft Wahlhausen

Die einzelnen Ortsteile von Wahlhausen weisen ein sehr dichtes Haltestellennetz auf, das gut und sicher zugänglich ist (Straßendörfer annähernd ohne Durchgangsverkehr).

Auch in Wahlhausen sind alle Haltepunkte einseitig mit Unterständen ausgestattet.

Für Wahlhausen-Dickt erscheint dies unproblematisch, da die Straße ob des parallel verlaufenden CR kaum frequentiert ist und daher beide Fahrtrichtungen den einseitigen Unterstand nutzen können.

Gleiches gilt für Wahlhausen-Akescht, da die „Siedlung“ und an der „Lehmkaul“ vom CR abgehängt und der vorhandene Unterstand einsichtig im Kreuzungsbereich situiert ist.

Wahlhausen (-Dorf) ist hingegen etwas differenzierter zu betrachten. Der Haltepunkt „Am Duerf“ kommt gut mit einem Unterstand klar, weil auch dort (analog Dorscheid) der Bus den Haltestellenvorplatz als Wendeplatz nutzt und somit beide Fahrtrichtungen bedient.

→ Sollte eine Buslinie geschaffen werden, die Wahlhausen direkt mit Eisenbach verbindet, so wäre über die Schaffung eines weiteren Unterstands beim Kulturzentrum nachzudenken.

Der Haltepunkt „Kiirch“ liegt an einer Straßengabelung, der Unterstand in Fahrtrichtung Akescht liegt etwas versteckt hinter der Kirche, derjenige Richtung Wahlhausen-Zentrum nahe der Straßengabelung.

Der Haltepunkt „Burebiereg“ liegt ebenfalls an einer Straßengabelung. Hier ist der vorhandene Unterstand ausreichend, da der Bus den Feldweg („Burebiereg“) nach Wahlhausen-Deckt nimmt. Somit sind die Busse aus Wahlhausen-Deckt kommend gut einsehbar, zudem ist der für den Individualverkehr gesperrte Feldweg kaum frequentiert.

#### i) Ortschaften Eisenbach, Rodershausen und Dasbourg-Pont

Die Ortslagen der Ortschaften an der Our sind ebenfalls fast alle im 300m-Einzugsgebiet der Bushaltestellen situiert, lediglich der südlichste Zipfel von Rodershausen sowie der westliche Bereich von Untereisenbach sind etwas weiter entfernt. Gerade in Eisenbach ist dies ob der bewegten Topographie ein Nachteil, da somit der tatsächliche Weg zum Haltepunkt länger und – aufgrund steiler Anstiege – beschwerlicher ist.

Dasbourg-Pont hat keinen Unterstand aufzuweisen. Trotzdem weist der Haltepunkt hinsichtlich der Anbindungsqualität über die vergleichsweise direkte Grenzgängerlinie 407 ein gewisses Potential auf.

→ Daher sollte am Rande des Parkplatzes nahe der Grenzbrücke ein Unterstand errichtet werden, der durchaus für beide Fahrrichtungen nutzbar wäre. Er sollte auch mit einem Zebrastreifen als Querungshilfe versehen werden.

In Rodershausen sind die beiden Haltepunkte „Kiirch“ und „Am Weiher“ jeweils mit einem einseitigen Wartebereich in Richtung Norden ausgestattet.

→ Bei „Am Weiher“ fehlen Trottoirs und Querungshilfen, was zumindest im direkten Haltestellenumfeld geändert werden sollte.

→ Bei der Kirche sind Trottoirs und sogar ein kleiner Parkplatz vorhanden – hier sollte jedoch ein Zebrastreifen ergänzt werden.

In Eisenbach ist der Haltepunkt „Bei der Baach“ mit einer kleinen Wendeschleife ausgestattet, so dass der kleine Wendepunkt mit Unterstand von beiden Fahrrichtungen her angefahren wird. Somit ist ein sicherer und gut ausgestatteter Haltepunkt gegeben, zumal in diesem Bereich auf der haltestellenabgewandten Seite keine Bebauung vorhanden ist.

Auch „Bréck“ hat einen kleinen Wendebereich, der zusätzlich mit Parkmöglichkeiten und einer Querungshilfe in Richtung Ortslage versehen ist.

„Bongertswies“ hat ebenfalls einen einseitigen Unterstand, der mit dem direkt gegenüberliegenden Haltepunkt für die Gegenrichtung mit einem Zebrastreifen verbunden ist.

→ Beim Haltepunkt „Bei der Baach“ wären bei den nahe am Haltepunkt gelegenen Einmündungen der beiden Campingplätze Querungshilfen sinnvoll – sowohl zur Haltestelle als auch in Richtung der eigentlichen Ortslage.

Die Zugänglichkeiten zu den beiden Haupt-Haltepunkten an der N10 im Talbereich der Our sind teils ob der Höhenunterschiede z.B. zum „Wuelesser Wee“ beschwerlich, was sich aufgrund der bewegten Topographie jedoch kaum lösen lässt.

### 2.1.3 Verbesserung der Anbindung der öffentlichen Gebäude

Hinsichtlich der öffentlichen Einrichtungen sind primär diejenigen von Bedeutung, die eine gesamtgemeindliche Relevanz aufweisen. Zwar sind auch auf Ortschaftsebene lokale öffentliche Einrichtungen vorhanden, die aufgrund der geringen räumlichen Ausdehnung der Ortschaften in der Regel fußläufig und in kurzer Distanz erreichbar sind.

#### a) Einrichtungen mit gemeindlicher Bedeutung

Die öffentlichen bzw. privaten Einrichtungen mit gemeindlicher bzw. übergeordneter Relevanz liegen vornehmlich in Hosingen bzw. am Schul- und Freizeitstandort im „Parc“:

- › Die Gemeindeverwaltung liegt zentral in der Ortsmitte von Hosingen ca. 50m von der Haltestelle „Ewescht Duerf“ entfernt.
- › Die Gewerbezone am Ortseingang Hosingens verfügt über eine eigene Bushaltestelle („ZAER“).
- › Die Sportanlagen (Fußballfelder, Tennisplätze) liegen – genau wie das Kulturzentrum – zwischen den Haltepunkten „ZAER“ und „Eesberwee“. Während das „Centre Culturel“ nur knapp 100m vom Halt „Esberwee“ entfernt liegt, ist dessen Entfernung zu den Tennisplätzen etwas weiter (ca. 250m) und zu den Fußballplätzen noch weiter (ca. 350m).

→ Sollte die Gemeindeverwaltung auf den Standort der Tennisplätze verlegt werden, wäre die Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle „Nei Gemeng“ zu prüfen.

- › Verschiedene Dienstleister sind in Hosingen entlang der Hauptstraße zu finden. Sie sind durch die Haltepunkte „Esberwee“ und „Ewescht Duerf“ aktuell auch gut mit dem Bus erreichbar.
- › Die Zentralschule liegt außerhalb Hosingen am Rande von Wahlhausen-Dickt. Sie ist über den Schulbustransport gut angebunden, die Anbindung an den RGTR-Regelverkehr ist jedoch ausbaufähig. Der Schul- und Freizeitstandort ist über die Linien 655 (aus Bockholtz und Hosingen) und Wahlhausen (Linie 560) direkt, ansonsten nur über Umsteigevorgänge bzw. vom Haltepunkt „Schinker“ aus zu Fuß (>1km) erreichbar.

→ Gerade vor dem Hintergrund der geplanten Verlagerung der Fußball- und Tennisplätze sowie des jüngst errichteten Regionalschwimmbads sollte die Andienung durch den RGTR-Regelverkehr intensiviert werden. Es sollte geprüft werden, ob bei einer der Hauptlinien ein „Verschwenk“ über den „Parc“ sinnvoll und umsetzbar ist. Gerade bei der Linie 555 würde damit der „Parc“ eine gute und leistungsfähige Busanbindung aus vielen Ortschaften der Gemeinde (Hoscheid, Hoscheid-Dickt, Hosingen, Dorscheid) und der Region erhalten, was gerade für die Nutzer des „Aqua-NatOur“ vorteilhaft wäre.

→ Würde auch die Linie 552 aus Consthum kommend über den „Parc“ verschwenkt werden, wären auch die Einwohner der Altgemeinde Consthum gut an den „Parc“ angebunden. Da diese Linie in Consthum endet, sollte eine Taktanpassung in diesem Fall unproblematisch sein (die Fahrzeiten würden sich um ca. 6-7 Minuten verlängern).

#### b) Einrichtungen auf Ortschaftsebene

Im Kontext der einzelnen Sektionen sind primär die Erreichbarkeiten der örtlichen Gemeindesäle, Kirchen und Friedhöfe als öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr relevant. Da jedoch in vielen Ortschaften kaum Infrastrukturen vorhanden sind bzw. in den Ortschaften aufgrund ihrer geringen Ausdehnung nur „kleine Wege“ anfallen, spielt dieser Punkt in der Gemeinde Parc Hosingen – mit Ausnahme des im Vorhergehenden beschriebenen Hauptorts Hosingen – nur eine untergeordnete Rolle.

- Ortschaften Hoscheid-Dickt, Holzthum, Bockholtz, Neidhausen, Dorscheid, Rodershausen  
Diese Ortschaften haben keine bzw. kaum öffentliche Einrichtungen und/ oder eine ausgesprochen geringe Ausdehnung, so dass die innerörtlichen Wege eher nicht mit dem öffentlichen Transport zurückgelegt werden.
- Ortschaften Hoscheid und Consthum  
Nach Aufgabe der Zweigstelle der jeweiligen Gemeindeverwaltungen sind in beiden Ortschaften prioritär noch Kirche und Kulturzentrum als öffentliche Einrichtungen relevant, die in Hoscheid nahe den Haltepunkten „Kraizgaass“ (Kirche) bzw. „Braaken“ (Kulturzentrum) sowie in Consthum (beide nahe „um Knupp“) liegen. Aber auch hier werden die entsprechenden Wege eher selten mit dem Bus zurückgelegt.
- Ortschaften Wahlhausen und Eisenbach  
Aufgrund der bandartigen Entwicklung Wahlhausens ist hier der Bus als innerörtliches Fortbewegungsmittel interessant. Von Wahlhausen-Dickt bis zum Kulturzentrum „A Meesch“ sind die Distanzen punktuell größer als zwei Kilometer, so dass hier die RGTR-Linie 560 eine Alternative darstellt. Ähnliches gilt für Eisenbach, wo die Distanzen durch die tentakulare Ausdehnung entlang der Our ebenfalls im Kilometerbereich liegen. Die drei Haltestellen sorgen jedoch für eine gute Anbindung der Campingplätze, der noch vorhandenen Cafés und der Kirche.

Die Verbesserung der Anbindung von Arbeitsplätzen, Einkaufszentren und Dienstleistungen, die sich außerhalb der Gemeinde, in den Nachbargemeinden bzw. regionalen Zentren und im Mittelzentrum „Nordstad“ befinden, wird im vorangehenden Kapitel im Zuge der Verbesserung des Angebotes im öffentlichen Verkehr beschrieben.

## 2.2 Nicht-Motorisierter Verkehr - NMV [Art. 4 (2) 2 RGD]

Damit der Fußgänger- und Radfahrerverkehr den Modal-Split positiv beeinflussen kann, muss zusätzlich die Fortbewegungs- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum für den nichtmotorisierten Individualverkehr gesteigert werden:

- Schaffung eines leistungsfähigen innerörtlichen Fuß- und Radwegenetzes, das die Wohnquartiere mit den zentralen öffentlichen Bereichen (Versorgung, Freizeit, Arbeitsplätze) sowie die einzelnen Quartiere untereinander bestmöglich verbindet.
- Einbindung des örtlichen NMV-Netzes in das gemeindliche bzw. regionale Fuß- und Radwegenetz.
- Komfortable Ausgestaltung des Fuß- und Radwegenetzes hinsichtlich Sicherheit, Erlebbarkeit und Nutzbarkeit.

### 2.2.1 Definition einer NMV-Hierarchie

Zuerst soll für die Gemeinde das vorhandene und zu ergänzende Wegenetz hinsichtlich seiner Bedeutung hierarchisch in verschiedene räumliche Kategorien unterteilt werden.

#### a) Großräumliches regionales Netz

Das regionale NMV-Netz wird primär durch die nationalen Radpisten sowie die national bzw. regional bedeutsamen Wanderwege, die auch Verbindungsfunktion haben, konstituiert. Es übernimmt fast ausschließlich Freizeitverkehrsfunktion, indem es verschiedene Ortschaften bzw. deren Sehenswürdigkeiten im regionalen bzw. nationalen Kontext verbindet.

- Im Gebiet der Gemeinde Parc Hosingen verläuft die „piste cyclable N°22 – des Ardennes“, die von Fohren nach Lellingen führt und die Gemeinde Parc Hosingen im Bereich Holzthum, „Schinker“ und Wahlhausen durchzieht. Die Strecke hat nicht durchgängig eine eigene Trasse, die Höhenunterschiede gerade von Lellingen bis zum Schinker sind vergleichsweise groß.
- Regional verbindende Wanderwege sind gleich mehrere zu finden („sentier Charles Mathieu“, „sentier Ardennes-Eifel“, „sentier de l'Our“).

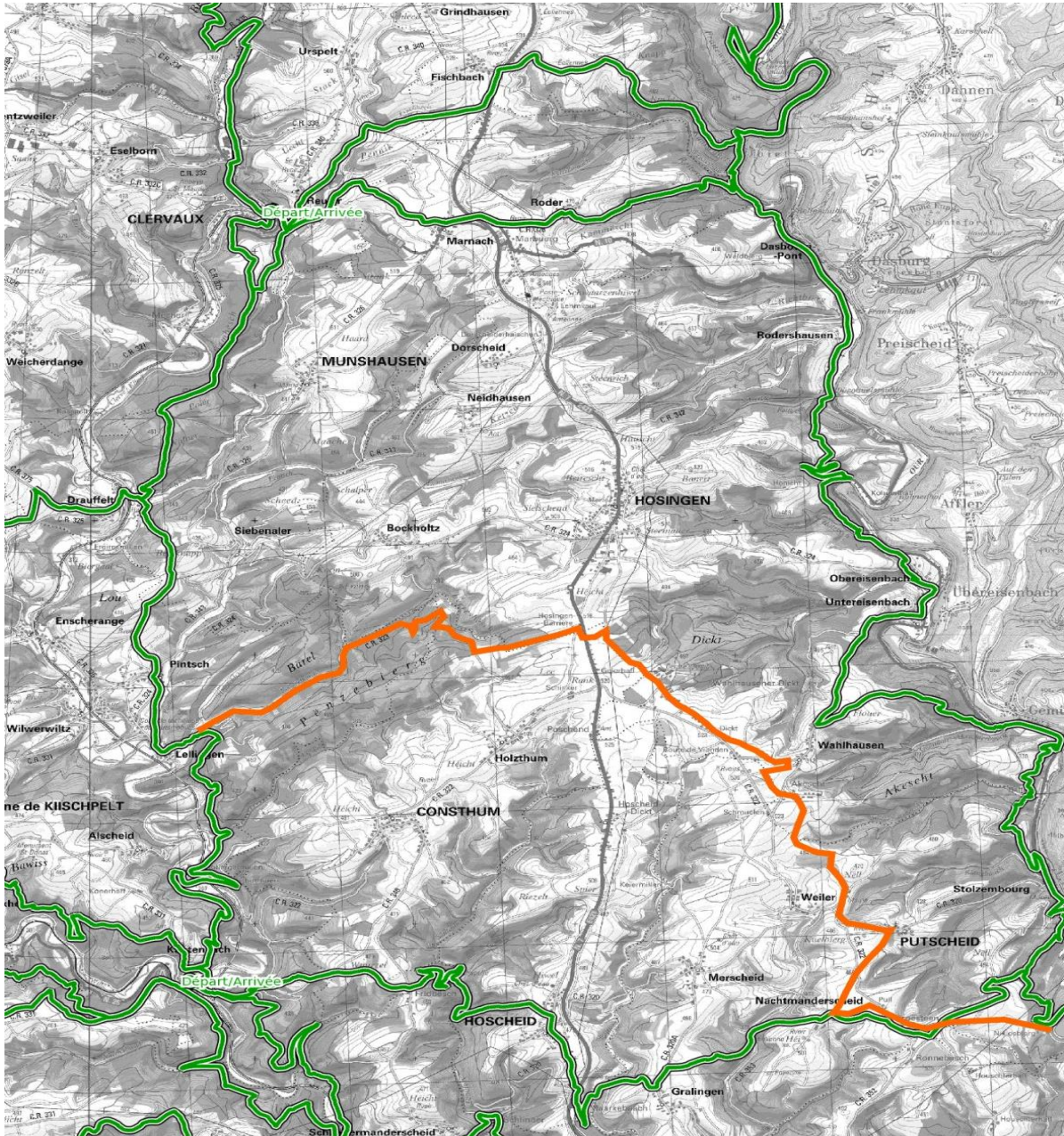


Abbildung 2: Darstellung der nationalen Wanderwege (grün) und nationalen Radwege (orange) im Bereich der Gemeinde Parc Hosingen (Quelle: tourisme.geoportail.lu und CO3, 2015)

#### b) Interkommunales/ intrakommunales Netz

Das Wegenetz zur Verbindung der Ortschaften der Gemeinde untereinander bzw. zu den angrenzenden Ortschaften der Nachbargemeinden wird primär über das Feldwegenetz sichergestellt.

- Der Hauptort Hosingen ist gut mit den umliegenden Ortschaften vernetzt, gerade in Richtung Ourtal sind diverse Feldwege zu den dortigen Ortschaften vorhanden. Auch zum „Parc“ und damit

auch in Richtung Wahlhausen besteht ein direkter Feldwirtschaftsweg. Die Verbindungen nach Westen sind aufgrund der Topographie selten direkt, hier müssen teils die Straßen mitbenutzt werden. Dies gilt auch für die Verbindungen nach Südwesten (Consthum, Holzthum) sowie nach Süden (Hoscheid, Hoscheid-Dickt).

- Die übrigen Ortschaften sind mit ihren Nachbarortschaften größtenteils gut vernetzt. An der Our sind durch die Tallage nicht immer eigenständige Wege vorhanden, hier muss oft die N10 mitbenutzt werden. Verbindungen zur deutschen Seite sind gegeben, aufgrund des Flusses jedoch punktuell nur in sehr großen Abständen. Auch westlich der N7 sind die direkten Verbindungen zum Nachbarort meist gegeben. Großräumigere Verbindungen scheitern jedoch oftmals an der Topographie (u.a. sind Hoscheid und Consthum durch das „Schlennertal“, Holzthum und Neidhausen durch das Tal des „Lellgerbaach“ getrennt).

#### c) Lokales (intrasektionales) Netz

Das lokale Netz stellt Verbindungen innerhalb der einzelnen Sektionen dar, die z.B. wichtige Punkte oder Einrichtungen innerhalb der Ortschaft oder z.B. randliche Wohngebiete mit den zentralen Einrichtungen des Ortszentrums zusammenführen. Es handelt sich um Wege, die dem Alltagsverkehr zuzuordnen sind.

Alle verbleibenden Wege, die primär Verbindungsfunktion auf Ebene einer Ortschaft oder eines Quartiers haben, sind dem lokalen Wegenetz zuzurechnen.

Hierbei kann es sich sowohl um separate Fußwege, Treppen oder auch um straßenbegleitende Trottoirs handeln.

### 2.2.2 Verbesserung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer

Hinsichtlich von Verbesserungsmöglichkeiten stellt das vorhandene Netz die Ausgangsbasis dar. Dieses wird in einem nächsten Schritt hinsichtlich seiner Kapazität, seiner Ausrichtung (Verbindung wichtiger Orte) und seiner Sicherheit (insbesondere an den Schnittstellen mit den übrigen Verkehrssystemen) überprüft und – sofern Defizite vorhanden sind – entsprechende Modifizierungsvorschläge getroffen.

#### ➤ Fuß- und Radwegenetz

Für den Fußgängerverkehr ist innerörtlich durch straßenbegleitende Gehwege ein nahezu zusammenhängendes Fußwegenetz vorhanden. Außerorts bilden die vorhandenen Feldwirtschaftswegenetze, die oftmals asphaltiert sind, das Grundgerüst.

Für die sichere und attraktive Abwicklung des Fußgängerverkehrs sowie zur Steigerung des Fußgängeranteiles am täglichen Verkehrsaufkommen sind auf allen räumlichen Planungsebenen generelle Planungsprinzipien zu beachten wie u.a. Schaffung direkter und kurzer Wegeführung, Schaffung eines engmaschigen Fußwegenetzes, Einhaltung von Mindestbreite auf Gehwegen, Gehwegabsenkung an Übergängen, Schutz des Fußgängers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (sichere Querungen), kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen oder ausreichende Plätze zum Verweilen und besondere Gestaltung des Umfeldes.

In Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit, der Verkehrssicherheit und der Investitionskosten kann zur Konzeption eines Radwegenetzes aus verschiedenen Möglichkeiten gewählt werden, wie z.B. Radweg (baulich von der Fahrbahn getrennt als Einrichtungs- oder Zweirichtungsradschulter), Radfahrstreifen (durch eine durchgezogene weiße Linie vom MIV getrennt), Schutzstreifen (durch Leitlinien auf der Fahrbahn markiert, bei Platzmangel ist die Mitbenutzung durch den MIV erlaubt), Radfahren im verkehrsberuhigten Bereich und Tempo-30-Zonen (bedarf keiner separaten Radverkehrsanlage) oder kombinierter Rad- und Gehweg (gemeinsam geführt).

› Konfliktpunkte

Hierbei ist zu beachten, dass einige aufgrund von Nutzungskonflikten (fehlender Raum durch bestehende Randbebauung, Priorität des MIV, o.ä.) nur bedingt in der Praxis lösbar sind.

- › Schmale Gehwegbreite / Engstellen für den Fußgänger/ fehlende Fußwege,
- › Trennwirkung von stark frequentierten innerörtlichen Verkehrsstraßen,
- › Fehlende / mangelhafte Querungsmöglichkeit.

› Ziel- und Quellverkehr:

Als Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs werden auf lokaler Ebene einheitlich alle Wohngebiete definiert, während sich die Zielpunkte nach den Kategorien „Arbeit, Versorgung und Erledigungen“, sowie „Freizeit und Erholung“ unterscheiden lassen. Gleiches gilt prinzipiell für den Radverkehr, der aber selbstverständlich größere Einzugsbereiche hat.

Besonders in der Ortschaft Hosingen sind einige attraktive und stärker frequentierte Einrichtungen (wie Einzelhandel, Behörden, Kulturzentrum, Sportpark etc.) der genannten Kategorien vorhanden. Hinsichtlich der Sicherheit für den Rad- und Fußgängerverkehr sollte besonderes Augenmerk auf die Anbindung des Schulstandorts im „Parc“ gelegt werden.

Auf interkommunaler Ebene verläuft der Ziel- und Quellverkehr von Ortszentrum zu Ortszentrum der direkt angrenzenden Ortschaften – sowohl der eigenen als auch der Nachbargemeinden.

Überregional übernimmt das Netz primär Freizeitfunktion (Wander- und Radtourismus), so dass die Ziele insbesondere die nächstgelegenen regionalen Zentren Redange und Mersch bzw. regionale Sehenswürdigkeiten (Burgen, Schlösser, Museen, Aussichtspunkte) darstellen.

a) Verbesserungen im großräumlichen Netz der Gemeinde Parc Hosingen

Hinsichtlich der Verbindungsqualität kann das definierte Grundgerüst so erhalten bleiben.

- › Eventuelle Teilmodifizierungen des genauen Trassenverlaufs der Radpiste N°22 sind partiell denkbar, um die Strecke qualitativ (Umfeld, Ausblick, Trennung vom Straßenverkehr) aufzuwerten (siehe auch Grün- und Freiraumkonzept).

- Innerhalb des „Parc“ sollte überlegt werden, die Trasse der Radpiste direkt am neuen Schwimmbad als wichtigem „Point of Interest“ vorbeizuführen.
- Die Bereiche, bei denen die PC22 auf einer Straße verläuft und keine eigenständige Trasse hat, sind verkehrs- und sicherheitstechnisch vertretbar. Von Lellingen bis nahe Holzthum handelt es sich zwar offiziell um einen CR, der jedoch nur schwach frequentiert ist. Gleiches gilt für die wenigen und kurzen Teilabschnitte, in denen der nationale Radweg bei Wahlhausen (Akescht) auf dem CR322 verläuft. Hier könnten allenfalls die Querungen noch deutlicher für den Individualverkehr ausgebildet werden (deutlichere Markierungen, Blink-/Warnlicht zur effektiveren Rücksichtnahme auf Radfahrer).

Neue nationale Radpisten sind nicht in Planung. Sinnvoll wären Nord-Süd-Verbindungen entlang der Our sowie auf dem Höhenrücken nahe der N7. Während im Ourtal die Tallage in Kombination mit Fluss und steilen Hanglagen eine eigenständige sichere Piste kaum zulässt, könnte versucht werden, die bestehenden Feldwege entlang der N7 miteinander zu vernetzen und somit ein straßenparalleles Radwegenetz (das auch von der Landwirtschaft genutzt werden kann) zu schaffen. Zwischen Hoscheid-Dickt und Fleiber müssten hierzu nur wenige Lücken geschlossen werden, ebenso in Richtung Norden zwischen Hosingen und Heinerscheid. Größere Abschnitte fehlen lediglich zwischen Hoscheid-Dickt und Hosingen, wo Lösungen zusammen mit den angrenzenden Bauern zu finden wären.

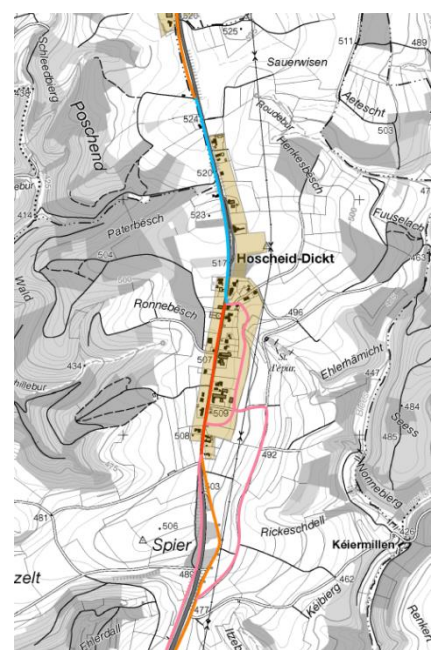
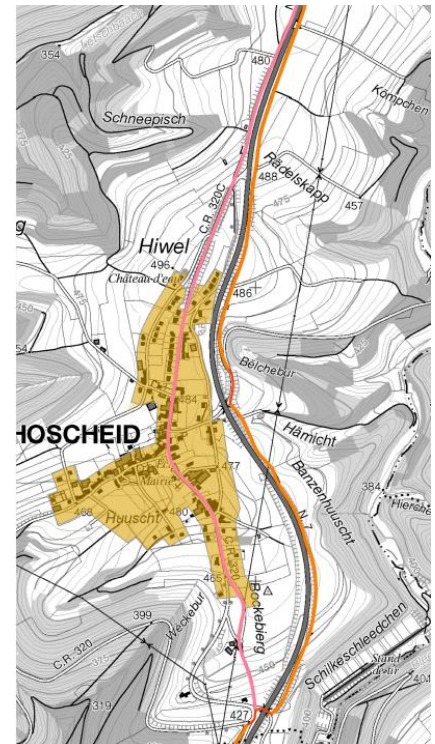
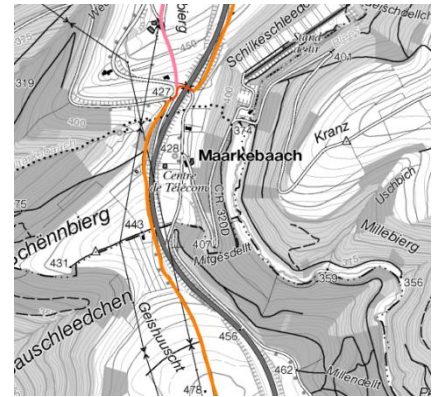
### Piste cyclable du Nord

- Von Lipperscheid tritt ein asphaltierter Feldweg westlich der N7 und parallel dazu ins Gemeindegebiet ein. Er führt bis auf den Kreuzungspunkt CR320 mit dem CR320D (der Auffahrt zur N7), von wo aus es mehrere Optionen gibt, abseits der „Draibunn“ weiter nach Norden zu gelangen.

Eine Variante führt über ein kurzes Stück CR320B unter der N7 hindurch bis zu einem gut ausgebauten breiten Feldweg, der östlich der N7 verläuft und aktuell verbreitert und frisch asphaltiert wurde. Die Trasse reicht bis Hoscheid zum „Merschterwee“, wo Anschluss an die Ortslage Hoscheids (via Merschterwee unter der N7-Brücke hindurch) besteht. Über die in Bau befindliche Auffahrt zur N7 führt der Feldweg weiter bis zum Ortseingang von Hoscheid-Dickt. Hier können entweder die „Hauptstrooss“ oder die geplanten Wohngebietsstraßen, die zeitnah gebaut werden und vom südlichen Ortseingang bis zur Ortsmitte bei der Tankstelle führen, zur Durchquerung der Ortslage genutzt werden. Eine weitere Route außerhalb der Ortslage würde über den bestehenden Feldweg, der östlich um Hoscheid-Dickt bis zur Kläranlage herumführt, verlaufen und beim Wohngebiet „Roudebour“ ebenfalls auf Höhe der Tankstelle die Ortsmitte Hoscheid-Dickts erreichen.

Alternativ (rosa Trasse in der Graphik) kann ab Markenbach über den bestehenden Feldweg östlich der N7 beim Depot der Straßenbauverwaltung vorbei der südliche Ortseingang von Hoscheid erreicht werden. Dann würde die moderat befahrene „Hauptstrooss“ zur Durchquerung genutzt werden, um dann – entweder über „Geisseck“ oder die nördliche „Hauptstrooss“ – weiter auf dem durchgängigen Feldweg westlich der N7 zum Ortseingang Hoscheid-Dickts zu gelangen. Hier könnte ebenfalls die südliche „Hauptstrooss“ oder die geplanten Wohngebietsstraßen genutzt werden, um in die Ortsmitte zur Tankstelle zu gelangen.

- Vom Zentrum Hoscheid-Dickts gäbe es wiederum mehrere Varianten, um zum nächsten wichtigen geographischen Punkt – dem Schulstandort – zu gelangen. In Variante 1 entlang der N7 als kürzeste und topographisch gefälligste Route könnte entweder bei der Tankstelle (Fußgängerampel) oder etwas weiter nördlich bei der bestehenden Bushaltestelle mit Zebrastrifen die Seite gewechselt werden (die Installierung einer Ampel würde die Sicherheit zusätzlich steigern). Auf der gegenüberliegenden Seite ist zwar kein bestehender Weg vorhanden, da die Parzelle der N7 dort



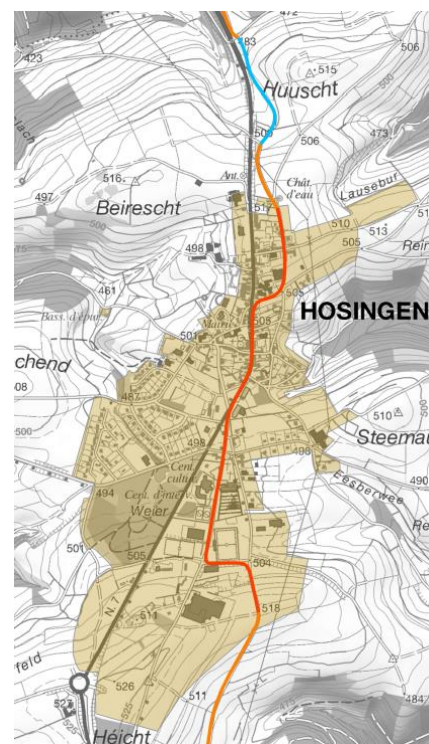
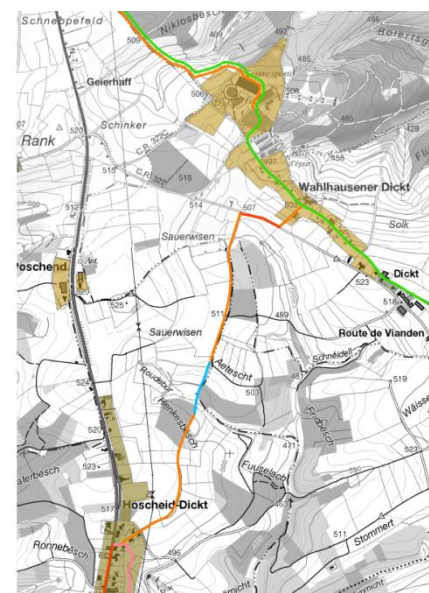
relativ breit wäre, könnte jedoch ein Radweg auf der Westseite der N7/ „Hauptstrooss“ bis zum Ortsausgang Hoscheid-Dickts geschaffen werden (blaue Trasse). Dort gelangt man auf den „Bypass“ im Bereich Potschend, der annähernd bis zum Kreisel „Schinker“ führt. Von diesem Punkt aus wären wiederum mehrere Varianten zum Fortführen der Radpiste möglich: In der Westvariante müsste zuerst ein Teilstück entlang des CR322 weiterfahren bis kurz hinter den Gewerbebetrieb, um dann – den CR322 querend – den Feldweg im Bereich „Auf Lay“ wieder in Richtung Norden zu nehmen (rosa Trasse). Dort besteht Anschluss an die PC22 (grüne Trasse), die dort mittels eines Fahrrad隧nells unter der N7 hindurch quert. Auf der Ostseite gibt es dann wieder Möglichkeiten, etwas von der N7-Trasse entfernt nach Hosingen zu gelangen. Die sinnvollere Ostvariante wäre aufwendiger zu realisieren, weil hier ein Fahrrad隧nells unter der N7 hindurch nötig wäre, was aus topographischer Sicht dort auch machbar ist. Damit könnte die N7 vor dem Kreisel gekreuzt werden, um einen Anschluss an den Feldweg zum „Parc“ herzustellen (blaue Trasse). Im „Parc“ sollte die Trasse an Schwimmbad und den geplanten Sportplätzen entlang führen, damit diese „Hotspots“ der Gemeinde direkt aufgenommen werden.

Die zweite Variante führt im Zentrum Hoscheid-Dickts nach Osten durch die „cité Rouderbour“ und weiter auf dem bestehenden Feldweg in Richtung „Henkesbesch“. Im Bereich des Bachtals fehlt ein Stück des Wegs, den die Gemeinde jedoch gerade im Begriff ist herzustellen, damit er nordöstlich des Baches an den bestehenden Feldweg bei „Aetescht/ Sauerwisen“ anschließen kann. Dadurch gelangt man auf kurzem und wenig topographisch bewegter Strecke zum CR322. Von dort aus ist der „Parc“ – entweder über den CR in westlicher Richtung via Kreisel beim Chalet oder in östliche Richtung via „An der Déck“ – gut erreichbar.

- In Hosingen selbst sollte die Trasse durch die Ortslage geführt werden. Sie tritt am nördlichsten Zipfel der Gewerbezone in die Ortslage ein und sollte dann über „Op der Héi – West“ am Kulturzentrum vorbei in Richtung Ortsmitte geführt werden. Der weitere Verlauf in Richtung Norden ist nicht ungefährlich, da die „Hauptstrooss“ in den Stoßzeiten sehr stark frequentiert ist. Jedoch liegen an der innerörtlichen N7 die „points of Interest“.

Alternativ wäre ein Verlauf abseits der „Hauptstrooss“ via „Holzbicht“, „Deiffert“ und „Um Knupp“ realisierbar.

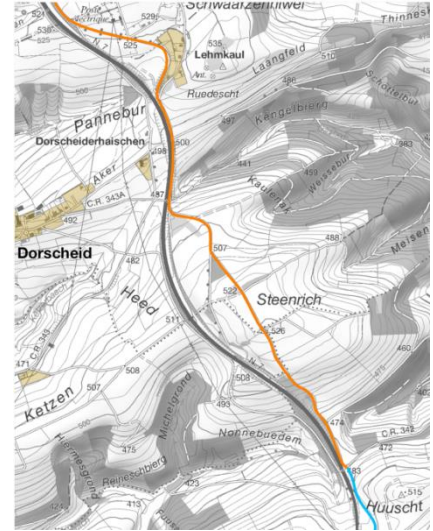
- Nördlich von Hosingen kann wiederum das bestehende



Feldwegenetz genutzt werden, wobei zwischen Ortsausgang und der Einmündung des CR342 eine kleine Lücke besteht. Hier ist ein Feldweg vorhanden, der jedoch weder asphaltiert noch im öffentlichen Eigentum ist. Sobald die Umgehungsstraße verwirklicht ist, sollte dies unproblematisch sein (dann kann die alte N7-Trasse mitgenutzt werden).

- Ab der Einmündung des CR342 laufen beidseitige Feldwege bis zur nördlichen Gemarkungsgrenze. Hier wäre eine östliche Trasse zu präferieren, die durchgängig bis nach Marnach vorhanden ist.

Eine Brücke nördlich der Einmündung des CR342 könnte einen Anschluss ans Feldwegenetz von Dorscheid/ Neidhausen (bzw. Munshausen bzw. Drauffelt) herstellen. Dieser könnte im Kontext einer möglichen Umgestaltung des Kreuzungspunktes CR342 – N7 – CR343 (siehe Konzept IV) als gemeinsame Kreuzung verwirklicht werden.



Auch das überörtliche Fußwegenetz könnte – gerade um Schule mit Sport- und Freizeiteinrichtungen attraktiver anzubinden – partiell ausgebaut werden, gerade um eine bessere Anbindung aus der Altgemeinde Hoscheid herzustellen. Diese wäre auch für Wanderer interessant, wegen des vorhandenen Belags bzw. der bewegten Topographie ist sie für Radfahrer weniger geeignet (außer Mountainbiker).

- In Hoscheid-Dickt führt ein bestehender Weg (in Hoscheid-Dickt asphaltiert, später geschottert) von dem Wohngebiet Roudebour in Richtung Bleestal durch den Bereich „Fuuselach“, um auf der anderen Seite steil bergauf am Wasserbehälter Wahlhausen auf die „Veianerstrooss“ zu treffen. Über den gegenüberliegenden Feldweg, der in Richtung Ortsmitte von Wahlhausen führt, trifft er dann bei der Kreuzung „Burebiert“ – „Duerf“ auf die PC22, über diese in westlicher Richtung der „Parc“ erreicht werden kann.

Dies bedeutet, dass der Bereich lediglich einer entsprechenden Beschilderung bzw. einer Querungshilfe mit kurzem straßenbegleitendem Fußweg beim Wasserbehälter Wahlhausen bedarf, um als überörtlicher Wanderweg wahrgenommen und benutzt zu werden.

Die nationalen Wanderwege sind gut ausgebaut und bedürfen kaum Veränderungen

- Problematisch sind lediglich einige Abschnitte entlang der Our, auf denen auch der Wanderer die N10 benutzen muss (z.B. nördlich von Obereisenbach), was topographisch bedingt jedoch schwer änderbar ist.
- Eine bessere Verzahnung mit dem deutschen Netz wäre ebenfalls erstrebenswert.

#### b) Verbesserungen des inter- bzw. intrakommunalen Wegenetzes der Gemeinde Parc Hosingen

Insgesamt sind - um die wenigen Lücken zu schließen - nur geringe Netzmodifikationen notwendig. Priorität haben dabei die Verbindungen der Ortschaften zum Hauptort Hosingen sowie zum Schul- und Sportpark, wo sich die wichtigsten innergemeindlichen zentralen Einrichtungen (Gemeindeverwaltung, Schule, Sportpark, Kulturzentrum) befinden.

- › Von Hosingen und Wahlhausen (Eisenbach über Wahlhausen) ist der „Parc“ gut erreichbar, von Holzthum (und Consthum) könnte allenfalls die Unterführung der N7 attraktiver gestaltet werden. Von Hoscheid-Dickt (und Hoscheid) aus fehlt beim „Henkesbäsch“ ein kleiner Abschnitt, um über Feldwege direkter zum „Parc“ zu gelangen. Auch muss ein kurzer Streckenabschnitt der CR322 mitbenutzt werden, wo über einen straßenbegleitenden Radweg nachgedacht werden sollte. Der

durchgängige Ausbau zu einem Radweg, der dann auch durch Wanderer nutzbar ist, soll jedoch jetzt angegangen werden.

→ Für Wanderer interessanter ist der bestehende Weg von „Roudebour“ ins Bleestal via „Fuuselach“ und weiter zum Wasserbehälter Wahlhausen, da hier der Weg naturnaher gestaltet ist.

- Die meisten Ortschaften müssen – zumindest partiell – diverse Staatsstraßen mitbenutzen, um ins Nachbardorf zu gelangen. Während dies z.B. zwischen Consthum und Holzthum noch tolerabel erscheint, ist die Mitbenutzung der N7 bzw. N10 nicht zu empfehlen.

→ Daher wären – zwischen Hoscheid und Hoscheid-Dickt und weiter nach Hosingen sowie zwischen Obereisenbach und Rodershausen – sichere Verbindungen wünschenswert (siehe nationales Netz).

#### c) Verbesserung im lokalen Wegenetz der Gemeinde Parc Hosingen

##### ▸ Hosingen

Hosingen weist eine insgesamt noch sehr kompakte Siedlungsstruktur auf, so dass die einzelnen Quartiere gut über die jeweiligen Erschließungsstraßen miteinander verbunden sind. Zusätzliche Querverbindungen sind daher nur untergeordnet notwendig.

Entlang der „Hauptstrooss“ sind ausreichende straßenbegleitende Trottoirs vorhanden. Vor dem Hintergrund der geplanten Umgehungsstraße sind dabei kaum Verbesserungsmaßnahmen notwendig – sobald der „Contournement“ erstellt ist, sind für die Ortslage Rückbaukonzepte (die Straße betreffend) zu erstellen.

→ Fußläufige Verbindung der „Hauptstrooss“ mit den jetzigen Tennisplätzen und „Op der Héi“ – spätestens dann, wenn bzw. falls dort die neue Gemeindeverwaltung entsteht.

In den Wohnquartieren sind teils vorbildliche fußläufige Querverbindungen vorhanden. So sind im Westen Hosingens (zwischen der „Hauptstrooss“ und der „Boukeltzerstrooss“) in den dortigen Wohngebieten immer wieder fußläufige Querverbindungen zu finden (z.B. Verlängerung von „Um Weiher“ zu „An der Méilchen“, Verbindungen der Stichstraßen bei „An der Meilchen“ und Verbindung „Meilchen“ – „Bospech“ – „Kraizgaass-Ost“), so dass hier kaum Verbesserungsmaßnahmen nötig sind.

##### ▸ Ortschaft Wahlhausen

In Wahlhausen ist nur der Bereich „Burebiert“ kritischer zu betrachten, da die übrigen besiedelten Bereiche nicht direkt an einen CR angrenzen bzw. in Wahlhausen-Dorf der CR endet.

- In Wahlhausen-Akescht sind keine Wohngebäude vorhanden, die ausschließlich an den CR angrenzen. Der Ortskern selbst ist verkehrsmäßig ruhig, der Straßenraum kann daher auch problemlos von Fußgängern mitbenutzt werden.
- Auch in Wahlhausen-Dickt ist das Verkehrsaufkommen „An der Deckt“ moderat, so dass auch hier das Fehlen von Trottoirs nicht ins Gewicht fällt. Lediglich der Begegnungsfall Fußgänger-Bus erscheint etwas gefährlicher, aufgrund der Verkehrsberuhigung der Straße (Tempo 30-Zone) ist dies jedoch gut gelöst.
- In Wahlhausen-Dorf sind einseitige Trottoirs vorhanden. Lediglich im südlichen Bereich (zwischen Kirche und Ortsausgang in Richtung Akescht) fehlen Trottoirs, was nicht ungefährlich ist durch die unübersichtliche Straßenführung). Jedoch kann hier die parallel verlaufende Stichstraße „Op der Heed“ durch die Fußgänger gefahrlos genutzt werden. Auch im Übergangsbereich „Am Duerf“ – „Burebiert“ westlich der Kirche fehlt ein Stück Fußweg, während am „Burebiert“ weiter in Richtung Westen ein- bzw. zweiseitige Trottoirs vorhanden sind bis auf die „Veianerstrooss“.

→ Nahe der Einmündung „Op der Heed“ wäre ein Zebrastreifen nötig, da hier der nördliche Fußweg abrupt endet.

▸ „Parc“

Die Fußwegesituation im „Parc“ ist – da es sich um eine Sackgasse handelt – größtenteils unproblematisch. Gerade im Bereich abseits des CR ist nur Lieferverkehr unterwegs, so dass hier die Wege gefahrlos mitbenutzt werden können. Auch die nationale Radpiste, die dort auf einer eigenen Trasse durch den „Parc“ verläuft, bietet ein sicheres Vorankommen.

→ Im Übergangsbereich von der Einmündung „An der Deckt“ bis zum Parkplatz des Schwimmbads fehlt allerdings ein straßenbegleitendes Trottoir, das unbedingt hergestellt werden sollte, um in diesem stärker befahrenen Streckenabschnitt des CR eine sichere Fußgängerstrecke zu schaffen.

▸ Ortschaften, Bockholtz, Neidhausen, Dorscheid

Aufgrund der geringen Ausdehnung und des vergleichsweise moderaten Verkehrsaufkommens sind hier kaum Modifizierungen im Fußwegenetz notwendig. Gerade die Gemeindestraßen sind hier – ob mit oder ohne Trottoir – durch den geringen Ziel- und Quellverkehr für Fußgänger attraktiv.

Entlang der Staatsstraßen sind ausreichend dimensionierte Trottoirs vorzusehen, was in den angesprochenen Ortschaften auch weitestgehend gegeben ist.

▸ In Dorscheid ist dies nicht notwendig, da hier der CR mitten in der Ortslage als Sackgasse endet und somit kein Durchgangsverkehr vorhanden ist. Gleiches gilt für den Weiler „Lehmkaul“.

▸ In Bockholtz sind im bebauten Bereich straßenbegleitende Trottoirs vorhanden, teils sogar beidseitig. Lediglich im Bereich des kleinen Neubaugebiets (dort, wo dieses an den CR angrenzt), fehlt ein Stück auf der Nordseite.

Sollte dies nicht realisiert werden, wäre bei „N°8, Hauptstrooss“ ein Zebrastreifen möglich, um auf das Trottoir der Südseite zu gelangen.

▸ In Neidhausen sind nur partiell straßenbegleitende Trottoirs vorhanden, die sukzessive bei neuen Bauprojekten umgesetzt worden sind (z.B. N°1-1c, An der Gaass“) bzw. werden (z.B. aktuell „N°16 und 18, An der Gaass“). Ansonsten können die Randbereiche des CR von Fußgängern via breiteren „Usoirs“ bzw. erweiterten privaten Hofbereichen genutzt werden, was ob der moderaten Frequentierung der Straße vertretbar ist.

▸ Ortschaften Hoscheid-Dickt, Rodershausen und Dasbourg-Pont

In diesen Ortschaften ist die Ausdehnung ebenfalls gering, jedoch liegen sie an durchaus stärker befahrenen Straßen. Daher spielen hier die straßenbegleitenden Trottoirs eine größere Rolle als in den anderen Ortschaften

▸ In Hoscheid Dickt sind ausreichend dimensionierte Trottoirs mit Querungshilfen vorhanden. Bei der Erschließung der östlichen Bauflächen ist darauf zu achten, dass fußläufige Querverbindungen zu der „Hauptstrooss“ hergestellt werden.

▸ Rodershausen als Straßendorf hat im südlichen und Zentrumsbereich ein durchgängiges Netz von einseitigen straßenbegleitenden Trottoirs aufzuweisen, das lediglich punktuell und baulich bedingt unterbrochen ist. Allerdings fehlen nördlich der Kreuzung N10/ CR342 überwiegend Fußwege, so dass hier das Netz auszubauen ist.

▸ In Dasbourg-Pont ist kaum Wohnnutzung vorhanden, so dass hier straßenbegleitende Trottoirs eher eine untergeordnete Rolle spielen.

› Ortschaft Hoscheid

In beiden Ortschaften sind – auch weil die Hauptstraße in den letzten Jahren umgestaltet wurde – ausreichend dimensionierte Trottoirs vorhanden, zumal das Verkehrsaufkommen auch hier – obwohl die Ortschaften eine größere Ausdehnung aufweisen – als moderat einzustufen ist.

Allerdings ist bei der Planung neuer Wohngebiete darauf zu achten, diese bestmöglich mit der Umgebung bzw. dem Ortszentrum und den Bushaltepunkten fußläufig zu vernetzen.

→ Hoscheid Burewee – Spiel- und Freibereich – „Hauptstrooss“ – PAP Stroosseneck“.

→ Hoscheid „Hauptstrooss – PAP Wickler“ – „Merschterwee“.

› Ortschaften Consthum und Holzthum

› In Holzthum sind teilweise nur schmale „Usoirs“ vorhanden, die – auch aufgrund des Kopfsteinpflasterbelags – für mobilitätseingeschränkte Personen kaum zu meistern sind. Eigenständige Fußwege sind wegen des Straßendorfcharakters nicht nötig – außer beim neuen Wohngebiet „Virstad“, das jedoch eine Querverbindung zur „Hauptstrooss“ erhalten hat.

› In Consthum sind straßenbegleitende Trottoirs (meist einseitig) vorhanden. Separate Fußwegeverbindung sind durch die kompakte Ortslage nicht notwendig (wird über straßenbegleitende Trottoirs hergestellt). Lediglich eine Verbindung von „An der Gruft“ mit der „rue de Kautenbach“ und dem dortigen Bushaltepunkt ist notwendig – und vom Wendehammer aus über den angrenzenden Fußweg auch gegeben.

## 2.3 Straßen- und Wegenetz [Art. 4 (2) 3 RGD]

### 2.3.1 Straßenkategorien

Der Kraftfahrzeugverkehr benötigt dabei ein in sich schlüssiges Netz mit guter Orientierbarkeit, funktionsorientierter Abstufung und entsprechender Gestaltung der Netzelemente. Das Straßennetz einer Gemeinde bzw. Region wird durch seine Netzstruktur charakterisiert und lässt sich aufgrund unterschiedlicher Straßenhierarchien und Verkehrsbelastungen in verschiedene Straßenkategorien einteilen.

#### d) Durchgangsstraßen

Sie sollen einen guten Verkehrsfluss ermöglichen und so gebaut sein, dass der Verkehr sicher von A nach B gelangt. Diese Straßen dienen prioritär dem Durchgangsverkehr. Im günstigsten Fall führen sie nicht durch Ortslagen.

Hierunter fallen grundsätzlich alle Staatsstraßen, die als Durchgangsstraßen der 1. Kategorie (bzw. der Kategorien A = trafic transitaire, communications interrégionales – autoroutes, B = communications interrégionales, liaisons entre localités - Route Nationale, C1 = liaisons entre localités, collecte et irrigation du trafic vers les grands axes - Chemin Repris, C2 = liaisons régionales - Chemin Repris, siehe „loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie“) durch die Straßenbauverwaltung vorgegeben sind.

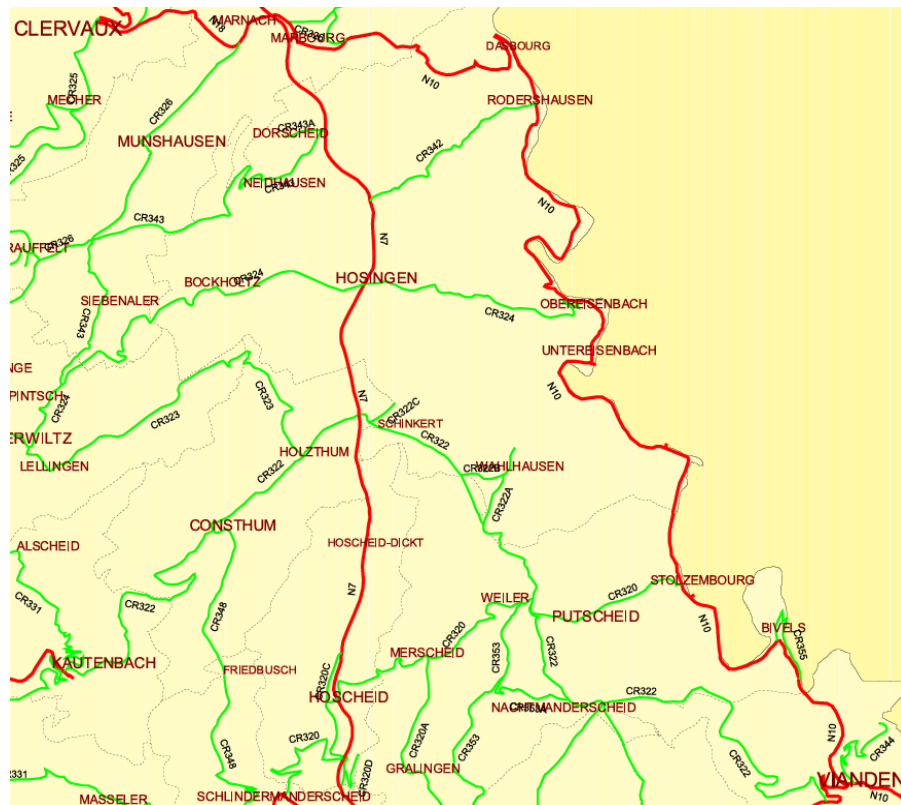


Abbildung 3: Straßenhierarchie in der Gemeinde Parc Hosingen auf Basis des „réseau routier défini par la loi du 22 décembre 1995“. rot = RN, grün = CR (beides 1. Kategorie). Quelle: „Ponts et Chaussées“, 2010

#### a) Verbindungsstraßen

Sie fungieren als Verteilerstraßen. Dieser Typ Straße hat sowohl eine Fließfunktion als auch eine Wechselfunktion an Kreuzungen. Die Verbindungsstraße verbindet Durchgangsstraßen mit Wohnstraßen sowie Durchgangsstraßen mit Zubringerstraßen.

Gemeindeverbindungsstraßen sowie innerörtliche Hauptsammelstraßen können als Gemeindestraßen aufgrund ihrer prioritären Verbindungsfunktion als Straßen 2. Kategorie (bzw. der Kategorie D1 = liaisons locales, trafic inter-quartier - voirie vicinale, siehe „loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie“) zu den Verbindungsstraßen gerechnet werden.

##### ➤ Gemeindeverbindungsstraßen

Die Gemeindeverbindungsstraßen verbinden die Ortschaften der Gemeinde untereinander bzw. mit den Ortschaften der Nachbargemeinden. Sie sind außerhalb der Ortslage anbaufrei. Innerhalb übernehmen sie sowohl Zubringerfunktion zu den Straßen erster Kategorie sowie (Haupt-) Sammel bzw. Erschließungsfunktion für die angrenzenden Wohnviertel und die direkt angebauten Gebäude.

- Wahlhausen - Eisenbach
- Wahlhausen „Parc“
- Wahlhausen - Merscheid

Der Ausbauzustand ist weitestgehend beizubehalten.

##### ➤ Hauptsammelstraßen

Hauptsammelstraßen verlaufen gegenüber den Gemeindeverbindungsstraßen nur innerörtlich, d.h. innerhalb der jeweiligen Ortschaft. Sie haben einerseits Erschließungsfunktion für die anliegenden Gebäude. Weiterhin haben sie Sammel- und Verbindungsfunktion, da der Verkehr

der angrenzenden Quartiere (primär Wohnquartiere) aufgenommen und an das übergeordnete Straßensystem weitergeleitet wird.

→ Aufgrund der geringen Größe der Gemeinde sind kaum Hauptsammelstraßen im eigentlichen Sinne vorhanden, da diese Funktion durch die innerörtlichen Streckenabschnitte der Straßen 1. Kategorie sowie der Gemeindeverbindungsstraßen übernommen wird.

#### b) Zubringerstraßen

Sie sind dazu bestimmt, Zugang zum Bestimmungsort wie Wohnungen, Geschäfte und Büros zu ermöglichen. Auf diesen Straßen gibt es eine Mischung von motorisiertem Verkehr mit dem NMV (nicht-motorisierter Verkehr).

Als siedlungsorientierte Straßen dienen sie vorwiegend den Siedlungsansprüchen. Hierunter fallen als Straßen der 3. Kategorie (bzw. der Kategorie D2 = desserte locale - voirie vicinale, siehe „loi du 22 décembre 1995 sur le reclassement de la voirie“) alle Gemeindestraßen, bei denen die Wohnfunktion im Vordergrund steht.

Die Straßen 3. Kategorie sind diejenigen angebauten innerörtlichen Straßen, die übrig bleiben. Bei ihnen steht die Siedlungsfunktion klar im Vordergrund.

##### ‣ Wohnstraßen:

Die Unterscheidung in Wohnstraßen und Wohnwege basiert darauf, dass die Wohnstraßen neben den anliegenden Gebäuden zusätzlich für die wenigen angrenzenden Wohnwege Erschließungsfunktion übernehmen. Auch längere Stichstraßen, die keine „Fremderschließung“ leisten, jedoch relativ viele anliegende Gebäude versorgen, werden als Wohnstraßen definiert.

Der Ausbauzustand kann reduziert werden, da die Wohnstraßen vom Grundsatz her hinsichtlich ihrer Funktion im Gesamt-Straßennetz verkehrsberuhigt werden können (z.B. als Tempo-30-Zonen).

##### ‣ Wohnwege

Als Wohnwege werden kleinere Stichstraßen (Sackgassen) definiert, die ausschließlich die wenigen anliegenden Gebäude „versorgen“.

Die Ausbauzustände können vom Grundsatz her reduziert und die Wohnwege gemäß ihrer Funktion verkehrsberuhigt werden, durch das Beschränken auf kleinere Stichstraßen sogar durchgängig als Tempo-20-Zonen („Zones de Rencontre“, „Spielstraßen“).

#### c) Feld-, Rad- und Fußwege

Unter die vierte Kategorie fallen diejenigen Wege, die nur in Ausnahmefällen vom MIV genutzt werden dürfen (Landwirtschaft, Anrainer), jedoch primär dem NMV vorbehalten sind.

##### ‣ Feldwege

Dabei handelt es sich um Wege außerhalb der Ortslagen, die meist für den Durchgangsverkehr gesperrt und nur für Anliegerverkehr (z.B. Landwirte) freigegeben sind. Fußgänger und Radfahrer dürfen sie i.d.R. ebenfalls benutzen. In diesem Falle werden diejenigen Wege als Feldwege bezeichnet, die entsprechend befestigt sind (i.d.R. asphaltiert).

##### ‣ Radwege

Neben den Feldwegen, die oftmals die Funktion als Fuß- und Radweg mit übernehmen, sind auch eigenständige Radwege vorzufinden, die nicht durch landwirtschaftlichen bzw. Anlieger-Individualverkehr genutzt werden dürfen. Sie verlaufen teils straßenbegleitend bzw. abseits der Straßen (u.a. auf ehemaligen Bahntrassen) sowohl innerhalb als auch außerhalb der Ortschaften, da sie interkommunale bzw. regionale Verbindungsfunktion wahrnehmen.

→ Reine Radwege sind in der Gemeinde - mit Ausnahme des Radfahrertunnels zwischen Hosingen und Schinker - keine vorzufinden, die Radpisten und FahrradRouten verlaufen auf asphaltierten Feldwegen bzw. auf dem Straßennetz.

› Fußwege

Sie verlaufen in der Regel innerorts und sind nicht immer für den Radverkehr zugänglich (z.B. aus Dimensionierungs-, Linienführungs- oder Topographiegründen). Ihre Ausgestaltung kann ebenfalls recht unterschiedlich sein, wobei die Spanne von schmalen Trampelpfaden bis zu breiten Asphaltwegen reicht.

### 2.3.2 Anforderungen an die Netzstruktur

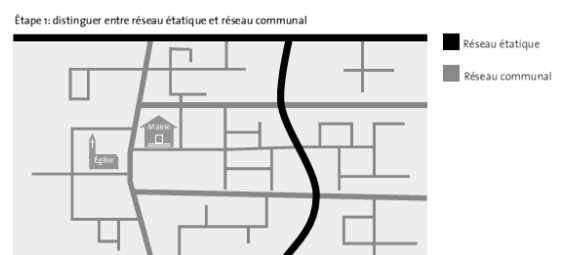
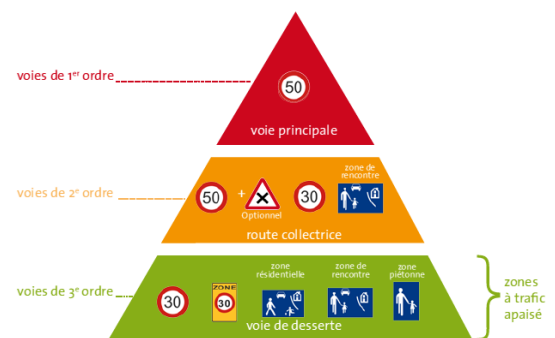
Die Leitlinien für den motorisierten Verkehr stehen sehr eng mit der zukünftigen Netzstruktur in Verbindung:

- › Erhalt bzw. Steigerung der Leistungsfähigkeit der Staatsstraßen (RN und CR) außerorts aufgrund ihrer primären Verbindungsfunktion (Verkehrsfluss gewährleisten und verbessern)
- › Finden von Kompromisslösungen bei angebauten Staatsstraße innerhalb der Ortschaften (Reduzierung Lärm/ Gefahrenpunkte, um ein angenehmes Wohnen und Leben in der Gemeinde zu ermöglichen.).
- › Verträgliche Lösungen bei Hauptsammel- und Sammelstraßen, bei denen Verbindungs- und Wohnfunktion gleichberechtigt nebeneinander stehen (eher im städtischen Raum relevant)
- › Stärkung der Bedürfnisse der Wohnfunktion bei Anliegerstraßen, die primär Wohnfunktion (und keine Verbindungsfunktion) inne haben (Wohnstraßen und Wohnwege).
- › Entwicklung eines gemeindeumfassenden Parkraummanagements (mit dezentral konzentrierten öffentlichen Parkplätzen an geeigneten Standorten).
- › Konzepte für kleinräumliche öffentliche und private Stellplätze (insbesondere in den räumlich beengten und dichter bebauten Ortskernen, wo oftmals keine öffentlichen Parkstreifen und kein privates Parken im vorderen Grenzabstand möglich sind).

Um also einerseits die Verbindungsfunktion der verkehrsorientierten Straßen zu stärken, andererseits die Wohnfunktion bei angebauten Straßen aufzuwerten bzw. in beiden Fällen Konflikte zwischen den unterschiedlichen Ansprüchen möglichst zu vermeiden, ist in einem ersten Schritt eine klare Straßenhierarchie auf Gemeinde- bzw. Ortschaftsebene von Nöten.

Damit einher geht als nächster Planungsschritt für die verschiedenen Straßenkategorien des betreffenden Gebiets die Festlegung von Zielgeschwindigkeiten (reglementarische Maßnahmen). Zielgeschwindigkeiten sind Geschwindigkeiten, die von der Mehrheit der Kraftfahrzeuge (85%) auch bei günstigen verkehrlichen Bedingungen nicht überschritten werden. Die Zielgeschwindigkeit soll in der Regel identisch sein mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

- › Die verkehrsorientierten Straßen entsprechen dem Basis-Straßennetz und sollen in erster Linie den Durchgangsverkehr bewältigen. Auf diesen Straßen soll deshalb eine Höchstgeschwindigkeit 50km/h gelten. Verkehrsorientierte Straßen müssen für den motorisierten Verkehr attraktiv bleiben, damit das Abkürzen über das siedlungsorientierte Straßennetz uninteressant bleibt. Daher bleiben grundsätzlich die



Staatsstraßen (RN und CR) als Straßen 1. Kategorie aufgrund der prioritären Verbindungsfunktion mit Tempo-50 belegt.

- Baulich-gestalterische Maßnahmen, damit die Richtgeschwindigkeit eingehalten wird, sollen diskutiert werden (insbesondere an den Ortseingängen).
- Punktuell verkehrsberuhigte Abschnitte an besonders sensiblen Stellen sollen überdacht werden.

Bei den Straßen 2. Kategorie soll aufgrund der Erschließungsfunktion ebenfalls Tempo-50 beibehalten werden – zumal neben wenigen Gemeindeverbindungsstraßen keine richtigen Hauptsammelstraßen in den ländlichen Gemeinden vorhanden sind.

- Baulich-gestalterische Maßnahmen, damit die Richtgeschwindigkeit eingehalten wird, sollen diskutiert werden (insbesondere an den Ortseingängen).
- Punktuelle und sequenzielle verkehrsberuhigte Abschnitte an besonders sensiblen Stellen sollen überdacht werden.

- Die siedlungsorientierten Straßen dienen vorwiegend den Siedlungsansprüchen. Sie sind grundsätzlich für die Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h prädestiniert.

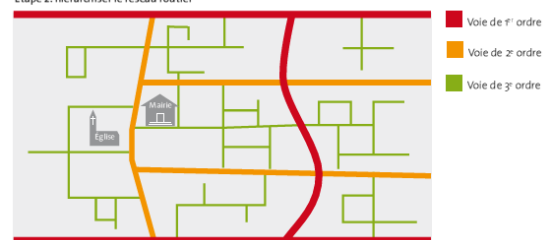
Daher sollen die Straßen 3. Kategorie nach Möglichkeit komplett verkehrsberuhigt werden.

- Aufgrund des moderaten Verkehrsaufkommens sind in einer ersten Phase reglementarische (Zonenabgrenzung und Beschilderung als Tempo 30 mit „rechts-vor-links-Regelungen“) und grundsätzliche baulich-gestalterische (Einengungen der Zoneneinfahrten) Maßnahmen getroffen werden.

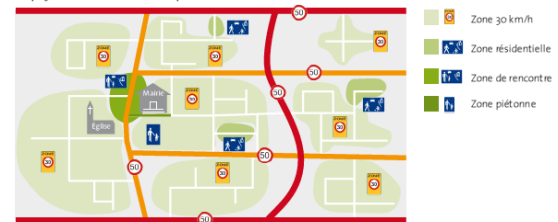
- Anschließend sind im Detail punktuelle baulich-gestalterische Maßnahmen zu ergreifen.

- Zusätzlich könnten alle Wohnwege der Straßen 3. Kategorie in Tempo-20-Zonen („Spielstraßen“) umgewandelt werden, da sie keinen Durchgangsverkehr aufweisen. Hier dürfen alle Verkehrsteilnehmer - auch die Fußgänger - die ganze Verkehrsfläche benutzen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parken ist nur an den gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Étape 2: hiérarchiser le réseau routier



Étape 3: localiser les zones à trafic apaisé et définir les vitesses maximales autorisées



### 2.3.3 Verkehrsorientiertes Systems

#### a) Gemeinde Parc Hosingen - außerhalb der Ortslagen

Ausbau- bzw. Modifizierungsbedarfe im verkehrsorientierten System der Gemeinde Parc Hosingen sind notwendig, da die Verkehrsbelastung entlang der N7 als hoch bzw. sehr hoch einzustufen ist – zumindest innerhalb der Ortslagen.

Außerhalb der Ortslagen haben viele der Staatsstraßen der 1. Kategorie einen ausreichenden Querschnitt und keine nennenswerten Engstellen bzw. Gefahrenpunkte aufzuweisen. Dort, wo die Straßen im bewegten Gelände verlaufen, sind jedoch Änderungsbedarfe gegeben – aufgrund der Topographie jedoch nicht überall auch realisierbar.

- Die N7 hat – außerhalb der Ortschaften – einen ausreichenden Straßenquerschnitt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, die Jahr für Jahr steigt, stehen jedoch immer wieder Ausbaupläne bzw.

Ausbauideen zur Debatte – sei es einen durchgängigen dreispurigen Ausbau oder sogar die Umwandlung hin zu einer Autobahn.

Allerdings sind punktuell – aufgrund der teils hohen realen Geschwindigkeiten auf der N7 – Gefahrenpunkte in den Einmündungsbereichen gegeben, insbesondere dort, wo noch ein Linksabbiegen auf die N7 möglich ist.

- ▶ In Hoscheid ist man gerade dabei, vom „Merschterwee“ (CR320) eine Auffahrt zur N7 mit Einfädelspur zu erstellen. Dadurch kann die Einmündung CR320C nördlich von Hoscheid dahingehend entschärft werden, dass dort das Linksabbiegen untersagt wird. Das Rechtsabbiegen wird weiterhin erlaubt bleiben, dafür wurde ebenfalls eine Einfädelspur erstellt.
- ▶ Die Einmündungsbereiche des CR342 (von Rodershausen) sowie des CR343 (von Neidhausen bzw. Dorscheid) sind ebenfalls ob des erlaubten Linksabbiegens problematisch, zumal dort hohe Geschwindigkeiten erzielt und eine ausreichende Sicht (oftmals Nebel wegen Senkenlage) nicht immer gegeben ist. Eine Lösung wie in Hoscheid wäre hier zu prüfen, in dem die bestehenden N7-parallelen Feldwege genutzt, ausgebaut und über eine Brücke im Bereich „Steenrich/ Heed“ (zur Ausnutzung der dortigen topographischen Gegebenheiten) verbunden werden. Dadurch würde das niveaugleiche Linksabbiegen eliminiert, die entstehenden kleinen Umweg sind zugunsten einer deutlichen Verkehrssicherheit akzeptabel (von Rodershausen kein direktes Linksabbiegen in Richtung Hosingen, sondern über Feldwege und Brücke über die N7 bis zur Einmündung CR343 bei Dorscheid, dort Rechtsabbiegen mit Einfädelspur nach Hosingen; umgekehrt von Dorscheid/ Neidhausen kein direktes Linksabbiegen in Richtung Marnach, sondern über Feldwege und Brücke über die N7 bis zur Einmündung CR342, dort Rechtsabbiegen mit Einfädelspur in Richtung Marnach).
- ▶ Die N10 im Ourlal ist – topographisch bedingt – teils kurvig und stellenweise etwas beengt. Auch wenn dies größtenteils handhabbar ist und die N10 auch nicht die nationale Bedeutung hat wie die N7, könnten partielle Modifizierungen die Verkehrssicherheit erhöhen.
  - Punktuelle Verbreiterung der Fahrbahn der N10 im Bereich Obereisenbach zwischen „Am Becherduerf“ und „Bongerstwies“,
  - Erneuerung des Belags zwischen Dasbourg-Pont und Marnach.
- ▶ Die CR sind teils deutlich schmaler und kurviger, was aufgrund der moderaten Frequentierung jedoch tolerabel erscheint.
  - ▶ Beim CR323 Lellingen – Holzthum ist die Fahrbahn partiell sehr verengt und der Belag auf der Holzthumer Gemarkung auch in schlechtem Zustand. Aus diesen Gründen ist der CR auch seit längerer Zeit für den Durchgangsverkehr gesperrt.
  - ▶ Der CR320 von Hoscheid-Markenbach nach Unterschlinder ist im Bereich des Schlennertals teils schmal und kurvig, was ob der Topographie kaum veränderbar ist.
  - ▶ Ähnliches gilt für den Bereich des CR324 zwischen Neidhausen und Drauffelt, wo die Fahrbahn teils beengt, teils kurvig und uneinsichtig ist (Neidhausen – Kötzerbaachtal).
  - ▶ Auch die Wege in Richtung N10 (CR342 nach Rodershausen bzw. CR324 nach Eisenbach) sind – topographisch bedingt - im Bereich des Ourlals sehr steil, kurvig und uneinsichtig.

Die Straßen 2. Kategorie (Gemeindeverbindungsstraßen) sind in passablem Zustand. Aufgrund der geringen Frequentierung sind hier in naher Zukunft kaum Ausbaubedarfe oder Belagsanierungen notwendig.

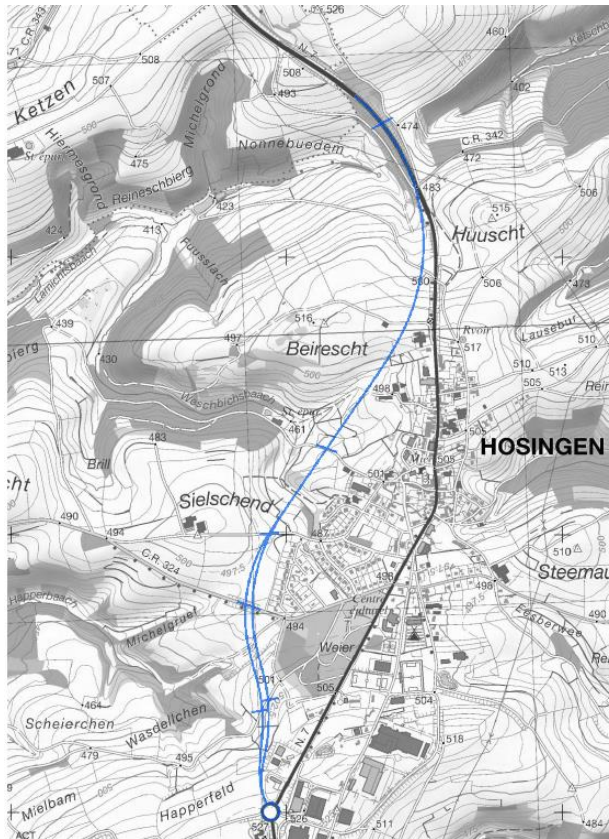
## b) Gemeinde Parc Hosingen - Innerhalb der Ortslagen

## ‣ Ortschaft Hosingen - Contournement

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist schon seit geraumer Zeit eine Ortsumfahrung für den Hauptort Hosingen geplant. Die tatsächliche Realisierung soll dabei aus Sicht der Gemeinde forciert werden, um die Lebensqualität in Hosingen zeitnah deutlich zu verbessern.

Sobald der „Contournement“ fertiggestellt ist, könnte dann ein Rückbau der „Hauptstrooss“ hin zu einer siedlungsorientierten Straße erfolgen. Welche Konzepte in diesem Kontext umgesetzt werden, muss zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Grundsätzlich denkbar wäre:

- Beibehaltung der Richtgeschwindigkeit von 50Km/h bzw. durchgängige oder zumindest partielle Reduktion (Ortszentrum) auf Tempo 30.
- Reduzierung des Straßenquerschnitts durch Schaffung von Parkstreifen bzw. durch Verbreitern von straßenbegleitenden Trottoirs.
- Verkehrsberuhigung im Ortszentrum rund um die jetzige Gemeindeverwaltung auf Tempo 30 oder sogar in die Richtung „shared space“/ „zone de rencontre“).



## ‣ Ortschaft Hoscheid-Dickt

Neben Hosingen ist Hoscheid-Dickt die zweite Ortschaft der Gemeinde, die von der verkehrsträchtigen N7 durchzogen wird. Für die Bewohner der Ortschaft wiegt das umso schwerer, da in Hoscheid-Dickt als Straßendorf aktuell ca. 90% der Haushalte direkt an die N7 angrenzen, auf der innerorts eine Richtgeschwindigkeit von 70Km/h vorgegeben ist, die durch den linearen Straßenverlauf teils überschritten wird.

Daher sind Lösungen zu finden, Verkehrs- und Aufenthaltsfunktion der N7 als „Hauptstrooss“ in der Ortslage Hoscheid-Dicks miteinander verträglich zu verbinden. Ein zeitlicher wie inhaltlicher Stufenplan kann hierzu als Richtschnur dienen.

## ‣ 1. Stufe: Kurzfristige Temporeduktion

→ Aufgrund der Länge der „Hauptstrooss“ bzw. der innerörtlichen Trassenführung der N7 sollte die Richtgeschwindigkeit von Tempo 70 auf Tempo 50 gesenkt werden, um die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität durch deutlich weniger Lärm zu erhöhen.

## ‣ 2. Stufe Zentraler Kreuzungsbereich schaffen

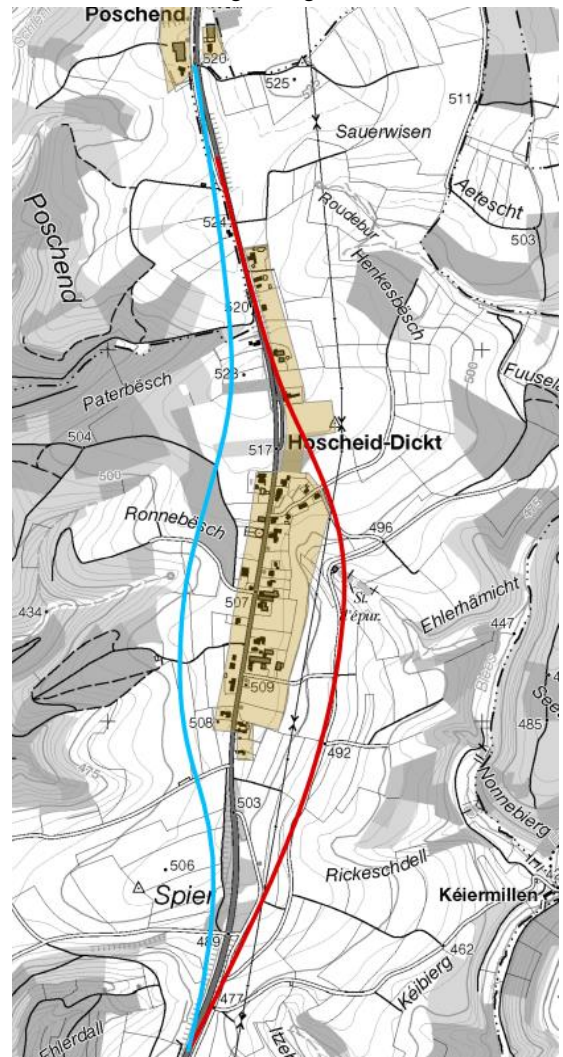
Östlich der Ortslage befindet sich das kleine Wohngebiet „Roudebou“, an das ein großes Bauflächenpotential angrenzt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es sinnvoll, den zukünftigen Ziel- und Quellverkehr so zu steuern, dass er zentral an die N7 anschließt. Dieser zentrale Punkt kann dann mittels Ampel oder Verkehrskreisel gesteuert werden

- Der Verkehrsfluss wird gesteuert, gerade die Linksabbieger können „geregelt“ auf die N7 einbiegen. Auch wird der fließende Verkehr nicht durch zu viele Einmündungen gebremst.
- Ein Kreisel (oder auch eine Ampel) trägt an der „Hauptstrooss“ zur Verkehrsberuhigung bei.

► 3. Stufe: Ortsumgehung

Auch vor dem Hinblick, dass es schon seit Jahren Gedankenspiele gibt, die N7 zu einer Autobahn bzw. Schnellstraße auszubauen, sollte eine Ortsumgehung für Hoscheid-Dickt thematisiert werden. Zumindest sollten möglichst Trassen offen gehalten und nicht für eine künftige Nutzung verbaut werden. Prinzipiell kommen zwei Varianten der Ortsumfahrung in Betracht.

- Variante Ost: Von Hoscheid kommend zweigt die Trasse noch vor dem Parkplatz nach rechts ab und folgt dem Feldweg. Bei der Kläranlage wäre eine Brücke über den Talbereich nötig, der als zentrale Auf- und Abfahrt (darunter hindurch) genutzt werden könnte. Hinter dem Wohngebiet würde die Trasse beim Restaurant wieder auf die jetzige Straße treffen (als große Variante würde der Verschwenk erst hinter dem nördlichsten Haus der Ortslage erfolgen).
- Variante West: Beim Parkplatz würde die Trasse nach links verschwenken und hinter der westlichen Ortslage verlaufen, um ebenfalls im Bereich des Restaurants wieder auf die jetzige Straße zu münden. Vorteil dieser Trasse wäre die günstigere Topographie, Nachteil die Nähe zum Wald (Naturschutz – ein Teil des Fichtenwäldchens müsste eventuell weichen).



► Begleitende städtebauliche Maßnahmen

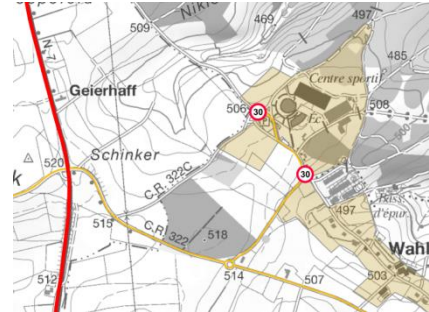
Sämtliche Baumaßnahmen entlang der „Hauptstrooss“ sind – egal in welcher Phase sich die verkehrstechnischen Maßnahmen befinden – so auszugestalten, dass für die Gebäude selbst als auch die hinterliegenden Wohnbaupotentiale ein bestmöglicher Lärmschutz gewährleistet wird.

- Innere Orientierung der Gebäude dahingehend, dass die Wohn- und Aufenthaltsräume möglichst weg von der N7 orientiert sind.
- Verwendung entsprechender lärmindernder Bauteile (z.B. Schallschutzfenster).
- Einhaltung entsprechender „alignements“, um die Fußwege entlang der N7 zu verbreitern (z.B. als Fuß- und Radwege – siehe angedachte „piste cyclable“).
- Möglichst geschlossene Bebauung an der „Hauptstrooss“, um möglichst wenig Lärm zu den eigenen hinteren Grundstücksflächen sowie östlich der N7 zu den dort gelegenen Wohnbauflächen zu lassen.

► Übrige Ortsdurchfahrten an RN oder CR

Hinsichtlich der angestrebten Richtgeschwindigkeiten sollten die N10 sowie die CR320, 322, 324, 342 als Straßen 1. Kategorie 50km/h beibehalten. Hier sind kaum reglementarische bzw. baulich-gestalterische Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchsetzbar, obwohl punktuell Handlungsbedarf besteht.

- Der CR, der im Schulstandort endet, sollte frühzeitig auf Tempo 30 beruhigt werden, um die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer (aber auch der Nutzer der Sportinfrastrukturen) zu gewährleisten. Durch den zunehmenden IV (auch durch die neuen und geplanten Sport- und Freizeitnutzungen) sind insbesondere die Schüler fußläufig zu schützen und insgesamt der gesamte Standort für den NMV attraktiver zu gestalten.
- In Bockholtz wäre aufgrund der baulich bedingten Engstelle (die Straße macht eine Art „S-Kurve“ um die Kirche herum) die Schaffung einer Tempo 30-Zone im erweiterten Bereich bei den Einmündungen „Ennescht Duerf“ und „Ewescht Duerf“ sinnvoll, um den Durchgangsverkehr sicher um den Kurvenbereich zu leiten. Auch der etwas unübersichtlichen Einmündung „Ennescht Duerf“ käme eine reduzierte Geschwindigkeit auf dem CR beim Einfahren auf die „Haaptstrooss“ zugute.
- In Eisenbach an der Grenzbrücke treffen mehrere Straßen (Grenzbrücke, „Duerf“, „Im Enneschten Eck“) in einer unübersichtlichen und engen Kurve auf die N10, so dass auch hier eine punktuelle Tempo 30-Zone in diesem Bereich sinnvoll wäre.



In allen Ortschaften, die von höher frequentierten Durchgangsstraßen betroffen sind, sind verschiedene Maßnahmen möglich, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Mitbenutzung für Fußgänger sicherer zu machen bzw. den IV dazu zu bewegen, die vorgegebene Richtgeschwindigkeit einzuhalten:

- Im Bereich wichtiger Schnittpunkte im System (bei Bushaltestellen, Einmündung bzw. Kreuzung von wichtigen Fußwegen, o.ä.) ist die Schaffung von Querungshilfen angebracht – sowohl hinsichtlich bestehender als auch geplanter Fußwegeverbindungen.
- Die Ortseingangsbereiche sollten meist aufgrund der dort anzutreffenden erhöhten Geschwindigkeiten (u.a. abschüssige Strecke, relativ linearer Streckenabschnitt) für den einfahrenden Verkehr mit weichen baulich-gestalterischen Maßnahmen (Fahrbahnverschwenk/ Mittelinsel plus Baumtor/ Rüttelstreifen/ farbiger Fahrbahnbelag oder Kombinationen) versehen werden.

In der Gemeinde Parc Hosingen kommen jedoch nur wenige Streckenabschnitte wirklich dafür in Frage:

- In Neidhausen könnte – von der N7 kommend – über bauliche und/ oder gestalterische Maßnahmen nachgedacht werden. Da die Ortseinfahrt abschüssig und linear ist, könnten bauliche Verengungen und/ oder „Rüttelstreifen“ die Autofahrer dazu bewegen, zumindest mit der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit (50 Km/h) einzufahren.

- In Holzthum als klassisches Straßendorf sind die Ortseinfahrten zwar nicht abschüssig, aber sehr gerade, weswegen auch hier die motorisierten Verkehrsteilnehmer oft mit überhöhter Geschwindigkeit in die Ortslage einfahren. Daher wären auch hier optische (z.B. Baumtore) und bauliche (Einengung, Verschwenk) Maßnahmen zu überdenken, wobei letztere den Schwerlastverkehr aus dem Consthumer Steinbruch angepasst werden müssen (d.h. entweder moderate Verschwenke oder geradlinige Verengungen).
- In den Ourtal-Ortschaften sind teilweise schon Maßnahmen getroffen worden (Fahrbahnmarkierungen am nördlichen Eingang von Rodershausen, Baumpflanzungen am südlichen Ortseingang von Eisenbach). Eventuell würden optisch-akustische Maßnahmen wie „Rüttelstreifen“ den etwas unübersichtlichen Einmündungsbereich CR324 zur N10 in Obereisenbach etwas sicherer gestalten
- In Dorscheid, Wahlhausen, Hoscheid und Consthum wären lediglich gestalterische Maßnahmen in Form von Baumtoren/ Baumreihen/ Alleen sinnvoll, um einerseits die Geschwindigkeiten der einfahrenden Fahrzeuge zu verringern und zusätzlich das Ortsbild aufzuwerten.

Innerhalb der Ortslagen der Gemeinde sind kaum Engstellen zu finden, welche die Straßen der 1. Kategorie betreffen:

- › Der Kurvenbereich in Bockholtz bei der Kirche wurde im Zuge der Umgestaltung des CR entschärft, soweit dies baulich möglich war.
  - › Beim CR324 sind sowohl der „Eintritt“ in die Ortslage als auch der Kreuzungsbereich mit der N10 sehr kurvig und schwierig. Während die Kreuzung dennoch ein ausreichendes Sichtfeld aufweist, sollte der Kurvenbereich CR324 mit der Einmündung „Am Becherduerf“ besser gekennzeichnet werden. Auch das Einbiegen von der N10 kommend in „Am Becherduerf“ ist aufgrund der 180°-Kurve des CR324 sehr unübersichtlich.
  - › Die Einmündungsbereiche innerhalb der Ortslage Eisenbachs zur N10 sind teils unübersichtlich. Gerade der Kurvenbereich im südlichen Untereisenbach (Einmündungen „Am Duerf“, „Am Enneschten Eck“) ist kaum einsehbar.
- Hier wären Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an der N10 bzw. Warnhinweise (Blinklicht o.ä.) sinnvoll.
- › In Rodershausen sind die Einmündungen „Op der Aeltchen“ (Rechtsabbiegen) und „Kiirfechtsstrooss“ (Linksabbiegen) ob des Einmündungsradius gefährlich, da dafür – je nach Fahrzeug – teils die Gegenfahrbahn der N10 mitbenutzt werden muss. Allerdings sind in beiden Fällen die Kreuzungsbereiche einsichtig.

#### 2.3.4 Siedlungsorientiertes System

##### a) Verkehrsberuhigung im siedlungsorientierten System der Gemeinde Parc Hosingen

Prinzipiell kommen – wie im vorangehenden Kapitel zur „Netzhierarchie“ beschrieben – in allen Ortschaften alle Straßen der 3. Kategorie als verkehrsberuhigte Bereiche in Frage. Dabei ist im Einzelfall zu entscheiden, für welche Straßen eine praktische Umsetzung Sinn macht, da verkehrsberuhigte Gebiete eine gewisse Größe haben sollten und nur im Einzelfall auf einzelne isolierte Straßen anzuwenden ist. Auch muss jedes Gebiet einzeln betrachtet werden, ob Tempo 30 bzw. ob Tempo 20 eine bessere Alternative darstellt – wobei sich Spielstraßen gerade bei kurzen Sackgassen anbieten.

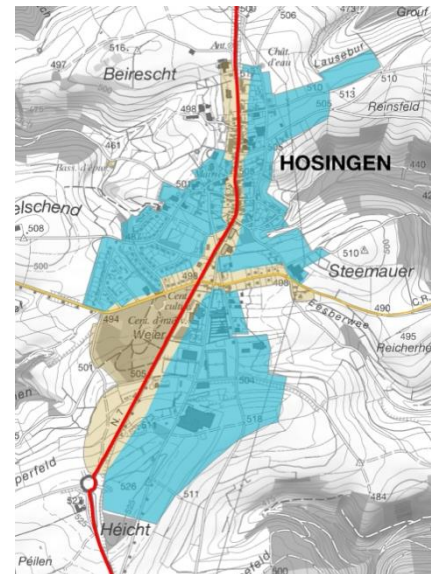
b) Verkehrsberuhigung im siedlungsorientierten System der Ortschaften

➤ Ortschaft Hosingen

Die verbleibenden Straßen 3. Kategorie können allesamt verkehrsberuhigt ausgebildet werden, da es sich um Wohnstraßen und –Wege handelt.

In der Ortschaft Hosingen würde ein Tempo 30-Konzept dahingehend Sinn machen, da hier ob der Größe bzw. Ausdehnung des Siedlungskörpers mehrere in sich geschlossene größere verkehrsberuhigte Gebiete entstehen würden:

- ➔ Hosingen Süd-Ost (Gewerbezone mit Camping östlich N7 und nördlich CR324 – „Op der Héi“),
- ➔ Hosingen Zentrum- West (Gebiete nördlich CR324 und östlich N7: „Weescheed“, „Holzbicht“, „Duurchfaart“, „Deiffert“, „Am Graaf“, „Um Knupp“),
- ➔ Hosingen Zentrum- Ost (Gebiete nördlich CR324 und westlich N7: „Um Weier“, „cité Thiergart“ – ist aktuell schon Tempo 30-Zone -, „An der Meilchen“, „Kraeizgaass“, „Bospesch“).

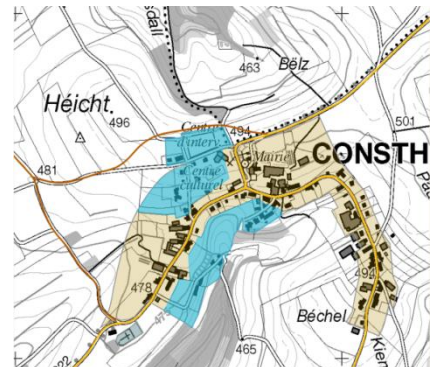


Die Straße „Am Eck“ wäre eine solitäre Straße, die eine Tempo 30-Reglementierung erhalten könnte. Sie wäre aufgrund der Verkehrsbelastung dafür geeignet (kein Durchgangsverkehr, nur Anwohner). Aufgrund des Aufwands für eine solche Insellösung im Vergleich zum Ertrag (die Geschwindigkeiten sind in dieser Straße als vergleichsweise kurze Sackgasse sowieso schon gering) sollte dies jedoch im Detail geprüft werden.

➤ Ortschaft Consthum

In der Ortschaft Consthum macht Tempo 30 nur untergeordnet sind, da die Ortschaft primär über die beiden CR erschlossen werden.

- ➔ Die „rue Groschen“ mit dem „Millewee“ würde eine kleine Tempo 30-Zone konstituieren.
- ➔ „Gaessel“ und „An der Gruft“ würden kleine Insellösungen darstellen, bei denen sich Tempo 30 kaum lohnen würde (kleinere Sackgassen).



Allerdings wird seit geraumer Zeit für Consthum über einen kleinen „Contournement“ nachgedacht, da die LKW des Steinbruchs durch den „Millewee“ auf den CR322 fahren, was für die Anwohner des kleinen Wohngebiets zu Störungen führt. Ein solcher „Umgehungs-Feldweg“ wäre topographisch realisierbar und würde die Ortschaft entlasten (hellbraune Trasse):

- ➔ Der Schwerlastverkehr von und nach Kautenbach kann über den unteren „Millewee“ (den Friedhofsweg“) geleitet werden und führt somit nicht durch die Ortslage Consthums.
- ➔ Eine Umgehungsstrecke wäre für den Verkehr in Richtung „Schinker“ – die Hauptdestination des Schwerlastverkehrs – sinnvoll. Sie würde den „Millewee“ kleinräumlich umgehen. Von Holzthum kommend würde ein Weg nach rechts verschwenken und hinter dem Fußballplatz entlangführen, um dahinter wieder sanft auf den bestehenden Feldweg zu führen.

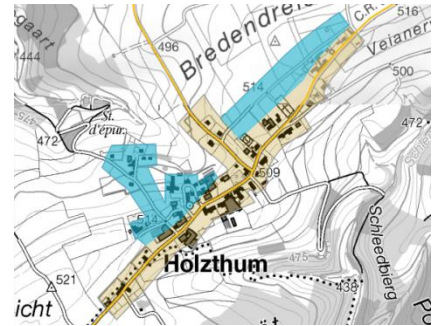
In der Praxis kann dies jedoch nur funktionieren, wenn dazu die entsprechenden Grundstücke der Anrainer genutzt werden könnten. Aufgrund der Topographie beim Sportplatz (kleine Senke) wäre

eine eng an die Bebauung angelegte Wegeführung machbar, lediglich am westlichen „Millewee“ wären Lärmschutzmaßnahmen (Aufschüttung) notwendig.

‣ Holzthum

Als Straßendorf hat sich Holzthum überwiegend entlang der „Hauptstrooss“ entwickelt, die als CR kaum verkehrsberuhigt werden kann. Lediglich die kleineren und jüngeren Erweiterungen kämen daher als rein siedlungsorientierte Straßen für Tempo 30 in Frage:

→ „Virstad“ und der rückwärtige Bereich der „Place de l'Eglise“ könnten verkehrsberuhigt werden, der Nutzen ist hier jedoch vorher im Detail zu prüfen.



‣ Ortschaft Hoscheid

Die Straßen 3. Kategorie sind – analog der Ortschaft Hoscheid – komplett als Tempo 30- bzw. Tempo 20-Zonen („Spielstraßen“) ausbildbar, zumal auch hier richtige „Zonen“ geschaffen werden können – wenn auch in kleinerem Umfang als in Hosingen

→ Hoscheid Süd-West (westlich des CR320): „Lisseneck“, „Bourewée“, „Steiwée“

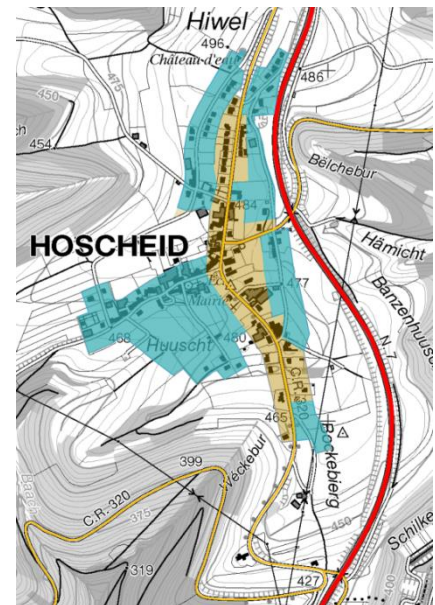
→ Hoscheid Nord-Ost („Merschterwée“ außer CR320, „Braaken“

→ Hoscheid Nord-West (westlich des CR320): „Geisseck“

→ Hoscheid Süd-West (östlich des CR320): „Stroosseneck“

„Geisseck“ wäre eine Art Insellösung – könnte aber aufgrund der Verbindung zum „Steiwée“ (kurzer Feldweg) in die Zone „Hoscheid-West eingegliedert werden.

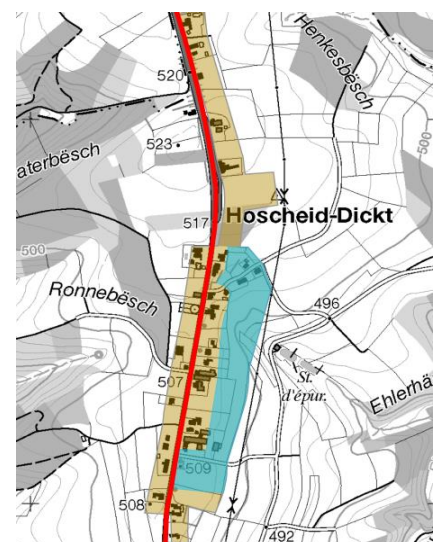
„Stroosseneck“ hingegen stellt eine Insellösung dar, die aufgrund ihrer Länge und der Ausbildung als Durchgangsstraße trotzdem in Tempo 30 umgewandelt werden könnte.



‣ Hoscheid-Dickt

Aufgrund der aktuellen baulichen Aktivitäten bietet es sich hier an, die bereits genutzten bzw. in der Planung befindlichen Wohnbauflächen östlich der N7 in einer gemeinsamen Tempo 30-Zone zu vereinen:

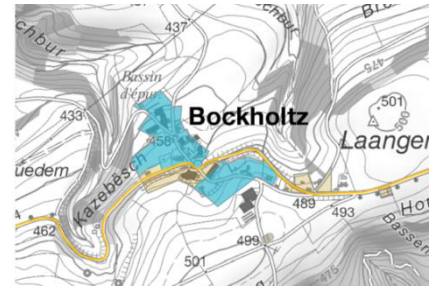
→ Hoscheid-Dickt-Ost („PAP „Schoulwée-Süd“, PAP „Schoulwée“, PAP Kaes II, PAP Gemeinde, „Roudebours“)



► Bockholtz

Die Ortschaft liegt primär an der „Hauptstrooss“ als CR324, so dass hier nur einzelne Straßen für geschwindigkeitssenkende Maßnahmen geeignet sind.

→ Bei „Ennescht Duerf“ wäre über eine Tempo 30-Zone nachzudenken, da der Bereich durch die Aufsiedlung eines kleinen Wohngebiets gerade wächst. Zudem wird die Straße vielfach als Abkürzung in Richtung CR343/Lamichtsbaach-Tal benutzt und aufgrund des rezenten Ausbau des eigentlichen Feldwegs auch durchaus schnell gefahren.

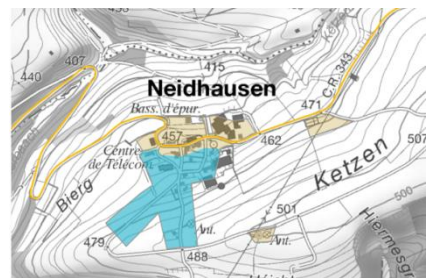


→ Bei „Ewescht“ Duerf ist der Mehrwert einer Tempo 30-Zone als gering einzustufen.

► Neidhausen

Auch Neidhausen ist aktuell zu klein, um wirkliche verkehrsberuhigte Zonen ausbilden zu können bzw. zu müssen – zumal auch hier die Hauptstraße als CR klassiert ist.

→ Sollte das Baugebiet „An der Trieht“ erweitert werden, so wäre über eine Tempo 30-Zone „Neidhausen-Süd“ („An der Trieht“, „Iewesch Duerf“) nachzudenken.

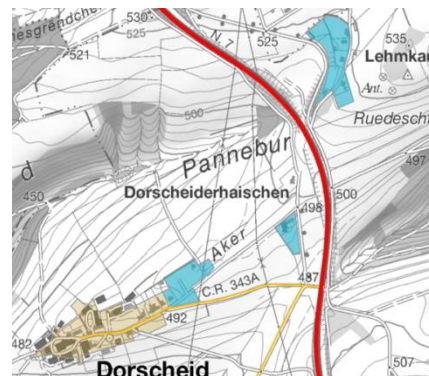


► Dorscheid

In Dorscheid endet der CR343A, der gleichzeitig als „Hauptstrooss“ den Großteil der Gebäude aufnimmt, mitten im Altort. Da die Ortschaft an sich wenige Einwohner hat, ist das Verkehrsaufkommen gering.

→ Somit sind in Dorscheid keine Tempo 30-Zonen nötig, auch wenn eine „An der Haech“ möglich wäre.

→ Die Weiler „Lehmkaul“ und „Dorschterheisschen“ könnten ebenfalls verkehrsberuhigt werden.



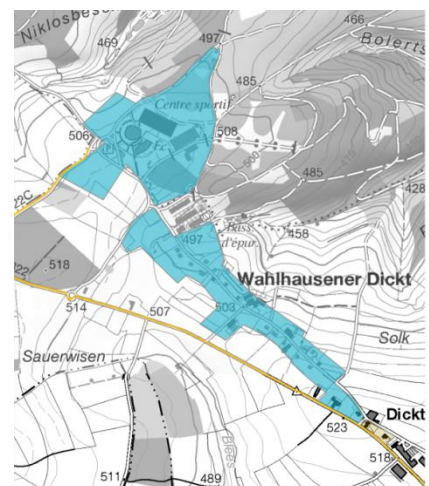
► „Parc“ mit Wahlhausen-Dickt

Der Schulstandort sollte unbedingt in eine verkehrsberuhigte Zone umgestaltet werden, auch wenn der CR322C bis hin zum Schulparkplatz führt.

→ Daher sollte hier der komplette Bereich ab Kreuzung mit „An der Deckt“ verkehrsberuhigt werden.

Insgesamt sollte die interne Erschließung des „Parcs“ ein neues Gesicht erhalten, da aufgrund der in letzter Zeit hinzugekommenen Einrichtungen (z.B. Schwimmbad) und der geplanten Sportinfrastrukturen das aktuelle Verkehrskonzept nicht mehr tragfähig erscheint.

→ Nutzung des Feldwegs zum „Schinker“ zumindest für die Busse der RGTR und des Schulstandorts, da somit komplizierte Wendemanöver im „Parc“ entfallen und der Zeitverlust für den Öffentlichen Transport im Rahmen bleibt (unter der Prämisse, dass die RGTR-Linien 552



und 555 zukünftig über den „Parc“ verschwenkt werden.

- Reorganisation des Schulparkplatzes sowie der Wendeschleife für den IV, eventuell Neuordnung des Busbahnhofs (abhängig, ob Busse weiter die Schleife nutzen müssen oder direkt über den Feldweg in Richtung Schinker ausfahren können).

Wahlhausen-Dickt grenzt an den CR322 an.

- Die Agglomeration wird jedoch fast ausschließlich über die Gemeindestraße „An der Déckt“ erschlossen, die daher komplett in eine Tempo 30-Zone umgewandelt werden kann.

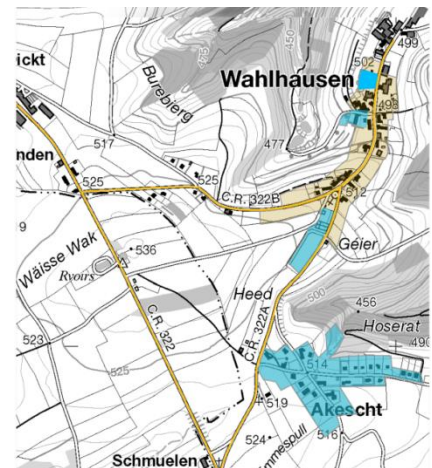
#### Ortschaft Wahlhausen-Dorf und Wahlhausen-Akescht

Im Rest Wahlhausens kommen verschiedene Gebiete, die Straßen der 3. Kategorie aufweisen – für Verkehrsberuhigungen in Frage:

- Wahlhausen-Akescht: „Akescht“ (außer den Anrainern des CR322A).

Insellösungen mit wenig Mehrwert würden die Straßen „Op der Heed“ und „Am Duerf“ (die Stichstraße „beim Hunn“) und „A Meeschgaart“ bringen.

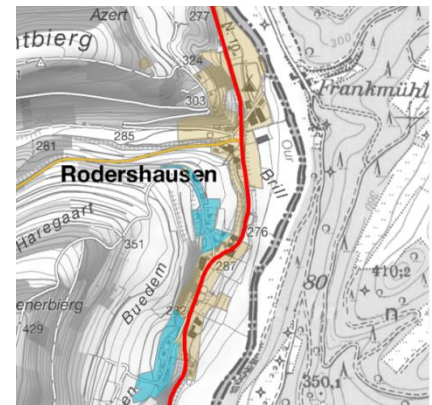
- Hier wäre zu überlegen, den kompletten Dorfbereich Wahlhausens ab der Kirche verkehrsberuhigt auszubilden. Zwar handelt es sich beim Hauptweg um einen CR, der jedoch am Ortsausgang von Wahlhausen abrupt endet. Somit könnte dieser Bereich zusammen mit dem restlichen Ortskern (u.a. Kulturzentrum „A Meesch“) verkehrsberuhigt werden.



#### Rodershausen

Als Straßendorf kommen in Rodershausen nur Insellösungen in Betracht, die auch hier kaum einen Mehrwert bringen.

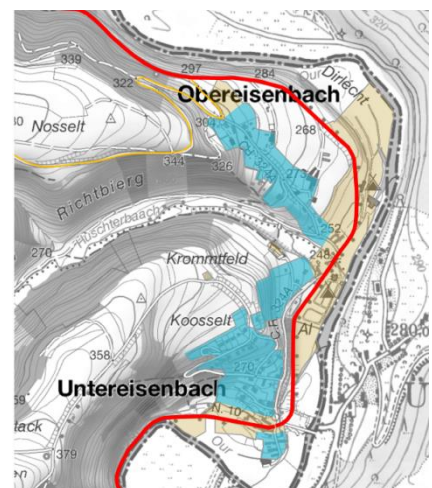
- Damit kann auch hier auf die Schaffung von Tempo 30-Zonen verzichtet werden, auch wenn „Op der Aeltchen“, „Kiirfechtsstrooss“, „Um Weiher“ und „Am Aul“ (die beiden letztgenannten weniger, da hier kaum Wohngebäude zu finden sind) theoretisch dafür in Frage kämen.



#### Eisenbach

Die Ortschaft ist ob ihrer Ausdehnung eher für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung geeignet als die meisten Ortschaften der Fusionsgemeinde – auch wenn weite Teile an der N10 und teils am CR324 liegen. Aufgrund der Topographie sind die Geschwindigkeiten jedoch trotzdem eher gering – allerdings wäre es zu überdenken, dies mit einem korrespondierenden Reglement bzw. Straßenquerschnitt zu verbinden.

- Untereisenbach-West („Am Duerf“ – aktuell schon 30er Zone -, „Um Häregaart“, „Um Ziebchen“ (aktuell „Anlieger Frei“), „Wuelessen Wee“, „Ob Moorenahl“),



- Obereisenbach West („Becherduerf“, „Fëschmaat“),
- „Am Enneschten Eck“ würde als kleine Insellösung nur bedingt einen Mehrwert als Tempo 30-Zone bringen.

› Dasbourg-Pont und Kohnenhaff

Beide kleinen Weiler liegen ausschließlich an der N10.

- Damit ist hier weder der Bedarf noch die Voraussetzung für eine Verkehrsberuhigung gegeben.

c) Verkehrstechnische und gestalterische Maßnahmen im siedlungsorientierten System

› Ortschaft Hosingen

Bei den Straßen der 3. Kategorie (Wohnstraßen und –wege) kommt innerorts den Einmündungsbereichen zu den anschließenden Straßen eine besondere Bedeutung zu – gerade wenn es sich um Staatsstraßen handelt. Hier gibt es an mehreren Stellen Probleme, die nur teilweise befriedigend zu lösen sind – die aufgrund der hohen Frequentierung der N7 jedoch gelöst werden sollten, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet (wenn die einkragenden Eckgebäude, die das Sichtfeld schmälern, im Zuge einer Transformation partiell rückgebaut werden können).

- Vergrößerung der Einmündungsradien und der Sichtfelder der Straßen „Kraizgaass“ (bei N°49), „Duurchfaat“, „Um Knupp“ und „Am Eck“ auf die N7,
- Schaffung einer Wendeanlage „Am Eck“.

› Schulstandort „Parc“

Der „Parc“ am Schulstandort des „Sispolo“ ist in den letzten Jahren gewachsen und hat mit der „Crèche“ und dem Schwimmbad einige stark frequentierte Einrichtungen hinzubekommen. Die beiden geplanten Fußballplätze sowie die geplante Verlagerung der Tennisplätze kommen noch hinzu, so dass die komplette Verkehrs- und Parkplatzstruktur überdacht werden soll:

- Die Zufahrt (der CR) sollte – auch wenn es sich um eine Staatsstraße handelt – frühzeitig auf Tempo 30 verkehrsberuhigt werden, um den Schülern bzw. allgemein den Fußgängern eine höchstmögliche Sicherheit zu bieten.
- Eine durchgängige Gestaltung des CR (über den Feldweg bei der „Crèche“) direkt zum „Schinker“ ist zu überprüfen. Dazu müsste die Straße verbreitert oder mit „Begegnungsbuchten“ ausgestattet werden, da sowohl der Radverkehr, aber insbesondere der landwirtschaftliche Verkehr weiter in beide Richtungen verkehren muss (bei einer Einbahnregelung auch für die Landwirtschaft müssten diese durch den Schulstandort fahren, was nicht tolerabel wäre).
- Reorganisation der Einmündungsbereiche CR – „An der Déckt“ – Zufahrt APHEM, da beide Einmündungen zu dicht beieinander liegen und teils uneinsichtig sind. Eine Möglichkeit wäre, entweder die drei Straßen in einem Kreuzungspunkt kreuzen zu lassen oder die Zufahrt APHEM vorher mit „An der Deckt“ zu kreuzen, so dass nur noch eine Straße auf den CR einmündet. Dies wäre dann möglich, wenn die Straße etwas nach Südwesten verlegt werden würde.
- Die Zufahrt zur APHEM soll verbreitert werden (Begegnungsfall PKW-LKW) und auf öffentlichem Gelände nahe der APHEM eine Wendemöglichkeit erhalten. Eine mittelfristige Verlängerung zum kleinen Kreisel westlich der Sporthalle ist zu prüfen
- Es sollen zusätzliche Parkmöglichkeiten geschaffen werden, die sich an das bestehende Straßennetz angliedern (Parkplatz bei der Sporthalle, Vergrößerung des Parkplatzes beim Schwimmbad, Senkrechtparkplätze an der verbreiterten Zufahrt zur APHEM). Der Parkplatz vor der Schule sollte effizienter organisiert werden.



› Ortschaft Wahlhausen

Wahlhausen hat aufgrund des parallel verlaufenden CR322 kaum Probleme aufzuweisen. In Wahlhausen-Dickt und -Akescht sind die Straßen daher auch bewusst ohne Trottoir ausgebildet, da es keinen wirklichen Durchgangsverkehr gibt. Auch in Wahlhausen ist kaum Durchgangsverkehr vorhanden, da der CR322B in der Ortsmitte endet und der „Feldweg“ nach Wahlhausen nur wenig genutzt wird.

→ Der Einmündungsbereich Akescht-West auf den CR322 ist aufgrund der Randbebauung (bzw. der dortigen Grünstrukturen) uneinsichtig. Daher sollte hier – wie vorne bereits beschrieben – nur das Einfahren erlaubt sein

› Ortschaft Consthum

Die Straßen 3. Kategorie weisen kaum Engstellen auf.

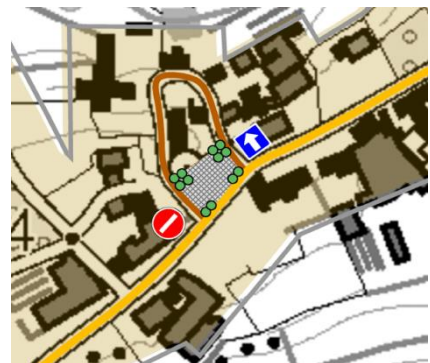
→ Die Einmündung „Groschen“ auf die „rue de Kautenbach“ als CR ist vom Sichtfeld her eingeschränkt, die Straße zudem etwas schmal. Hier könnte eine Einbahnregelung von der „rue de Kautenbach“ hin zum „Millewee“ die Engstelle entschärfen. Aufgrund der geringen Frequentierung kann die Verkehrsführung aber auch so belassen werden.



› Ortschaft Holzthum

Die wenigen Einmündungsbereiche in Holzthum sind unproblematisch – lediglich der zentrale Bereich an und um die Kirche könnte neu geordnet werden.

→ Die Straße „place de l’Eglise“ sollte einen neuen Belag erhalten und als Einbahnstraße um die Kirche herum geführt werden. Der Kirchenvorplatz soll neu gestaltet und als Dorfplatz angelegt werden.



Der Straßenraum bei „Virstadt“ ist etwas beengt, durch die geringe Verkehrsfrequenz jedoch unproblematisch.

› Ortschaft Hoscheid-Dickt

Auch in Hoscheid-Dickt spielen die Einmündungen der Gemeindestraßen auf die N7 eine zentrale Rolle, was die Verkehrssicherheit angeht – zumal in Hoscheid-Dickt innerorts mit Tempo 70 gefahren werden darf.

→ Der „Schoulwee“ hat eine sehr schmale Fahrbahnbreite und durch die Vegetation rund um das alte Schulgebäude ein ungenügendes Sichtfeld auf die N7 – was im Kontext der dortigen Bauarbeiten (Abriss Schulgebäude, Bau zweier Einfamilienhäuser, Verbreiterung des „Schoulwee“ in diesem Kontext) behoben wird.

→ Insgesamt ist zu prüfen, ob von allen Einmündungen auf die N7 (Zufahrt zum zukünftigen Wohngebiet „südlicher Schoulwee“, „Schoulwee“, „Roudebour“, eventuell weitere Zufahrten aus den östlichen Baugebieten) ein Linksabbiegen auf die N7 bzw. von der N7 in die Wohngebiete erlaubt werden soll oder besser eine zentrale Einmündungsmöglichkeit mit Ampelschaltung geschaffen werden sollte.

› Ortschaft Hoscheid

Bei den Straßen 3. Kategorie sind zwar teilweise Engstellen vorzufinden, was durch den nachgeordneten verkehrlichen Charakter jedoch tolerabel ist. Werden diese Straßen geschwindigkeitsbegrenzt, so wird durch die reduzierte Geschwindigkeit das Gefahrenpotential dieser Engstellen weitestgehend entschärft. Teilweise werden die Engstellen auch zeitnah beseitigt, da im Zuge dort entstehender Wohngebiete die Straßen verbreitert werden (können):

- ▶ geringe Fahrbahnbreite Übergang „Braken“ – „Merschterwee“ (wenig frequentiert),
- ▶ Schmale Fahrbahn in den Bereichen „Bourewee“ und „Stroosseneck“ (hier sind PAP im Gange bzw. geplant, die diese Missstände lösen können),
- ▶ Engstellen im Kreuzungsbereich „Lisseneck“ – „Bourewee“ (wenig frequentiert),
- ▶ Engstelle im südlichen „Geisseck“ (zwischen „N°10 Geisseck“ und „N°46 Steiwee“ (tolerabel, solange der bebaute Bereich nicht nach Süden im Bereich „Steikreuz“ erweitert werden soll).

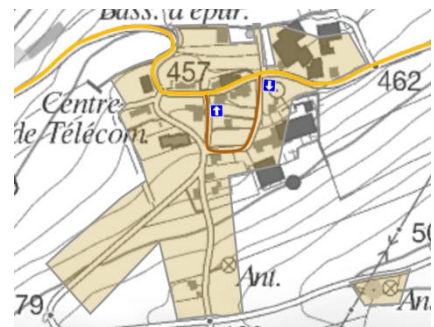
› Bockholtz

Der zentrale Einmündungsbereich „Hauptstrooss“ – „Ewescht Duerf“ – „Ennescht Duerf“ wurde bestmöglich umgestaltet. Die Straßenquerschnitte selbst sind zwar teils beengt, aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens jedoch tolerabel.

› Neidhausen

Auch in Neidhausen sind einige Straßen schmal, aufgrund der geringen Frequentierung ist dies jedoch hinnehmbar.

→ Die wenigen Probleme könnten mit einer Einbahnregelung gelöst werden, indem „Ewescht Duerf-Ost“ als Hauptzufahrt genutzt wird (im Gegenverkehr), dafür die beiden anderen Äste von „Ewescht Duerf“ als Ringstraße im Einbahnverkehr befahren werden.



› Dorscheid (mit Lehmkaul)

Aufgrund der Größe sowie des fehlenden Durchgangsverkehrs der kompletten Ortslage sind hier keine Probleme festzustellen (außer des fehlenden offiziellen Wendebereichs am Ende des CR):

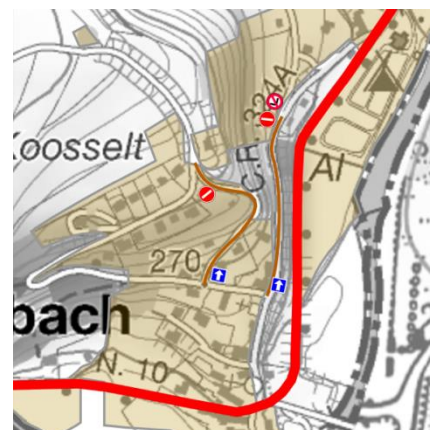
→ Fehlende Wendeanlage „An der Haech“ und „Lehmkaul“.

› Eisenbach

Auch in Eisenbach korrespondieren die meisten Engstellen mit der sehr bewegten Topographie, was nur teilweise gelöst werden kann.

→ „Ziebchen“ ist bereits für den Durchgangsverkehr gesperrt. Aufgrund der steilen und schmalen Fahrbahnbreite sollte der Weg zusätzlich in Einbahnrichtung geführt werden.

→ „Am Duerf“ wurde bereits in Temp 30 gestuft, was die Unfallgefahr an den Engstellen (schmale Fahrbahn in bewegter Topographie) verringert. Zusätzlich sollte zumindest ein Teil der Straße (zwischen Kreuzung „Duerf - Wuelessen Wee“ und einmündung „Mohrfels“ in Einbahnregelung geführt werden.



› Rodershausen

Während der Einmündungsbereich der „Kiirfechtsstrooss“ übersichtlich gestaltet ist, ist der Einmündungsradius von „An der Aeltchen“ topographisch bedingt viel zu gering, so dass aus „Aeltchen“ kommend die Linksabbieger die komplette Gegenfahrbahn mitnutzen müssen. Auch die Straßenquerschnitte bei beiden Gemeindestraßen sind teils sehr schmal, was jedoch durch die Randbebauung „Kiirfechtsstrooss“ bzw. durch die Topographie „An der Aeltchen“ kaum zu lösen ist.

→ Fehlende Wendeanlage „An der Aeltchen“, die unbedingt erstellt werden sollte.

› Dasbourg-Pont

Die „Dosberbréck“ besteht nur aus Staatsstraßen.

## 2.4 Verbund der Verkehrsnetze und der unterschiedlichen Verkehrsregelungen

### 2.4.1 Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander

Im weiteren Verlauf soll ein Gesamtsystem entwickelt werden, das eine bestmögliche Ergänzung der Einzelsysteme unter Berücksichtigung der jeweiligen individuellen Bedürfnisse der einzelnen Kompartimente ermöglicht. Insbesondere die räumlichen Bereiche, wo die Einzelsysteme aufeinandertreffen (Schnittstellen), sind von besonderer Bedeutung. Denn einerseits gilt es, die Einzelsysteme gerade dort miteinander zu vernetzen und zu verlinken (z.B. Umsteigepunkte PKW – Bus). Andererseits kann das Aufeinandertreffen auch Konflikte verursachen, die es zu lösen gilt (Kreuzungen Fußwege – stark frequentierte Straße).

Um eine tatsächliche Verschiebung des Modal-Splits zulasten des Individualverkehrs zu erzielen, muss eine gezielte Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander erfolgen. Im besten Fall ist damit die Zugänglichkeit zum nächstgelegenen Bahn- oder Bushalt gemeint. Meist ist im ländlichen Raum die Bevölkerung nicht in unmittelbarer Nähe einer leistungsstarken ÖV-Linie gelegen, so dass zum Erreichen des nächsten Bus- oder Bahnhaltepunkts auf den PKW (oder das Rad) zurückgegriffen werden muss. Somit sind an den Haltepunkten ausreichend komfortable und sichere Parkmöglichkeiten anzubieten, damit dieses Umsteigen auf den ÖV überhaupt in Anspruch genommen wird.

- › Schnittstellen und Begegnungspunkte schaffen, um gemischte Systeme (Bus-Bahn, Auto-Bus, Fuß-Bus) zu ermöglichen.
- › Komplementäre Infrastrukturen für Intermodalitäten schaffen (P&R- Plätze, Fahrradparkplätze bei Bushaltestellen, etc.).
- › Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger dezentral konzentrieren (d.h. Bündelung der Schnittstellen an zentralen geeigneten Punkten).
- › Konfliktlösung an den Schnittstellen, die durch die unterschiedlichen bzw. gegensätzlichen Ansprüche der Systeme hervorgerufen werden, z.B. durch Zebrastreifen oder Fußgängerampel an der Schnittstelle IV – NMV, Busbucht bei IV – ÖV, etc.).

Das Gesamt-Verkehrswegenetz setzt sich aus den einzelnen Komponenten der Einzelsysteme MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖV (Öffentlicher Verkehr) und NMV (nicht-motorisierter Verkehr) zusammen.

Im ländlich geprägten Raum wird das eigentliche Netz dabei primär durch das Straßennetz konstituiert, da sich sowohl MIV als auch ÖV darauf (da im Nordosten des Großherzogtums keine Schienenverbindung vorhanden ist) abspielen. Auch für den NMV stellt das Straßennetz das Grundgerüst dar, da dieser primär durch Feldwege und straßenbegleitende Trottoirs konstituiert wird und nur untergeordnet separate Fußwege vorhanden sind.

### 2.4.2 Intermodalität

Um das Gesamt-Verkehrswegenetz noch leistungsfähiger zu machen, ist eine optimierte Abstimmung der einzelnen Systeme anzustreben, um eine systemübergreifende Nutzung zu ermöglichen. Gerade im Ländlichen Raum, wo durch die vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte das Nutzerpotential niedriger ist, sind Kombinationen sowohl Systemintern (z.B. Umsteigen von einer auf die nächste Buslinie bzw. Umsteigen vom Bus auf den Zug) als auch intermodal notwendig, um ein leistungsfähiges Verkehrsnetz bereitstellen zu können.

Demnach fallen den Schnittstellen bzw. Umsteigepunkten vom einen auf das andere System besondere Bedeutung zu, da sie mit entscheidend sind, ob ein solches intermodales Angebot angenommen wird oder nicht.

#### a) MIV – ÖV

Zum Umsteigen vom privaten PKW auf das ÖPNV-System hat sich primär die Anlage von Park&Ride-Plätzen bewährt (siehe Kapitel „Parkraummanagement“). Einige davon sind in der Gemeinde bereits vorzufinden:

##### ‣ Dasbourg-Pont

Bei der Dosberbréck sind einige Parkplätze am Bushalt vorhanden, die sowohl für Besucher der Tankstelle, Wanderer sowie Umsteigewilliger auf den Bus bzw. zum Bilden von Fahrgemeinschaften genutzt werden.

##### ‣ Eisenbach „Bréck“

An der Eisenbacher Grenzbrücke ist ebenfalls ein „Mehrzweckparkplatz“ vorhanden, der auch von „Umsteigern“ genutzt werden könnte. Gerade bei einer möglichen Direktverbindung nach Wahlhausen, den „Parc“ bis zum großen geplanten P&R „Schinker“ könnte dies auch für den Berufsverkehr interessant werden

##### ‣ Dorscheid „Poul“

In Dorscheid beim Bushaltepunkt „Poul“ an der N7 sind ebenfalls einige Parkplätze vorhanden, um die BürgerInnen von Neidhausen und Dorscheid zum Umsteigen auf den Öffentlichen Transport zu animieren. Zwar könnten die Distanzen aus beiden Ortschaften auch mit dem Rad zurückgelegt werden, wobei die bewegte Topographie ein Hemmnis darstellt.

Allerdings wäre es sinnvoll, am Kreisverkehr „Schinker“ einen richtigen und leistungsfähigen Kreisverkehr zu schaffen.

##### ‣ P&R am Kreisverkehr

→ Ein zentraler Busbahnhof am Kreisel kann als zentraler Umsteigepunkt fungieren. Dies bedeutet, dass die Fahrgäste bereits mit dem Bus dort ankommen und auf eine andere der andienenden Buslinien, die sie zu ihrem Ziel bringt, umsteigen.

→ Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, sollte der Haltepunkt durch einen „Park&Ride“-Platz ergänzt werden. Damit können diejenigen potentiellen Kunden, die weiter entfernt wohnen, keine leistungsfähigen Zubringerbusse haben (z.B. aktuell aus Richtung Wahlhausen) oder für die der Umsteigevorgang eine zu hohe Komforteinbuße bedeutet, für den ÖV gewonnen werden. Der Parkplatz selbst soll dem Haltepunkt direkt zugeordnet werden. Er sollte als ökologischer Parkplatz ausgebildet werden und in Phasen erweiterbar sein. So kann in einer ersten Phase



(kleiner Parkplatz) die Akzeptanz getestet werden, um bei entsprechender Nachfrage die Parkflächen schrittweise zu vergrößern.

- Da zwei Bereiche („Kleeblätter“ zwischen alter und neuer Trasse des CR322) zur Verfügung stehen, sollte ein Bereich als Bus-P&R genutzt werden (Bus – Bus bzw. Umstieg PKW – Bus), während der andere Bereich als reiner „Mitfahrerparkplatz“ („co-voiturage“) angelegt werden soll.

#### b) NMV – ÖV

Das Fahrrad kann die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver machen, da sich die Haltestellen und Bahnhöfe auf diese Weise besser erreichen lassen. Das fußläufige Einzugsgebiet eines Haltepunktes umfasst ca. 2km<sup>2</sup> und beschränkt sich auf einen Umkreis 0,8km. Mit dem Rad erweitert sich der Einzugsbereich auf 32km<sup>2</sup> bzw. 3,2 km Radius rund um den Haltepunkt.

Abstellanlagen („Bike & Ride“) sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Fahrrades, denn nur bei Gewährleistung einer sicheren Abstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Ziel bzw. zur ÖPNV-Haltestelle wird das Fahrrad als vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) gesehen. Weitere Ansprüche an den Abstellplatz sind die Möglichkeit, das Fahrrad bequem abstellen und abschließen zu können und Beschädigungen (durch Umkippen) zu verhindern.

Um eine möglichst hohe Akzeptanz der „B+R“-Anlagen zu erreichen, sollten bei der Planung daher folgende Randbedingungen berücksichtigt werden:

- › Lage der Stellplätze in unmittelbare Nähe zum Bahnsteig (im Optimalfall direkt am Bahnsteig). Bei unterschiedlichen Anfahrtswegen und Herkunftsgebieten ggf. Anbieten mehrerer Abstellmöglichkeiten mit ausreichendem Stellplatzangebot.
- › Sicheres, komfortables Abstellen der Fahrräder und Schutz vor Diebstahl, Beschädigung und Witterungseinflüssen. Bei größeren Bahnhöfen oder Stationen mit hoher Nachfrage ist ein differenziertes, nutzerspezifisches Angebot für kurzfristiges Parken (bis zwei Stunden), langfristiges Parken und Dauerparken über mehrere Wochen (z.B. vermietete Abstellmöglichkeiten für hochwertige Räder) vorzuhalten (kommt eher im städtischen Raum zum Tragen).
- › Der Standort sollte leicht auffindbar sein. Die Abstelleinrichtungen sollen gut einsehbar und beleuchtet sein („soziale Kontrolle“).
- › Die Erreichbarkeit der B+R-Anlage vom Wohnort zur Station sollte durch attraktive und sichere Radverbindungen sichergestellt werden.

In der Gemeinde Parc Hosingen kommen einige Standorte in Frage, an denen B&R-Anlagen angeboten werden könnten:

- Der Bushaltepunkt am Kreisverkehr „Schinker“ ist aktuell sehr gut an das ÖV-Netz angeschlossen. Daher wird er – gerade von Bürgern der Ortschaft Wahlhausen, die nicht ganz so leistungsfähig ans Busnetz angeschlossen ist, genutzt – die teils mit dem Fahrrad kommen. Wird ein richtiger Busbahnhof dort errichtet, wird der Standort noch interessanter und sollte dann mit komfortablen Abstellanlagen (z.B. Fahrradboxen) ausgestattet werden.
- Im Ortszentrum von Hosingen kämen die beiden Haltepunkte „Eesberwee“ und „Iewescht Duerf“ für Abstellanlagen in Frage, da hier eine gewisse Ortschaftsgröße und damit ein gewisses Einzugsgebiet vorhanden ist.

## 2.5 Parkraummanagement für den öffentlichen und privaten Raum [Art. 4 (2) 4 RGD]

### a) Öffentliches Parkraummanagement

#### › Parken im Straßenraum

In einigen Wohngebieten der Gemeinde sind straßenbegleitende Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden, die in der Regel als Längsparkstreifen angeordnet – baulich oder durch Markierung von der Fahrbahn abgetrennt – sind. Bei neueren Baugebieten werden ebenfalls Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten, sei es als Längsparkstreifen oder dezentrale „Parkinsel“. Jedoch ist auch in den übrigen Straßen, die keine ausgewiesenen Stellplätze im Straßenraum haben, straßenbegleitendes Parken möglich. Nur in Ausnahmefällen und gerade an Teilen der Durchgangsstraßen ist dies durch reglementarische Maßnahmen untersagt.

→ Aufgrund der geringen Größe der Gemeinde ist ein eigenes Parkraummanagement für die straßenbegleitenden Stellplätze (z.B. Parkzeitbeschränkung über Parkscheibe oder Gebührenpflicht, Anwohnerparkausweise o.ä.) nicht nötig.

→ Bei zukünftigen Baugebieten ist eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum vorzuschreiben, die jedoch baulich und gestalterisch bestmöglich in das städtebauliche Konzept integriert werden sollen.

#### › Öffentliche Parkplätze

Wie aus dem ersten Teil der „étude préparatoire“ ersichtlich, sind gerade im Hauptort Hosingen einige öffentliche Parkplätze vorhanden, die den dortigen öffentlichen Einrichtungen zugeordnet sind (Kirche, Gemeindehaus, Versorger, Kindergarten, etc.). Jedoch entspricht die Anzahl der dort angebotenen Stellplätze zu manchen Uhrzeiten nicht der Nachfrage, so dass Ausbaubedarf besteht.

→ Im Zentrum Hosingens ist die Parkplatzsituation rund um die Gemeindeverwaltung zu bestimmten Uhrzeiten etwas angespannt. Langfristig kann das Problem dadurch entschärft werden, dass nach Verwirklichung des „Contournement“ in der aktuellen Fahrbahn der „Hauptstrooss“ Längsparkplätze geschaffen werden können. Um die aktuellen Probleme zu lösen, sollte versucht werden, beim alten Gemeindeatelier bzw. dem Kindergarten zusätzliche Stellplätze zu schaffen.

→ Auch im „Parc“ stoßen die Kapazitäten der Parkplätze – u.a. wegen der jüngsten und zukünftigen Ausbaumaßnahmen – an ihre Grenzen. Hier könnte die Schaffung weiterer dezentraler Stellplätze (z.B. Senkrechtparkplätze am Weg zur APHEM für den „service écologique“, Parkplatz am nordwestlichen Ende der Sporthalle) bzw. die Vergrößerung des Schwimmbadparkplatzes für Abhilfe schaffen.

### b) Sonderparkplätze

Zur Entlastung der innerörtlichen Straßen und zur Stärkung des ÖV kann ein P+R-Angebot beitragen. Dabei werden an geeigneten Haltestellen PKW-Stellplätze vorgehalten, die dem PKW-Fahrer ermöglichen, seinen Wagen an der Haltestelle bzw. Bahnhof abzustellen und bis zu seinem innerstädtischen Ziel das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

In unmittelbarer Nähe von zentralen Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Schule) haben sich als Alternative Vorfahrtmöglichkeiten zum Bringen und Holen von Fahrgästen („Kiss&Ride“) bewährt. Für den Bring- und Abholvorgang, der meist nur ein kurzes Parken erfordert, sind Stellplätze - mit möglichst freiem Blick zum Bus- bzw. Bahnsteig - anzulegen. Eine Behinderung des übrigen Öffentlichen Transports sollte dabei vermieden werden. In Abhängigkeit von der Bedeutung des Fahrgastaufkommens können zwischen 3 und 10 K&R-Stellplätze („Kiss&Ride“) angelegt und entsprechend beschildert werden.

‣ Möglicher P&R am Kreisverkehr

Die Bushaltestelle am Kreis „Schinker“ könnte als zentraler Umsteigepunkt ausgebaut werden. Dies bedeutet einerseits, dass Fahrgäste bereits mit dem Bus dort ankommen und auf eine andere der andienenden Buslinie, die sie zu ihrem Ziel bringt, umsteigen. Andererseits bestünde jedoch auch die Möglichkeit, dass die Leute aus dem direkten Umland mit dem Auto zum „Schinker“ kommen und dort auf den Öffentlichen Transport umsteigen.

→ Daher ist zu überlegen, den dortigen Haltepunkt (der umstrukturiert werden sollte) durch einen „Park&Ride“-Platz zu ergänzen. Damit können diejenigen potentiellen Kunden, die weiter entfernt wohnen bzw. keine leistungsfähigen Zubringerbusse haben (z.B. aktuell Wahlhausen) oder für die der Umsteigevorgang Bus – Bus eine zu hohe Komforteinbuße bedeutet, für den ÖV gewonnen werden. Der Parkplatz selbst soll dem Haltepunkt direkt zugeordnet werden. Er kann als ökologischer Parkplatz ausgebildet werden und in Phasen erweiterbar sein. So kann in einer ersten Phase (kleiner Parkplatz) die Akzeptanz getestet werden, um bei entsprechender Nachfrage die Parkflächen schrittweise zu vergrößern. Der Bereich zwischen der jetzigen und der ehemaligen Trasse des CR322 (nordöstlich der Kreisverkehrsstrasse) könnte dafür genutzt werden.

‣ Parkplatz Schule

Der Parkplatz an der Zentralschule ist so angelegt, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto „bis fast vor die Tür“ bringen können.

- Zusätzlich wurden Halteflächen in Eingangsnähe für Kurzzeitparker vorgesehen, die dem „Kiss&Ride“-Prinzip entsprechen.

c) Privater Parkraum

Private Parkmöglichkeiten befinden sich auf den Privatgrundstücken. Entsprechende Festsetzungen zu Anzahl der Stellplätze je Wohneinheit und zur Form der Parkmöglichkeiten (z.B. als eine in das Gebäude integrierte Garage) können im Zuge der Ausarbeitungen eines PAP auf der Planungsebene getroffen werden.

## 2.6 Zusammenfassung Mobilitätskonzept

Eine wichtige Säule des Mobilitätskonzepts stellt im Bereich des Individualverkehrs (IV) die Implementierung einer Straßenhierarchie dar, die konsequent in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Straßen unterteilt.

- Beim verkehrsorientierten Netz (RN, CR und Gemeindeverbindungsstraßen) ist in einigen Ortschaften innerorts die Verkehrsbelastung durch das verkehrsorientierte Netz so groß, dass ein vernünftiges Nebeneinander von fließendem Verkehr und Wohn- bzw. Aufenthaltsfunktion nicht mehr gewährleistet werden kann, so dass hier größere Maßnahmen notwendig sind
  - Für die Ortschaft Hosingen ist schon seit geraumer Zeit eine Umgehungsstraße in der Planung, die zwischen 2020 und 2030 auch gebaut werden soll.
  - Für Hoscheid-Dickt gibt es bisher solche Konzepte nicht, obwohl die Verkehrsbelastung ähnlich hoch ist. Daher wird hier ein mehrstufiges Konzept vorgeschlagen, das kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar ist (Reduzierung der Richtgeschwindigkeit von 70Km/h auf 50 Km/h/ Schaffung eines zentralen Kreuzungspunktes mit Ampelschaltung oder Kreisverkehr, um einerseits den Verkehr weiter zu beruhigen, andererseits geordnete Einfädelmöglichkeiten aus den östlichen Wohngebieten auf die N7 zu ermöglichen/ Umgehungsstraße.

- Das siedlungsorientierte Netz (Gemeindestraßen) kann flächendeckend in Tempo 30-Zonen umgewandelt werden. Dadurch können mehr Lebensqualität und weniger Belastungen durch den Autoverkehr erzielt werden, das Unfallrisiko wird deutlich minimiert (häufigste Ursache = überhöhte Geschwindigkeit) – zudem bedeutet „langsamer“ gleichzeitig „sauberer“ und „leiser“.
- Sinn macht ein Tempo 30-Konzept nur dort, wo größere zusammenhängende Gebiete verkehrsberuhigt werden können (keine einzelnen Stichstraßen als Insellösungen, sondern komplette Quartiere) und wo auch wirklich ein Bedarf gegeben ist. Möglich und sinnvoll wären in diesem Kontext u.a. die „neuen“ Wohngebiete in Hoscheid-Dickt, die Wohngebiete im südwestlichen („Cité Thiergaart“/ „Um Weiher“) und nordöstlichen Hosingen „Am Graaf“/ „Um Knupp“, Wahlhausen-Akescht – aber auch die Aktivitätszone „Op der Héi“ in Hosingen

Engstellen sind meist topographisch oder baulich (Randbebauung) bedingt und/ oder aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens unproblematisch. Die wenigen kritischen Punkte sind über reglementarische Maßnahmen lösbar, bauliche Maßnahmen sind nur bei wenigen Gefahrenpunkten zu überdenken.

- Einbahnlösungen in Eisenbach („Ziebchen“, „Duerf“), eventuell auch in Neidhausen („Teile von lewescht Duerf“) oder Holzthum („Place de l’église“).
- Punktuelle bauliche Maßnahmen bei Einmündungen von Nebenstraßen auf stark befahrene Hauptachsen (z.B. in Hosingen „Am Eck“ oder „Kraizgaass-Mitte“ auf die N7), sofern sich die Möglichkeit ergibt (Teilabriss der einkragenden Randbebauung).
- Umgehung der Zufahrt zum Steinbruch „Rinnen“ in Consthum nördlich des Fußballfeldes, um den Schwerlastverkehr aus der Wohnstraße „Millewee“ herauszuhalten.

Der öffentliche Verkehr (ÖV) ist durch ein Bündel an Maßnahmen zu stärken. Insbesondere sollte die Leistungsfähigkeit des Netzes überprüft werden, in dem zusammen mit der RGTR mögliche Liniennetzmodifikationen besprochen werden (Direktverbindungen, Schnellbusse, bessere Taktung bei Umsteigelinien).

- Gerade die Idee eines dezentralen Umsteige-Busbahnhofs am Kreisel „Schinker“ könnte die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr erhöhen, da so eine zum Auto konkurrenzfähige Verbindung in die Hauptstadt geschaffen werden könnte, die in Kombination mit einem P&R-Platz auch von Auswärtigen genutzt werden könnte (u.a. „frontaliers“).
- Auch die Verlängerung bzw. Neuschaffung von zusätzlichen Buslinien aus dem Ourtal in Richtung Schul-, Sport- und Freizeitzentrum „Parc“ (mit Verlängerung bis zum angedachten Busbahnhof am Kreisel Schinker) würde den ÖPNV konkurrenzfähiger machen.
- Die „Umleitung“ möglichst vieler Buslinien (nach Möglichkeit aller) über den „Parc“ würde den Öffentlichen Transport dahingehend stärken, dass man bequem und schnell zum Schwimmbad „Aquanatour“ als auch zu den bestehenden bzw. geplanten Sporteinrichtungen gelangt – zumal sich die Umwegezeiten in Grenzen halten.
- Die Gemeinde muss durch flankierende Maßnahmen (Komfort an den Haltestellen, Fahrgastinfos, Fahrradstellplätze, attraktive fußläufige Anbindungen) ihren Beitrag leisten, um dem öffentlichen Transport in der Gemeinde einen Schub zu geben.

Der nicht-motorisierte Verkehr (NMV) spielt aktuell eher im Bereich Freizeit und Naherholung eine Rolle. Gerade in den topographisch gemäßigten Bereichen auf dem Höhenrücken nahe der N7 sollte daher das Wegenetz ausgebaut werden, um mehr Fuß- und Radverkehr zu generieren.

- Hinsichtlich der „Pistes cyclables nationales“ ist die Gemeinde mit „nur“ der PC22 etwas unterrepräsentiert. Die Schaffung einer zusätzlichen Nord-Süd-Radpiste wäre dabei topographisch machbar, leistungsfähig und sinnvoll, zumal durch das bestehende Feldwegenetz bereits ein Großteil der Trassen vorhanden wäre (zwischen Markenbach und Hoscheid-Dickt, zwischen dem „Parc“ und Hosingen, nördlich Hosingen bis zur Lehmkaul). Die wenigen Lücken werden gerade von der

Gemeinde geschlossen (Hoscheid-Dickt – Henckesbäsch – „Parc“) bzw. sind schließbar (Hosingen-Nord – Kreuzung N7-CR324).

Eine solche nationale Radpiste hätte tatsächlich regionalen Charakter, da sie über bestehende Feldwege nach Süden (bis fast zum Fridhaff) und nach Norden (bis Weiswampach – allerdings mit Kreuzungen der N7) relativ problemlos verlängerbar ist.

- › Fußläufige Verbindungen aus den Wohngebieten sind – gerade in den Ourtal-Ortschaften – mit topographischen Hürden verbunden. Trotzdem sollen auch hier möglichst viele und kurze Wege angeboten werden, auch wenn diese nicht niveaugleich ausgebildet werden können. Entlang der Our bzw. in den Ortschaften nahe der N7 ist dies jedoch möglich. Regionale bzw. nationale Wanderwege sind – im Gegensatz zu den Radpisten – in großer Zahl vorhanden.

Ein richtiges Parkraummanagement ist in einer ländlichen Gemeinde wie Parc Hosingen nicht von Nöten. Gerade im Hauptort Hosingen, wo sich die wenigen öffentlichen Einrichtungen konzentrieren, sind ausreichend öffentliche Parkplätze vorhanden.

- › Lediglich bei der Gemeindeverwaltung ist das Parkraumangebot limitiert, hier sollten zumindest temporär zusätzliche Stellplätze geschaffen werden (bis endgültig geklärt ist, ob die Gemeindeverwaltung verlagert wird).
- › Im Schul- und Sportkomplex wird das Parkraumangebot durch die hinzukommenden Nutzungen (Fußball- und Tennisplätze) knapp, so dass auch hier – dezentral konzentriert an mehreren Standorten – Abhilfe geschaffen werden soll.
- › Zusätzliche „weiche“ Maßnahmen (Beschilderungen) gerade an diesen beiden Haupt-Besuchermagneten würden hier den Komfort erhöhen.

Parkplätze/ Abstellmöglichkeiten spielen jedoch hinsichtlich der Intermodalität bei den Übergängen PKW-Bus bzw. Fahrrad-Bus eine große Rolle:

- › Bezüglich PKW-Bus sind innerhalb der Ortslagen einige kleine P&R-Plätze vorhanden (Dorscheid-Poul, Eisenbach-Grenzbrücke, Hoscheid-alte Gemeindeverwaltung, Holzthum-Friedhof). In den kleineren Ortschaften ist dies nicht notwendig, da fast alle Wohngebiete im 300m-Radius einer Bushaltestelle liegen.
- › Ein neuer und größerer P&R-Platz ist am Kreisverkehr „Schinker“ angedacht, da dieser strategisch günstig an der Kreuzung zweier wichtiger Straßenachsen (N7 als Hauptverkehrsader des Nordens, CR322 als Zubringer aus Our- und Clervetal) liegt. Ein P&R kann hier zwei Möglichkeiten bieten: Einmal das Umsteigen auf den Öffentlichen Transport, weswegen die Haltestellensituation am „Schinker“ zentralisiert werden soll. Aber auch die Nutzung als „Treffpunkt Fahrgemeinschaft“/ „Co-Voiturage“ ist denkbar
- › An den größeren Bushaltestellen sollten zumindest einige Fahrradabstellplätze angeboten werden, damit die Bürgerinnen und Bürger die Wahlmöglichkeiten haben, zu Fuß oder mit dem Rad zur Bushaltestelle zu gelangen.

Was die Verkehrskonzepte für die zukünftigen Siedlungsflächen betrifft, so sind hier insbesondere die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs zu beachten, indem die Baugebiete eine gute fußläufige Verbindung zum Ortskern bzw. den zentralen Einrichtungen der Ortschaft erhalten und auch der Zugang zum öffentlichen Transport gesichert ist. Innerhalb der Gebiete soll versucht werden, die neugeplanten Wohnstraßen selbst möglichst von Durchgangsverkehr freizuhalten, um dem Straßenraum eine gewisse Aufenthaltsqualität zu verleihen und gleichzeitig die Lärmbelästigung für die neuen Wohngebäude zu minimieren. Umgekehrt soll die Anbindung das örtliche bzw. überörtliche Straßennetz möglichst so erfolgen, dass durch den Verkehr der neuen Baugebiete möglichst wenig Durchgangsverkehr für die angrenzenden Wohnquartiere entsteht.

- Wie genau diese Aspekte - individuell auf den jeweiligen Standort zugeschnitten – für die einzelnen Gebiete berücksichtigt werden bzw. wie die Auswirkungen auf die Umgebung bzw. das bestehende Verkehrsnetz sein werden, geht global beschrieben aus dem Synthesekonzept und für jede Einzelfläche aus dem korrespondierenden „Schéma Directeur“ hervor.  
„Hoscheid-Dickt-Ost“ nimmt dabei eine Sonderstellung ein, da hier gerade große Bauflächen in der Umsetzungsphase sind und ihre Anschlüsse an das überörtliche Straßennetz – hier die N7 – unbedingt aufeinander abgestimmt werden sollte.

# COMMUNE DE PARC HOSINGEN

## PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL

### ———— VOLUME 2 ————

#### ETUDE PRÉPARATOIRE

#### KONZEPTE:

#### 3. GRÜN- UND FREIRAUMKONZEPT



07. JUNI 2017



CO3 s.à r.l.  
3, bd de l'Alzette  
L-1124 Luxembourg

**DEWEY MULLER**  
architekten stadtplaner architectes urbanistes

Dewey Muller Partnerschaft mbB  
Architekten Stadtplaner  
15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte  
L- 1331 Luxembourg





# INHALTSVERZEICHNIS

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>3.</b>  | <b>GRÜN- UND FREIRAUMKONZEPT</b>   | <b>1</b>  |
| <b>3.1</b> | <b>Gemeinde Parc Hosingen</b>  | <b>1</b>  |
| 3.1.1      | Charakterisierung des Landschaftsraumes und der Gebiete von ökologischem und landschaftlichem Interesse..... | 1         |
| 3.1.2      | Maßnahmen zum Erhalt und der Inwertsetzung des Landschaftsraumes .....                                       | 8         |
| <b>3.2</b> | <b>Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen</b>  | <b>27</b> |
| 3.2.1      | Hosingen.....  | 27        |
| 3.2.2      | Rodershausen .....   | 29        |
| 3.2.3      | Dasbourg-Pont .....  | 31        |
| 3.2.4      | Kohnenhof.....   | 32        |
| 3.2.5      | Ober-/ Untereisenbach.....   | 33        |
| 3.2.6      | Wahlhausen und Aketscht .....  | 34        |
| 3.2.7      | Wahlhausener Dickt .....   | 36        |
| 3.2.8      | Bockholtz.....   | 38        |
| 3.2.9      | Neidhausen .....   | 40        |
| 3.2.10     | Dorscheid .....  | 42        |
| 3.2.11     | Consthum .....   | 43        |
| 3.2.12     | Holzthum.....  | 46        |
| 3.2.13     | Hoscheid .....   | 48        |
| 3.2.14     | Hoscheid-Dickt .....   | 54        |



### 3. GRÜN- UND FREIRAUMKONZEPT

| PLAN        | INHALT                    | BESCHREIBUNG   |
|-------------|---------------------------|--|
| 1208_co_III | Grün- und Freiraumkonzept | Schematische Darstellung der Maßnahmenvorschläge zum Umweltschutz und zu Objektplanungen im Rahmen des Grün- und Freiraumkonzepts. |

Basierend auf dem « Règlement grand-ducal du 8 mars 2017 concernant le contenu de l'étude préparatoire d'un projet d'aménagement général » definiert Art. 4 die „Éléments constitutifs du concept de développement“. Das Entwicklungskonzept ist in die drei Abschnitte Städtebauliches Konzept, Mobilitätskonzept sowie Grün- und Freiraumkonzept gegliedert.

Der Abschnitt Grün- und Freiraumkonzept beinhaltet:

*Gesetzliche Grundlage: Art. 4 Abschnitt 3 - Le volet concernant les espaces verts comporte au moins:*

|    |   |  |
|----|---|--|
| 1. | <i>la mise en valeur des paysages et des espaces verts intra-urbain</i> | die Inwertsetzung des Landschaftsraumes und der innerörtlichen Grünflächen |
| 2. | <i>les zones d'intérêt écologique et paysager</i>                       | die Gebiete von ökologischem und landschaftlichem Interesse                |
| 3. | <i>les éléments naturels à protéger</i>                                 | die geschützten Elemente des Naturraumes                                   |
| 4. | <i>le maillage écologique</i>   | die Biotopvernetzung   |

Das vorliegende Grün- und Freiraumkonzept der Gemeinde Parc Hosingen gliedert sich in folgende Kapitel:

#### › Kapitel 0.1: Gemeinde Parc Hosingen

Charakterisierung des Landschaftsraumes und der Gebiete von ökologischem und landschaftlichem Interesse (*Gemeindeebene*)

Übergeordnete Maßnahmen zu Biotopvernetzung, Erhalt und Inwertsetzung des Landschaftsraumes (*Gemeindeebene*)

#### › Kapitel 0.2: Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen

Charakterisierung des Landschaftsraumes, der innerörtlichen Grünflächen und geschützter Elemente des Naturraumes (*Ortsebene*)

Ortsspezifische Maßnahmen zu Biotopvernetzung, Erhalt und Inwertsetzung des Landschaftsraumes (*Ortsebene*)

Die Maßnahmen werden im Text beschrieben und im Plan 1208\_co\_III verortet.

Das Grün- und Freiraumkonzept der Gemeinde Parc Hosingen wurde auf Basis der Bestandsaufnahme („Étude préparatoire“ (EP) - Vol.1), den landesplanerischen Vorgaben des „Plan Directeur Sectoriel Paysage“ (PSP, Projet RGD, MDDI, Juni 2014), des „Programme Directeur“ (PD) und des „Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzepts“ (IVL) sowie den Vorgaben des geänderten Naturschutzgesetzes („loi du 19 janvier 2004“) entwickelt.

### 3.1 Gemeinde Parc Hosingen

#### 3.1.1 Charakterisierung des Landschaftsraumes und der Gebiete von ökologischem und landschaftlichem Interesse

Die Gemeinde Parc Hosingen ist Teil des Naturparks Our im Nordosten von Luxemburg. Der Naturpark liegt in den Ardennen auf der luxemburgischen Seite des Flusses Our, am nordöstlichen Rand Luxemburgs im Dreiländereck mit Belgien und Deutschland.

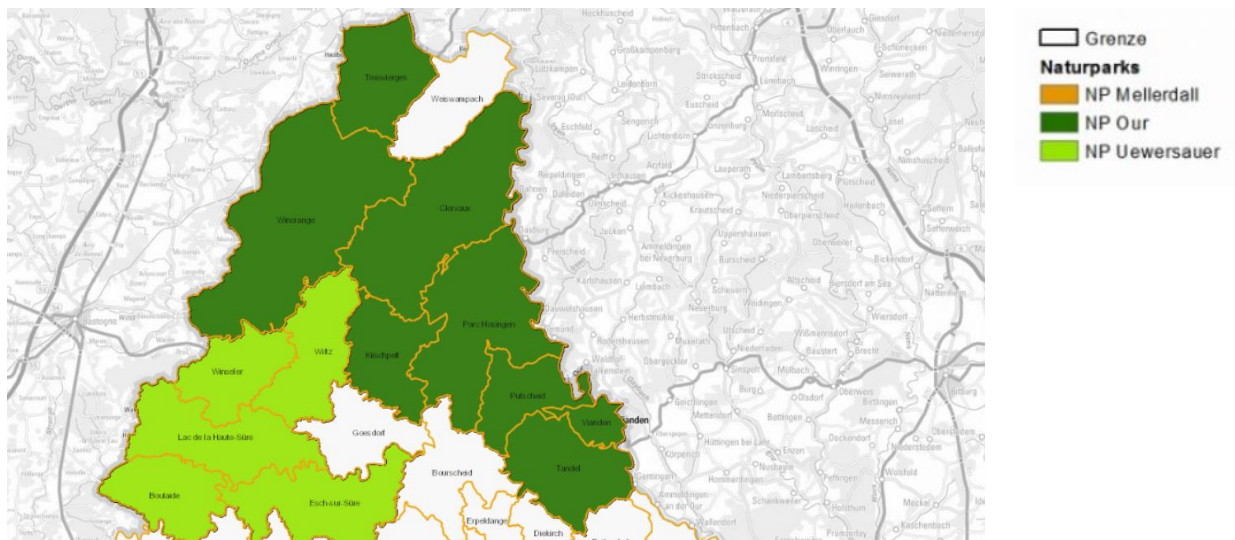


Abbildung 1: Gemeinden des Naturparks Our, <http://www.geoportail.lu>

Das Territorium der Gemeinde wird durch das Plateau des nördlichen Hochöslings in zentraler Lage, das Ourtal im Osten und das Tal der Klerf und ihrer Zuflüsse im Westen geprägt. Während die steilen Hänge der Täler von Klerf, Our und ihren Zuflüssen meist bewaldet sind, sind die Hochflächen dichter besiedelt und werden auch stärker landwirtschaftlich genutzt.

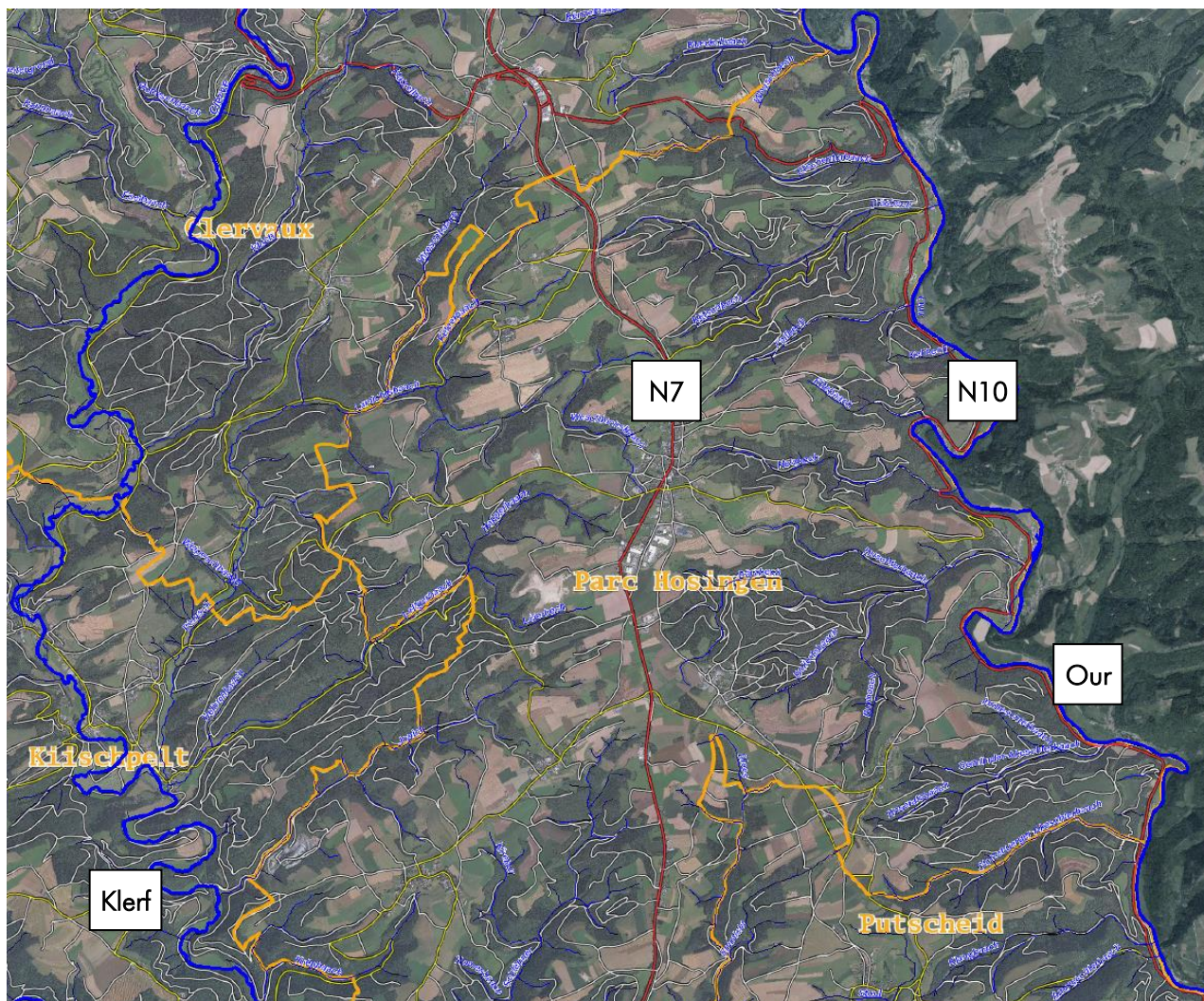


Abbildung 2: Darstellung der Gemeinde Parc Hosingen (orange), der Nationalstraßen (rot), der Staatstraßen (gelb) und Kommunalstraßen (weiß) sowie der Fließgewässer (blau), die Our im Osten und Klerf im Westen, <http://www.geoportail.lu>

Die N7 verbindet die nördliche Grenzregion Luxemburgs mit der südlich gelegenen Stadt Luxemburg. In der Gemeinde verläuft die N7 über den Höhenrücken des Plateaus und durchquert dabei die Ortschaften Hoscheid, Hoscheid-Dickt und Hosingen. Während die N7 südlich der Gemeindegrenze und nördlich der Ortschaft Hosingen überwiegend durch dichte Gehölzgürtel und Erdwälle in die Landschaft integriert wird, fehlen diese Strukturen in Teilen des Verlaufs der N7 auf dem Gemeindegebiet, so dass sie an diesen Streckenabschnitten weithin sichtbar eine ausgeräumte Plateaufläche zerschneidet. Von West nach Ost verlaufende Nebenstraßen verbinden die weiteren Ortschaften mit der N7.

Neben der N7 und den Nebenstraßen prägen Energieinfrastrukturen zunehmend das Landschaftsbild der Gemeinde. Hoch- und Mittelspannungsleitungen verlaufen gut sichtbar über das Plateau. Aktuell werden mehrere Windkraftanlagen auf den Hochpunkten der Gemeinde errichtet. Die stellenweise ausgeräumten strukturarmen Hochpunkte und Geländerücken verstärken dabei die Auswirkungen auf das Landschaftsbild.



Abbildung 3: Landwirtschaftlich genutzter Höhenrücken östlich der N7, in Richtung der Ortschaft Hosingen blickend (links) und Windrad auf selbigem Höhenrücken, CO3, 2016



Abbildung 4: Blick vom Rand der Ortschaft Hoscheid auf bestehende Infrastrukturen (N7, Windräder, Hoch- und Mittelspannungsleitungen) in nördliche Richtung, CO3, 2016

Das zentral in der Gemeinde verlaufende Hochplateau wird in östliche und westliche Richtung durch die Zuflüsse zu Our und Klerf zerschnitten. Die steilen Hänge der Schluchten und Täler in den Randbereichen der Gemeinde sind überwiegend dicht bewaldet.



Abbildung 5: Bewaldete Steilhänge am Prallhang der Our, südwestlich des Campingplatzes Kohnenhof, CO3, 2016



Abbildung 6: Bewaldete Steilhänge der Ortschaft Eisenbach aus Richtung Deutschland, CO3, 2016

Entlang der Senken haben sich zudem zahlreiche Feuchtbiootope gebildet. Viele der ursprünglichen Laub- und Mischwälder und der das Offenland prägenden Lohhecken wurden in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund intensiver forstlicher Nutzung in Fichtenmonokulturen umgewandelt.



Abbildung 7: Nadelwaldbestände im Ortseingangsbereich von Bockholtz, CO3, 2016

In der Gemeinde Parc Hosingen bestehen mehrere nationale und internationale Schutzgebiete. Die Erhaltungsziele sowie darin gelistete Arten sind der „Étude préparatoire“ (EP-Vol.1) zum PAG der Gemeinde zu entnehmen.

Auf der nachfolgenden Abbildung sind die internationalen Schutzgebiete des Natura2000-Netzes sowie die nationalen Schutzgebiete dargestellt. Die meisten Schutzgebiete verlaufen entlang der unbewohnten steilen Hanglagen. Die Ortschaften an der Our sind durch das Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l'Our de Ouren a Wallendorf Pont“ eingeschlossen.

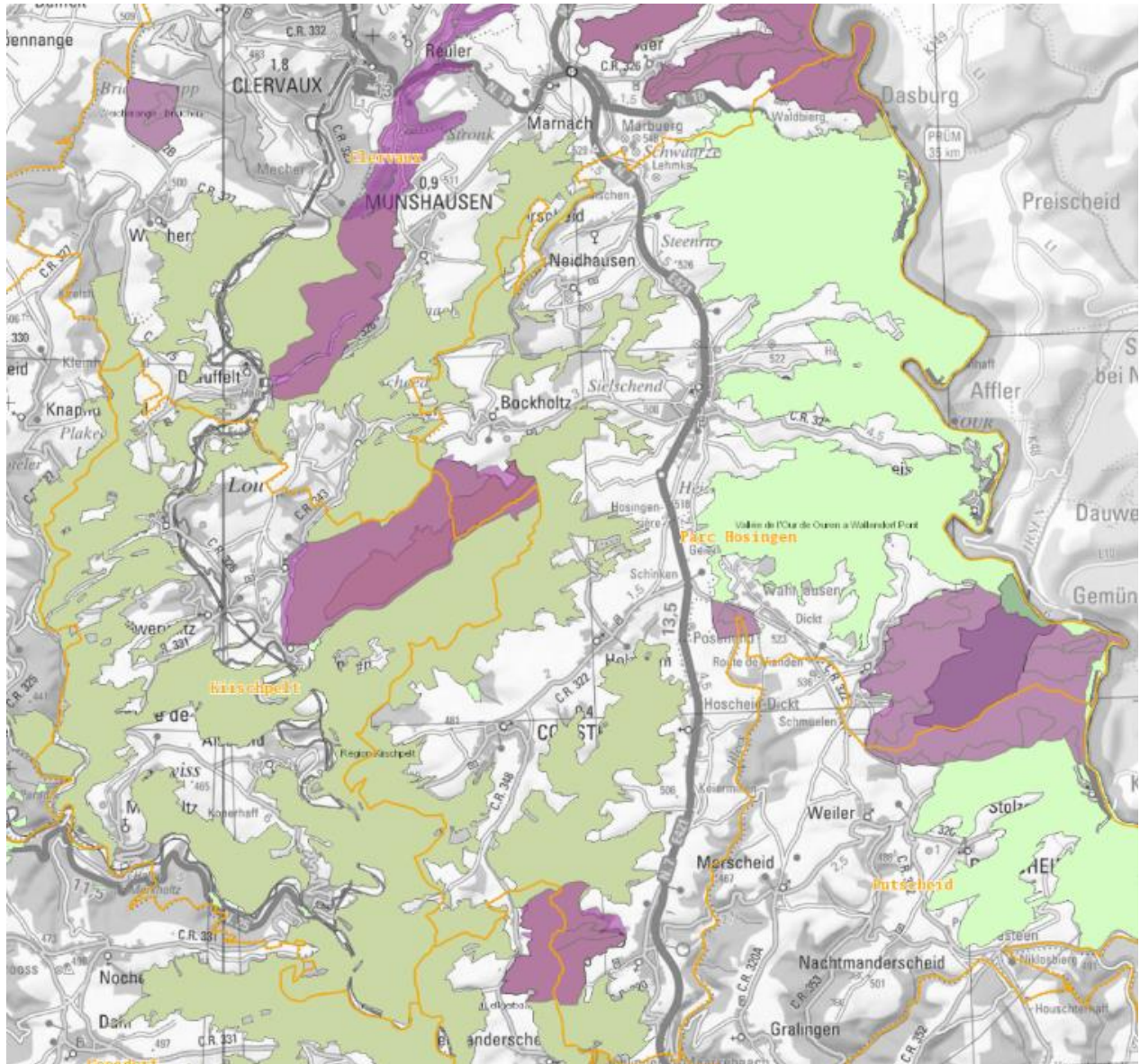


Abbildung 8: Nationale (violett) und internationale (grün) Schutzgebiete in der Gemeinde Parc Hosingen, <http://www.geoportail.lu>

Gemäß dem PD sollen u.a. die vielfältigen Funktionen von Natur und Landschaft im Land gesichert und entwickelt werden, – gemeint sind ökologische, soziale und ökonomische Funktionen (PD 2005, S.119). Im PSP (Projet RGD, MDDI, Juni 2014) werden Ziele der Landschaftsentwicklung in Luxemburg konkretisiert. Den einzelnen Zielen werden raumbezogene Einheiten bzw. Zonen zugeordnet. Die Gemeinde Parc Hosingen wird von den Ausweisungen des PSP tangiert. Die „Plans Directeurs Sectoriels primaires“ wurden im Juni 2014 veröffentlicht. Im Dezember 2014 wurde die Annullierung der Genehmigungsprozedur der „Projet-RGD“ zu den „Plans Directeurs Sectoriels“ bekanntgegeben, wodurch die sektoriellen Leitpläne gegenwärtig außer Kraft gesetzt sind.

Im Folgenden werden die Inhalte des „Plan Directeur Sectoriel - Paysage“ mit dem Stand vom Juni 2014 betrachtet. Weitere Informationen sind dem Kapitel 9 der EP zum PAG der Gemeinde Parc Hosingen zu entnehmen.

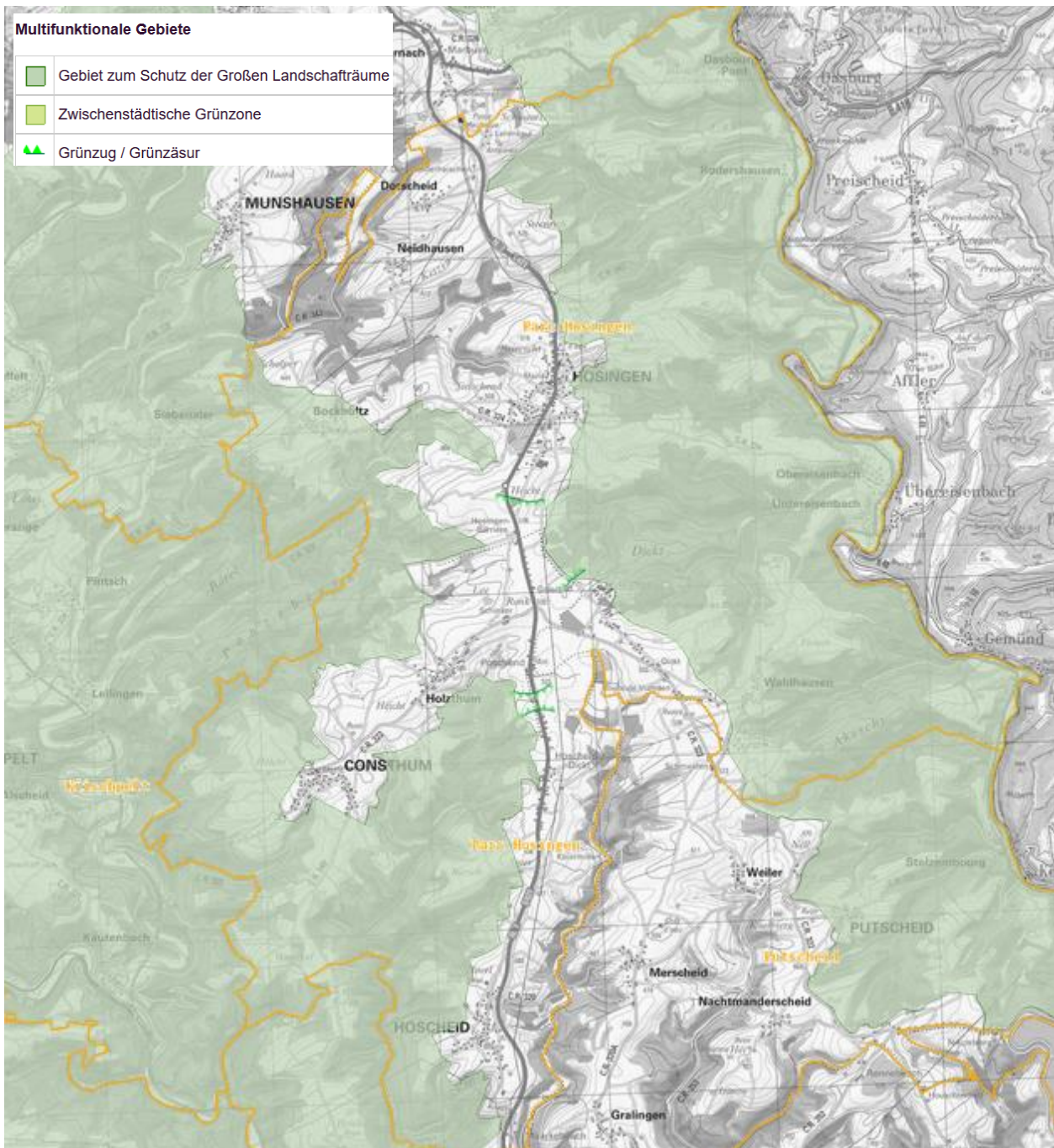


Abbildung 9: Betroffenheit der Gemeinde Parc Hosingen durch die ausgewiesenen multifunktionalen Gebiete des PSP, <http://www.geoportail.lu>

Im Osten, entlang des Ourtals, und im Westen, im Randbereich der Schutzzone Obersauer-Kiischpelt, sind „zones de préservation des grands ensembles paysagers“ ausgewiesen. Diese Zonen dienen der Sicherung und der kohärenten Weiterentwicklung großräumiger Landschaften, die eine hohe Prägnanz für Luxemburg und herausragende Landschaftsqualitäten besitzen. Weiterhin sind „coupures vertes“ ausgewiesen, nördlich von Hoscheid-Dickt und südlich von Hosingen.

Innerhalb der Gemarkung der Gemeinde befinden sich weiterhin „zones prioritaires du réseau écologiques“, zumeist in den steilen Hanglagen entlang der Zuflüsse in Richtung Our und Klerf.

Weiterhin verlaufen „zones de corridors écologiques“ im westlichen Randbereich, nördlich von Hosingen die N7 querend und im östlichen Gemeindebereich, entlang der bewaldeten Hänge des Ourtals. Westlich und nördlich der Ortschaft Hosingen besteht zudem eine „zone d'importance particulière“, ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet mit hohem Anteil extensiv genutzter Lebensräume.

Die „zones prioritaires du réseau écologique“ umfassen die Kernbereiche der natürlichen Umwelt, die sich durch ihren Reichtum an Habitaten und natürlichen Biotopen sowie an seltenen Arten und einer hohen Dichte an landschaftlichen Strukturelementen auszeichnen. Die „zones d'importances particulières du réseau écologique“ umfassen Verbindungsräume, Pufferzonen sowie Entwicklungsräume, welche in ihrer Funktion das ökologische Netzwerk erweitern. Die „zones de corridors écologiques“ sind nationale und grenzüberschreitende Achsen zur Vernetzung der Lebensräume von Wildtieren.

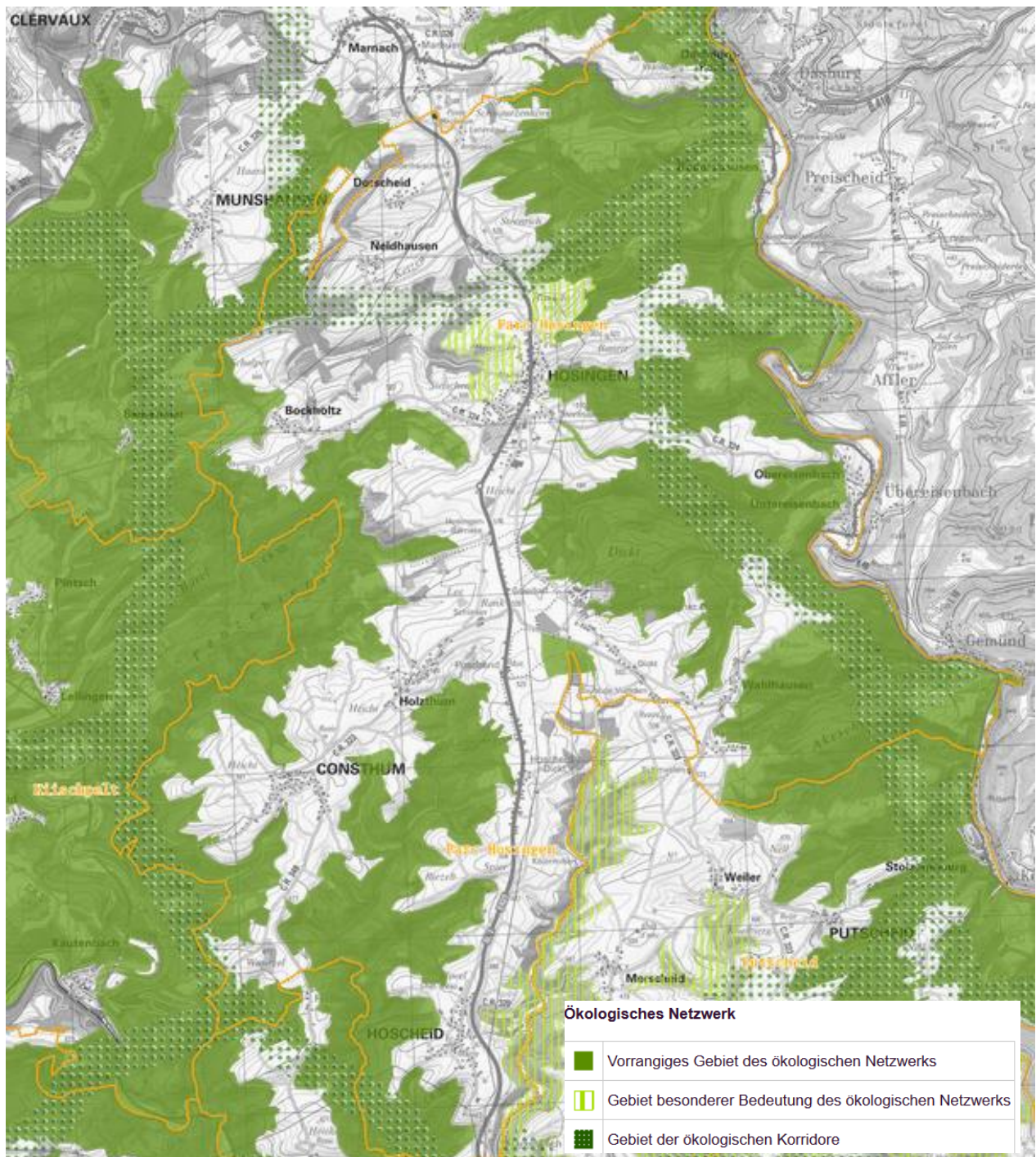


Abbildung 10: Betroffenheit der Gemeinde Parc Hosingen durch die ausgewiesenen Gebiete des ökologischen Netzwerkes im PSP, <http://www.geoportail.lu>

### 3.1.2 Maßnahmen zum Erhalt und der Inwertsetzung des Landschaftsraumes

Das Grün- und Freiraumkonzept umfasst Maßnahmen zum Erhalt und zur Inwertsetzung von Landschaften sowie ortsinternen und überörtlichen Grünstrukturen. Nachfolgend werden Maßnahmen auf Gemeindeebene formuliert. Die Maßnahmen sind im Plan 1208\_III verortet.

#### a) Überörtliche grünstrukturelle Vernetzung

Die überörtliche Freiraumvernetzung wurde aus den „coupures vertes“ des PSP abgeleitet. In diesen Bereichen sollten grünstrukturelle Verbindungsachsen geschaffen werden, die ein weiteres tentakuläres Zusammenwachsen der Siedlungskörper unterbinden und der Lebensraumvernetzung geschützter, insbesondere großräumig agierender, Tierarten dienen.

#### b) Lokale grünstrukturelle Vernetzung

Aufgrund einer intensiven Nutzung des Landschaftsraumes durch den Menschen (Landwirtschaft, Siedlung, Gewerbe, Infrastrukturen etc.) erfolgt häufig eine Ausräumung der Landschaft.

Natürliche Verbundstrukturen, wie Feldhecken, Baumreihen oder Gebüschstreifen, werden entfernt. Als Trittsteinbiotope, Orientierungshilfen und Verbindungsachsen für Arten, aber auch zum Schutz vor Wind, Wetter und Erosion erfüllen sie eine wichtige Funktion.

Mit der lokalen grünstrukturellen Vernetzung ist die Schaffung oder Wiederherstellung einer Verbindung von natürlichen Grünstrukturen in der Landschaft gemeint. Dabei sollten aus heimischen Arten zusammengesetzte Feldhecken, Gebüschstreifen, Blühstreifen aber auch Baumreihen genutzt werden. Die im Plan dargestellten Vernetzungsachsen orientieren sich an Feld- und Wirtschaftswegen oder Fruchtfolgegewechseln landwirtschaftlicher Nutzflächen.

Um die großflächigen zusammenhängenden landwirtschaftlich genutzten Flächen landschaftlich interessanter und artenreicher zu gestalten, sollte entlang der Feldwege oder Ackergrenzen Begleitgrün in Form heimischer (Hecken-)Sträucher (z.B. Weißdorn, Kornelkirsche, Hasel, Faulbaum), Bäume (z.B. Obstbäume, Buchen, Eichen) oder Blühstreifen (z.B. durch die Ansaat von Blütenmischungen) angelegt werden. Auf diese Weise wird nicht nur der Weg beschattet sondern ebenfalls die offene landwirtschaftlich genutzte Fläche besser strukturiert. Vorhandene Strukturen sollten erhalten und ggf. erweitert werden. Feldhecken stellen nicht nur eine Bereicherung/ Strukturierung der Landschaft dar, sie dienen weiterhin einer Vielzahl an Arten (z.B. Vögeln, Reptilien, Amphibien, Säugetieren, Insekten) als Brutplatz, Nahrungsbiotop, Lebensraum und Leitstruktur. Zudem treten in reich strukturierten Landschaften weniger häufig Massenvermehrungen von Schädlingen auf. Als Puffer zwischen Hecke und Kulturlandschaft sollte ein Krautsaum/ Blühstreifen angelegt werden.

Begleitgrün (Hecken, Baumreihen, Blühstreifen) entlang von Feldwegen und Acker-/Grünflächen wirkt sich auch positiv auf die Insektenvielfalt aus. Bienen, Hummeln, Käfer, Schmetterlinge und andere Blüten besuchende Insekten steigern nicht nur die Erträge von Kulturpflanzen, sondern tragen auch zum Erhalt der Wildfauna (z.B. Vögel, Fledermäuse) bei. Durch Untersaaten, Mischfruchtanbau, blütenreich gestaltete Zwischenfrüchte oder die Anlage von Blühstreifen am Ackerrand, entlang von Wegen, Hecken oder parallel zum Hang, wird Lebensraum und Nahrung für eine Vielzahl an Insekten geschaffen, welche wiederum ein breiteres Nahrungsangebot für z.B. Vögel oder Fledermäuse bieten. Um eine höhere Blütenrate im Grünland zu erzielen, sollte bei jeder Mahd jeweils an anderer Stelle mindestens ein schmaler Streifen stehen bleiben. Das abgelaufene Förderprogramm für umweltgerechte und den natürlichen Lebensraum schützende landwirtschaftliche Produktionsverfahren (ASTA, 2009) beinhaltet ein Ackerrandstreifenprogramm in dem u.a. das Anpflanzen von typischen Bienenpflanzen gefördert wird. Eine Neuauflage befindet sich zurzeit in Ausarbeitung. Gesetzliche Fördermaßnahmen werden im „RGD du 4 décembre 2013 modifiant le RGD modifié du 26 août 2009 instituant un régime d'aides favorisant les méthodes de production agricole compatibles avec les exigences de la protection de l'environnement et de l'entretien de l'espace naturel“ sowie im „RGD du 18 mars 2008 abrogeant et remplaçant le règlement grand-ducal du 22 octobre 1990 concernant les

aides pour l'amélioration de l'environnement naturel" aufgeführt. Zudem wurde im Zuge des neuen Biodiversitätsprogramms ein Leitfaden zum Thema „Naturschutz durch landwirtschaftliche Nutzung“ für Anwender im landwirtschaftlichen Betrieb ausgearbeitet. Hier werden diverse Fördermöglichkeiten z.B. zur Anlage eines Ackerrandstreifens, eines Blühstreifens, Restaurierung von Magerwiesen, zur Erhaltung und Wiederaufbau von Trockenmauern, vorgestellt.

### c) Ortsrandeingrünung

Der Ortsrand bildet den Übergang zwischen offener Landschaft und Siedlungskörper. Die Lage einer Ortschaft in ihrer Umgebung wird durch den Ortsrand geprägt. Ziel der Ortsrandvernetzung ist eine grünstrukturelle Einbindung der randlichen Gebäude des Siedlungskörpers in die Landschaft. Durch die Pflanzung heimischer Gehölze am Ortsrand wird ein harmonischer Übergang zwischen Landschaft und Siedlungskörper entwickelt. Grünstrukturen am Ortsrand wirken zudem als Puffer zu den unmittelbar angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Weiterhin dienen sie als Lärm-, Sicht-, Wetter- und Erosionsschutz.



Abbildung 11: Fehlende landschaftliche Integration am westlichen Ortsrand von Hoscheid, CO3, 2016



Abbildung 12: Fehlende Ortsrandeingrünung im südlichen Ortseingangsbereich von Aketsch, CO3, 2016



Abbildung 13: Begrünte Gärten in Hanglage (links), Puffer zwischen Landwirtschaft und Wohnbebauung (Mitte) und Retentionsweiher am Siedlungsrand (rechts) verbinden Landschaft und Ortschaft (links), STMI, 1997

#### d) Neuanlage/ Ergänzung von Baumreihen/ Alleen

Traditionell prägen Baumreihen und Alleen das Landschaftsbild entlang von Straßenachsen. Neben der Begrünung des Straßenraumes dienen sie als Leitlinien und Lebensraum vieler Tierarten sowie zum Schutz vor verkehrsbedingter Lärm- und Feinstaubbelastung.

Bei der Neuanlage und Ergänzung von Baumreihen im Straßenraum sind verkehrstechnische Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit, insbesondere im Kreuzungsbereich, muss gewährleistet bleiben. Eine regelmäßige Kontrolle der Grünstrukturen ist notwendig, um die Gefahr durch herunterfallendes Totholz zu vermindern.



Abbildung 14: Baumreihe an der N10 im Tal der Our, CO3, 2016



Abbildung 15: Baumreihe im westlichen Ortseingangsbereich von Hoscheid, CO3, 2016

#### e) Lärmschutz

Insbesondere entlang der Nationalstraßen N7 und N10 besteht ein kontinuierlicher Verkehrslärm. Durch aktive Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduktion, Fahrbahnbelag etc.) und passive Maßnahmen (Lärmschutzwälle, -wände, Grüngürtel, Gebäudeausrichtung etc.) können die Auswirkungen des Verkehrslärms reduziert werden.



Abbildung 16: Blick aus südlicher Richtung auf die N7 im Bereich der Ortschaft Hoscheid, CO3, 2016



Abbildung 17: Blick auf die N7 in nördliche Richtung von den westlich oberhalb gelegenen und entsprechend starken Verkehrs-lärmbelastungen ausgesetzten Wohnhäusern, CO3, 2016

#### f) Ökologische Parkraumaufwertung

Großflächig versiegelte Parkplätze haben negative Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Sie bieten keinen Lebensraum für Pflanzen, Regenwasser kann nicht versickern und kleinklimatische Verhältnisse werden negativ beeinträchtigt.

Die ökologische Aufwertung des Parkraumes erfolgt durch Entsiegelung des Bodenbelags sowie grünstrukturelle Aufwertung. Möglichkeiten sind das Eindecken der Parkplatzflächen mit Schotterrassen, wassergebundener Decke oder Rasenpflaster, Anlage von offenen Retentionsgräben, Pflanzung heimischer Baum- und Heckenarten sowie die Anlage von artenreichen Blühstreifen.

Durch die ökologische Aufwertung dieser Räume im Siedlungskörper der Ortschaften kann ein harmonischer Übergang zwischen Ortskörper und Offenland geschaffen werden.



Abbildung 18: Vollständig versiegelter Parkraum in Dasbourg-Pont (links) und ökologisch aufgewerteter Parkplatz in Berbourg (Gemeinde Manternach) (rechts), CO3, 2016

### g) Anlage/ Aufwertung eines Waldsaumes

Neben dem Erhalt und der Sicherung der Waldkorridore sollte eine gut strukturierte Ausbildung von Waldrändern in der Gemeinde ermöglicht bzw. erhalten werden. Gut strukturierte Waldränder bieten einen ausreichenden Puffer zwischen landwirtschaftlich genutzten Flächen und angrenzenden Wäldern. Waldränder haben nicht nur einen ästhetischen Wert für das Landschaftsbild, sie dienen auch einer Vielzahl an Lebewesen, Nützlingen für den angrenzenden Wald und für die Landwirtschaftsflächen (Insekten, Vögeln, Fledermäusen, und weiteren Wildtierarten) als Lebens- und Jagdraum. Darunter befinden sich zahlreiche Fressfeinde typischer Schädlinge für die Landwirtschaft. Aufgrund ihres Artenreichtums beugen stufig aufgebaute Waldränder gegen (einseitige) Schädlingsvermehrung vor. Darüber hinaus bieten sie Schutz gegen Sturm, Wind und Sonne.

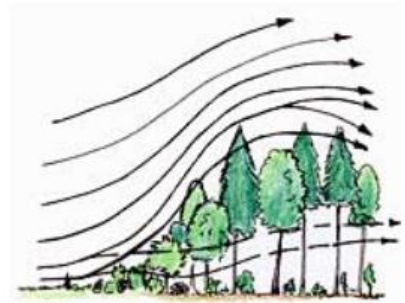
Aufwertungsmaßnahmen sollten zeitlich gestaffelt erfolgen. Zunächst ist die Waldrandlinie durch zeitlich gestaffeltes und räumlich versetztes Anlegen von Buchten zu verlängern, d.h. Platz für die Verbreiterung der Übergangszone sollte geschaffen werden. Dadurch sowie durch Auflichtung im Waldesinneren bzw. gezielte Holzentnahme im Rahmen der wiederholt rückgängig zu machenden natürlichen Sukzession, wird die Waldranddynamik gefördert. Abgeschnittene Äste sowie Totholz werden liegen gelassen, denn sie bieten einen wichtigen Lebensraum für z.B. Pilze, Flechten und Insekten. Baumbewohnende Säugetiere und Höhlenbrüter profitieren von in Alt- und Totholz entstandenen Höhlen. Darüber hinaus bieten aufgeschichtete abgeschnittene Äste Lebensraum für Amphibien, Reptilien und Kleinsäuger. Um die bei diesen Ersteinriffen entstandene Struktur aufrechtzuerhalten sowie die Artenvielfalt zu fördern, sollten regelmäßig (alle 3-5 Jahre) Pflegemaßnahmen erfolgen. Bei diesen Folgeeingriffen werden langsam wachsende Sträucher begünstigt, d.h. schnell wachsende Sträucher und Bäume werden zurückgeschnitten oder auf den Stock gesetzt. Invasive Neophyten sollten entfernt werden. Um eine Beschattung des Krautsaumes zu verhindern, sollte der Strauchgürtel aufgelichtet und so die Stufigkeit erhalten werden. Zudem sind neben der Belassung des Totholzbestands, Kleinstrukturen (z.B. Asthaufen, gehölzfreie Flächen) zu erhalten, bzw. zu fördern. Der Krautsaum übernimmt die Pufferfunktion zum Kulturland und sollte daher extensiv bewirtschaftet werden.



Der steile, dicht geschlossene Waldrand wirkt wie eine Staumauer. Der Luftstrom steigt am Waldmantel hoch und stösst mit den oberen ungebremsten Luftmassen zusammen. Heftige Turbulenzen entstehen. Die Windwurf- und Bruchgefahr hinter den Randbäumen steigt.



Bei gut durchlässiger Mantelstruktur stossen nur einige untere Luftströme mit den oberen zusammen. Es gibt weniger Turbulenzen. Der im Bestand durchziehende Luftstrom senkt die Luftfeuchtigkeit, entfernt am Rand die Laubstreu. Eine eher trockene Bodenvegetation stellt sich ein.



Beim sanft ansteigenden Waldrand werden die unteren Luftströme nur langsam nach oben gedrückt. Die Turbulenzen werden gemildert und der Wirkungsbereich gestreckt. Windwurf- und Bruchgefahr sind bedeutend kleiner (= optimale Waldrandstruktur).

Abbildung 19: Bedeutung eines Waldrandes für die Stabilität des angrenzenden Waldbestandes, [waldwissen.net/wald/naturschutz/arten/wsl\\_waldrand/index\\_DE](http://waldwissen.net/wald/naturschutz/arten/wsl_waldrand/index_DE), aufgerufen am 07.10.2014



|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| <b>Krautsaum</b><br>5 - 10 m breit<br>artenreich<br>ungedüngt<br>extensiv genutzt | <b>Kleinstrukturen (besonnt)</b><br>vegetationsfreie Flächen<br>Steinhäufen<br>Bäche und Gräben<br>Weiher und Tümpel<br>Sumpfflächen<br>Faulholz (liegend)<br>Asthaufen<br>Brennnessel, Brombeer- und<br>Kletterpflanzendickichte | <b>Strauchgürtel</b><br>5 - 10 m breit<br>artenreich<br>dornstrauchreich<br>beerenreich<br>eng mit Krautsaum<br>verzahnt | <b>Waldmantel</b><br>15 - 20 m breit<br>artenreich, stufig<br>locker / lückig (offen)<br>gebuchtet<br>altholzreich<br>totholzreich (stehend)<br>laubholzreich (v.a. Eichen) |
|---|---|--|---|

Abbildung 20: Darstellung eines idealen Waldrandes, „Der Waldrand, SBN 14“ – in: Merkblatt Schaffung und Pflege von Waldrändern, AWWF, 2008

#### h) Verbesserung/ Aufwertung der Ortseingangssituation

Aufgrund des Siedlungsdrucks und der häufig entlang bestehender Straßenachsen wachsenden Ortschaften verschiebt sich der Ortseingang in Richtung Offenland, ohne Berücksichtigung gestalterischer Maßnahmen zur Harmonisierung zwischen Ortsrand und Siedlungskörper.

Die Ortsein- und -ausgänge prägen den Charakter einer Ortschaft. Dabei ist es wichtig, dass einerseits die baulichen Strukturen den Straßenraum fassen und andererseits durch Materialienwahl und Begrünung ein harmonischer Übergang zwischen Offenland und Siedlungskörper generiert wird. Naturnahe Materialien (Naturstein, Holz), eine angepasste Farbwahl und Grundstückseinfriedung und/oder Fassadenbegrünung mit heimischen Arten sind zu empfehlen.

Aus Sicherheitsgründen ist auch die Beschilderung der Ortseingänge an die wachsenden Siedlungskörper anzupassen.



Abbildung 21: Blick auf die ungeklärte Ortseingangssituation im westlichen Ortsrandbereich von Neidhausen, CO3, 2016

#### i) Anlage eines grünstrukturellen Elementes

Freistehende Solitärbäume, Baumgruppen oder Feldgehölze sind von großer Bedeutung für die Lebensraumqualität von Offenlandhabitaten. Sie dienen als Ruheplatz und bieten Deckungsmöglichkeit für viele Arten, diverse Vogelarten (z.B. Raubwürger) profitieren beispielsweise von gut strukturiertem Offenland mit ausreichend Gestrüpp und Sitzwarten. Darüber hinaus dienen sie als Trittsteinbiotop, als Leitstruktur und der Vernetzung sowie Strukturierung ausgeräumter landwirtschaftlich genutzter Freiflächen.



Abbildung 22: Ausgeräumter landwirtschaftlich genutzte Freiflächen südwestlich der Ortschaft Bockholtz (links) und nördlich der Ortschaft Hosingen (rechts), CO3, 2016



Abbildung 23: Ausgeräumte landwirtschaftlich genutzte Freiflächen im Umfeld der Ortschaft Consthum, CO3, 2016

### j) Anlage/ Aufwertung von Streuobstwiesen

Die Gemeinde verfügt über Streuobstbestände, insbesondere im Bereich der Ourtäler. Im Übergangsbereich zwischen den Ortschaften und dem Offenland sowie an den Waldrändern bestehen Streuobstwiesen, die auch in ihrer kulturhistorischen Bedeutung das Landschaftsbild prägen. Ein Erhalt und die Aufwertung dieser wertvollen Biotop- und Habitatstrukturen sollte angestrebt werden. Dazu ist eine verträgliche Bewirtschaftung und Pflege notwendig. Die Gemeinde sollte Anstrengungen unternehmen, solche Flächen zu schützen, um diesen insgesamt sehr abwechslungsreichen Lebensraum im Umland der Siedlungsbereiche zu erhalten und so die Biodiversität zu fördern. Neben der Aufwertung des Landschaftsbildes, dienen sie zur Biotopvernetzung, zum Boden- und Wasserschutz, zur positiven Beeinflussung des Mikroklimas sowie als Lebensraum für ein breites Artenspektrum (z.B. Raubwürgern, dem Steinkauz, Fledermäusen und einer Vielzahl an Insekten wie z.B. Bienen). Obwohl Obstbäume ein beträchtliches Alter erreichen können, sollte die Pflege und der Erhalt durch Neupflanzungen nicht vernachlässigt werden. Abgestorbene Altbäume sollten nicht sofort entfernt werden, da sie als Nistmöglichkeit für Insekten, beispielsweise für Wildbienen, dienen und als Sommerquartier diverser Fledermausarten genutzt werden.

### k) Entfernung von Nadelgehölzen

Durch die Entfichtung werden nicht heimische Gehölze entfernt, um Lebensraum für heimische Pflanzen zu schaffen. Die Entnahme der Nadelgehölze ist somit ein erster Schritt zum Erhalt der natürlichen Artenzusammensetzung und -vielfalt. Fichtenforste sind in der Gemeinde Parc Hosingen anzutreffen, da sie in die ursprünglichen Lebensräume hineingepflanzt wurden. Die Fichte steht für eine planmäßige, aber naturferne Waldbewirtschaftung, die aus kommerziellen Gründen seit dem 19. Jahrhundert angepflanzt wurde. Sie ist anspruchslos, pflegeleicht und wächst schnell. Aus diesen Gründen wurde sie vielerorts angepflanzt. Der Lebensraum vieler heimischer Pflanzen und Tiere wurde so nach und nach verkleinert und ist teilweise bereits verschwunden.



Abbildung 24: Nadelwaldbestände im Ortseingang von Bockholtz, CO3, 2016

### l) Schutz ausgewiesener Landschaftsräume des PSP

Ein besonderer Schutz kommt auch den überregional bedeutsamen Landschaftsräumen zu, die im PSP (Projekt RGD, MDDI, Juni 2014) aufgeführt sind. Dazu zählen „grand ensemble paysager“, die „zone prioritaire du réseau écologiques“, die „zones d’importances particulières du réseau écologique“ sowie die „zone de corridors écologiques“. Das Klerf- und das Ourtal liegen im „grand ensemble paysager“. Der Schutz der Flusstäler mit ihrer Ufervegetation sowie der Prall- und Gleithänge mit ihrem Strukturreichtum sind hier von besonderer Bedeutung. Für Bereiche der Gemeinde, die innerhalb einer „zone prioritaire du réseau écologiques“ liegen, steht der Erhalt der biologischen Vielfalt im Vordergrund. Voraussetzung dafür ist der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt sowie die Sicherung und Wiederherstellung eines nationalen sowie internationalen Biotopverbundes. Darüber hinaus dienen diese Zonen

der Sicherung bedeutender ökologischer Funktionen für die menschliche Bevölkerung und der Möglichkeit zur Anpassung an den Klimawandel. Die „zone de corridors écologiques“ deckt bedeutsame Verbindungsachsen zwischen den Lebensräumen großräumig agierender Wildtiere ab. Die „zones d’importances particulières du réseau écologique“ umfassen Verbindungsräume, Pufferzonen sowie Entwicklungsräume, welche in ihrer Funktion das ökologische Netzwerk erweitern.

#### **m) Innen- vor Außenentwicklung**

Um einer weiteren Zersiedelung der Landschaft entgegenzuwirken, sollte Innen- vor Außenentwicklung angestrebt werden. Das bedeutet Nachverdichtung innerhalb des bebaubaren Bereichs ist vorrangig anzustreben. Bei Ausweisungen von Extensionsflächen ist auf einen geschlossenen Siedlungskörper zu achten, eine tentakuläre Entwicklung sollte, unter Berücksichtigung der topographischen Gegebenheiten vermieden werden.

Aufgrund der überwiegenden Lage der Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen auf den Höhenrücken, die von Bachläufen eingeschnitten durch steile Hangbereiche begrenzt werden, oder in den engen Tälern der Our, beschränken die topographischen Gegebenheiten die Möglichkeiten der Ausweisung größerer Extensionsflächen der Siedlungskörper. Insgesamt sollte eine zunehmende lineare Ausdehnung entlang bestehender Straßenachsen vermieden und ein möglichst kompakter Siedlungskörper angestrebt werden.

#### **n) Erhalt von Biotop- und Habitatstrukturen**

Die nach Art.17 des Naturschutzgesetzes geschützten Biotope sind grundsätzlich zu erhalten. Im Falle einer möglichen Beeinträchtigung oder Zerstörung ist eine ministerielle Genehmigung für das geplante Vorhaben notwendig. Grundsätzlich ist eine Beeinträchtigung oder Zerstörung zu vermeiden oder zu vermindern bevor eine Kompensation angedacht wird. Bezüglich der Art der geschützten Biotope besitzt die Gemeinde Parc Hosingen eine hervorgehobene Rolle im Bereich des Schutzes von Feucht- und Magerstandorten (Quellsümpfe, Nassbrachen, Seggen, Quellen, Still- und Fließgewässer, Mager- und Pfeifengraswiesen etc.)

Zur Sicherung der Quellen, Nassbrachen und Seggen sind Extensivierungsmaßnahmen der angrenzenden Flächen und Pufferzonen zur Reduktion von Nährstoff- und Schadstoffeinträgen erforderlich. Dies kann z.B. durch Biodiversitätsverträge in Kooperation mit Landwirten erreicht werden. Innerhalb von Viehweiden befindliche Quellen, Quellbäche oder Stillgewässer sollten durch einen Zaun vor Vertritt geschützt werden. Magere Flachlandmähwiesen sind maßgeblich durch direkten Flächenverlust im Rahmen von neuen Bauprojekten gefährdet. Auch intensive Düngung, häufigere Mahdtermine, zu hohe Viehbesatzdichten und die Umwandlung von Dauergrünland in Äcker, sind Gründe für den Rückgang dieser arten- und blütenreichen Wiesen. Schutzmaßnahmen lassen sich insbesondere durch Biodiversitätsverträge umsetzen, die u.a. Extensivierungsmaßnahmen beinhalten.

Zusammen mit den Offenlandbereichen zentral in der Gemeinde, den bewaldeten Steilhängen und den Tälern von Our und Klerf bilden die feucht-mageren Biotopkomplexe wertvolle Lebensräume zahlreicher geschützter Arten, die bestätigte Vorkommen in der Gemeinde aufweisen.

## Karte 1: Greifvögel

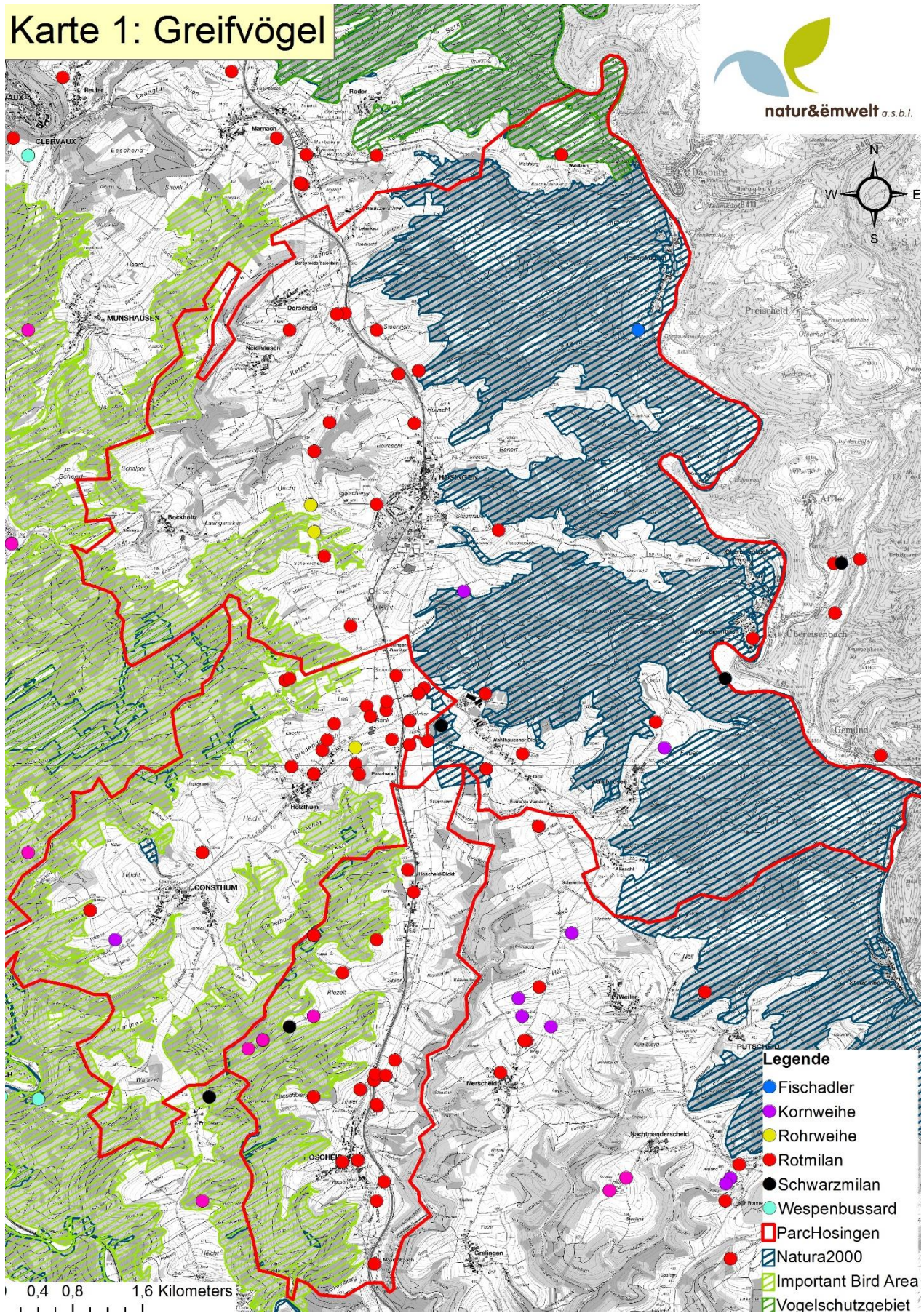


Abbildung 25: Greifvogelvorkommen in der Gemeinde Parc Hosingen, COL, 2015

## Karte 4: Würger

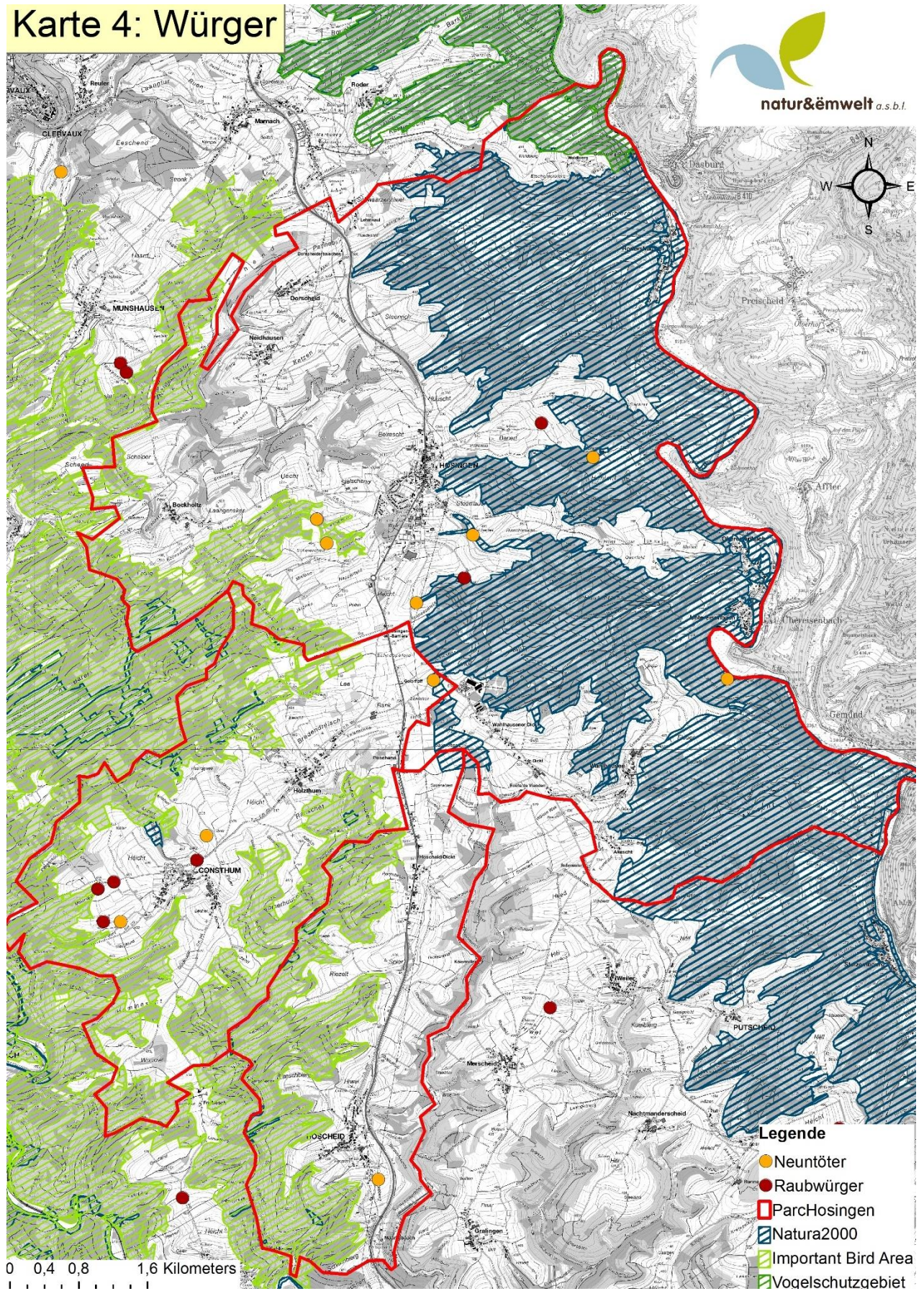


Abbildung 26: Würgervorkommen in der Gemeinde Parc Hosingen, COL, 2015

Als aktive Arten innerhalb und im Umfeld der Siedlungskörper sind Milan und Würger besonders zu berücksichtigen.

Im Artenschutzprogramm des **Rotmilan** sind zahlreiche Vorkommen des Rotmilans für die Gemeinde Parc Hosingen verzeichnet. Mehrere Horste sind innerhalb der Gemeinde und in der direkten Umgebung bekannt. Während das gesamte Gemeindegebiet für die Nahrungssuche genutzt wird, sind besonders die Feuchtwiesen hervorzuheben. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen werden besonders während der Aussaat, der Ernte und/oder Mahd intensiv genutzt. Oftmals finden sich größere Gruppen von Rotmilanen zusammen um gemeinsam zu jagen. Feldgehölze, Baumreihen und reich strukturierte Laubwaldränder sollten erhalten bzw. angelegt werden. Darüber hinaus sollte durch extensive Nutztierhaltung, Erhöhung des Grenzlinienanteils (Feldraine), die Anlage von extensiven Grün- und Brachestreifen etc. ein kleinflächiges Mosaik aus unterschiedlich genutzten Offenlandbereichen geschaffen werden.

Der äußerst störungsanfällige **Raubwürger** (Fluchtdistanz 300m) ist auf offene Landschaften mit abwechslungsreich strukturiertem, landwirtschaftlich genutztem Grünland angewiesen. In Luxemburg ist der Raubwürger durch die zunehmende Verbauung (Landschaftsverbrauch), Fragmentierung des Lebensraums und die steigende Störung an Brutplätzen durch Freizeitnutzung und andere Aktivitäten immer stärker gefährdet. In den letzten 6 Jahren wurde ein landesweiter Rückgang festgestellt. Nur noch im Ösling und im Osten Luxemburgs konnten sich etwas größere Populationen halten. Störungen oder Beeinträchtigungen der Reviere und der vorkommenden Raubwürger sind zu vermeiden. Dies beinhaltet auch indirekte Störungen durch erhöhte Verkehrsaufkommen oder steigende Freizeitnutzung. Eine extensive Grünlandnutzung und Parzellen mit hohem Randlinienanteil sollten gefördert sowie der Anteil an Gehölzstrukturen (Einzelbäume, Baumgruppen, Hochstammobstwiesen, Hecken) erhöht werden, um eine Optimierung des Lebensraumes zu erreichen.

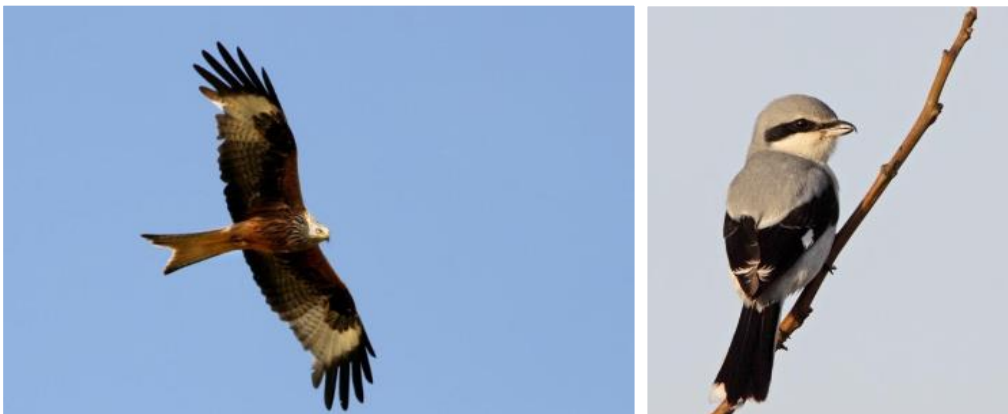


Abbildung 27: Rotmilan (*Milvus milvus*) (links) und Raubwürger (rechts), *Plans d'actions espèces*, 2013 und *atlas.NW-Ornithologen.de* 2014

Im Rahmen einer Fledermausgeländestudie (Prochirop, 2016) wurden Fledermausvorkommen ermittelt. Der Erhalt und die Schaffung feucht-magerer, insektenreicher Biotopkomplexe bietet wertvolle Lebensräume dieser Arten. Dabei ist die Vernetzung über Leitstrukturen und Anbindung sowie Integration in den Siedlungskörper zu berücksichtigen, da verschiedene ermittelte Arten zu den siedlungsbewohnenden Arten zählen.

Die **Breitflügelfledermaus** zählt zu den großen Fledermausarten. Ihre Spannweite kann bis zu 380 mm betragen, Schwanzflughaut und Armflughaut sind breit und befähigen die Art zu langsamen und wendigem Flug. Die Breitflügelfledermaus ist ein typischer Kulturfolger. Sie bezieht im Sommer fast ausschließlich menschliche Gebäude zur Jungenaufzucht. Die Wochenstuben sind oft auf älteren Dachböden zu finden, wo die Tiere zwischen den Ziegeln oder Schieferplatten und unter Balken Einschlupf in das Dach finden. Dort sind sie zwischen Mitte April und Anfang Oktober zu finden. Über die bevorzugten Winterquartiere der Breitflügelfledermäuse gibt es nur wenige Hinweise. Nachweise aus Höhlen und anderen unterirdischen

Quartieren liegen vor, meist überwintert sie wohl in Spalten an Gebäuden. Die Winterquartiere werden zwischen Oktober und Anfang April aufgesucht. Die Breitflügelfledermaus ist nicht wanderfreudig, maximal wurden 45 km nachgewiesen.

Bevorzugte Jagdgebiete sind Wiesen bei Waldrändern, Lichtungen und Schneisen, Obstwiesen, Parke und linienförmige Strukturen wie Hecken und Alleen. Breitflügelfledermäuse haben saisonal unterschiedliche Jagdgebiete und Beutetiere. Zu Zeiten des Maikäfer- (*Melolontha spec.*) und Junikäfer- (*Amphimallon spec.*) Fluges werden diese Beutetiere bevorzugt bejagt, auch mitten im besiedelten Bereich. Andere wichtige Beutetiere sind Tipuliden (Diptera), große Käfer wie Dungkäfer, Mistkäfer und Laufkäfer, sowie Nachschmetterlinge (Lepidoptera). Die Breitflügelfledermaus jagt in ihrem Jagdbiotop gern auf festen Flugbahnen. Die Flughöhe hängt von der bevorzugten Beute ab, liegt in der Regel aber bei ca. 7 - 15 m.

Als synanthrope Art ist die Breitflügelfledermaus durch Zerstörungen ihrer Quartiere an Gebäuden am ehesten gefährdet. Die Ausräumung einer traditionellen Kulturlandschaft trägt ebenfalls zum Rückgang bei, da bevorzugt permanentes Grünland, Viehweiden, Feldgehölze und Waldränder bejagt werden.

Die **Kleine Bartfledermaus** kommt insbesondere in strukturreichen Kulturlandschaften mit Waldnähe und kleinen Fließgewässern vor, während die **Große Bartfledermaus** eher ein Bewohner großer und feuchter Waldgebiete ist. Sommerquartiere beider Arten befinden sich in Spalten von Gebäuden und hinter Verschaltungen oder abgeplatzter Baumrinde, seltener in Baumhöhlen oder Nistkästen. Die Sommerquartiere werden meist in der Zeit von April bis Ende September aufgesucht. Die Entfernung zu den Jagdgebieten liegt meist unter 1 km, kann aber in ungünstigen Biotopen weit darüber liegen. Verschiedene Untersuchungen beweisen die Notwendigkeit von linearen Strukturen innerhalb des Jagdgebietes. Zu den Hauptbeutetieren gehören vor allem Schnaken, Zuckmücken und Mücken (Diptera). Die normale Flughöhe liegt bei beiden Bartfledermausarten zwischen 0,5 und 5 m. Die Winterquartiere befinden sich in kühlen unterirdischen Anlagen, ebenfalls in Spalten. Die Winterquartiere werden in der Zeit zwischen Oktober und April aufgesucht.

Über die Gefährdung der Arten liegen zurzeit nur geringe Kenntnisse vor. Neben Quartierzerstörungen dürfte eine ausgeräumte Landschaft ohne Orientierungslinien, bzw. ein altholzarmer Wald, zum Rückgang der Arten beitragen.

Die **Wasserfledermaus** ist eine mittelgroße bis kleine Art. Die Wochenstubenquartiere befinden sich meistens in Baumhöhlen, hinter Baumrinde, auch in Nistkästen, allerdings nur in Rundkästen. Die Männchen übersommern ebenfalls in sozialen Gruppen in anderen, kühleren Quartiertypen wie Brücken oder in Brückenköpfen, in Spalten in/an Gebäuden. Die Weibchen sind quartiertreu und können über mehrere Jahre in denselben Baumhöhlen gefunden werden, wechseln jedoch regelmäßig und häufig die Quartiere innerhalb eines Quartierkomplexes. Die Wochenstuben befinden sich wenn möglich in der Nähe von Gewässern.

Winterquartiere sind meist Höhlen, Stollen, Keller, auch alte Brunnen oder Kanäle. Die Wasserfledermäuse verstecken sich meist tief in Spalten oder Löchern, oftmals im Eingangsbereich, und sind selbst im Bodenschotter zu finden.

Die Jagdhabitats können bis zu 8 km von ihren Quartieren entfernt liegen, wohin sie sich auf festen Flugstraßen entlang von linearen Strukturen orientiert. Sie jagt dicht über der Oberfläche von Gewässern. Die Art bevorzugt Waldnähe, wo sie saisonal oder in Abhängigkeit der Witterung auch jagt.

Das **Große Mausohr** zählt zu den größten einheimischen Fledermausarten. Es hat eine Spannweite von bis zu 430 mm. Das Fell ist oberseits hellbraun, die deutlich abgesetzte Unterseite ist weißlich-grau. Im Fluge wirkt das Große Mausohr etwas größer als die ähnlich große Breitflügelfledermaus.

Diese Wärme liebende Art braucht im Sommer zur Jungenaufzucht große, ruhige, warme und thermisch stabile Dachböden. Die Weibchen suchen ab April ihre Wochenstuben auf, wo ab Mai die Jungen geboren werden. Die Wanderungen zwischen Sommer- und Winterquartier können über 300 km betragen.

Im Winter suchen die Mausohren frostfreie unterirdische Anlagen auf, wo sie bei Temperaturen zwischen 5° und 9 ° C überwintern. Große Mausohren verlassen erst in der späten Dämmerung ihre Sommerquartiere, um zur Jagd zu fliegen. Der Abflug in die Jagdgebiete geschieht meist dicht über dem Boden und entlang

fester Flugbahnen, die sich soweit möglich an linearen Strukturen orientieren. Die Weibchen können über 20 km von ihrem Quartier bis in die Jagdgebiete zurücklegen. Als Jagdgebiet werden vor allem Laubwälder mit offenem Untergrund (Hallenwälder) genutzt, wo sie im niedrigen Suchflug Jagd auf Laufkäfer machen. Daneben werden Elemente der strukturreichen Kulturlandschaft wie Wiesentäler, Gewässer, Obstwiesen oder parkartige Landschaften genutzt. Ein großer Teil der Beute wird vom Boden aufgenommen. Bevorzugte Nahrungstiere sind große Käfer, z.B. Laufkäfer (Coleoptera: Carabidae) Mist-, Maikäfer (Scarabaeidae), in geringeren Anteilen auch Schnaken (Diptera: Tipulidae) und Spinnen (Arachnida).

Das Mausohr ist als Kulturfolger stark durch den Verschluss (z.B. durch Renovierung, Taubenabwehr) von großen Dachräumen, vor allem von Kirchen, gefährdet. Hinzu kommt eine Nutzung der Kirchendachböden durch Schleiereulen oder Marder, den Hauptfeinden des Mausohrs.

Die **Fransenfledermaus** ist eine mittelgroße Art. Als Sommerquartier bevorzugt die Fransenfledermaus vor allem Baumhöhlen in Laubwäldern, ist aber auch in Nistkästen oder Dachstühlen von Gebäuden anzutreffen, wo sie vor allem Spalten besetzt. Zur Zeit der Geburten Anfang Juni versammeln sich die Weibchen einer lokalen Population in einem gemeinschaftlichen Quartier (bis 80 Adulte). Nach den Geburten teilt sich diese Gemeinschaft in mehrere kleine Kolonien auf. Häufige Quartierwechsel auch während der Jungenaufzucht sind die Regel, daher ist ein Netz von geeigneten Quartieren im engeren Umkreis notwendig.

Die Jagdhabitats sind vor allem in Laubwäldern oder auch Mischwäldern, entlang Gewässerläufen, über permanenten Grünland (frisch gemähten Wiesen), aber auch in Parks und sonstigen strukturreichen Landschaften (Obstwiesen) mit hohem Laubwaldanteil zu finden. Da die Fransenfledermaus ein wendiger Flieger ist, kann sie auch Insekten und Spinnen von der Vegetation oder vom Boden ablesen. Die Nahrung besteht zu einem großen Teil aus Spinnen, Weberknechten und Fliegen.

Die Art macht kleinräumige Wanderungen und wird im Herbst oft vor Schwarmquartieren gefangen. Als Winterquartier werden vorwiegend unterirdische Anlagen aufgesucht.

Der **Große Abendsegler** zählt mit zu den großen einheimischen Fledermausarten. Seine Spannweite erreicht zwischen 320 und 400 mm. Die Sommerquartiere des Großen Abendseglers liegen vorwiegend in Wäldern in Baumhöhlen (v.a. Buche, Eiche). Die Quartiere werden häufig gewechselt (ca. alle 3 Tage), auch mit den Jungtieren, so dass eine große Anzahl geeigneter Baumhöhlen im Lebensraum dieser Art vorhanden sein muss. Die Wochenstuben, die sich ab Mitteleuropa ostwärts befinden, werden ab Mitte Mai aufgesucht. Das Paarungsgeschehen beginnt ab Ende Juli, nach Auflösung der Wochenstuben. Die Wanderungen zwischen Sommer- und Winterquartieren können weit über 1000 km betragen (maximal 1600 km). Besondere Bedeutung für das Zuggeschehen scheint den Talräumen großer Flüsse zuzukommen. Als Winterquartier suchen die Großen Abendsegler ebenfalls Baumhöhlen auf. In klimatisch ungünstigen Gebieten oder bei Mangel an geeigneten Baumhöhlen überwintern sie auch in Felsspalten und in Spalten an Gebäuden. Der Winterschlaf dauert von Mitte November bis Mitte März.

Große Abendsegler verlassen schon früh am Abend ihr Quartier und fliegen in die bis über 10km (max. bis 20 km) entfernten Jagdgebiete. Der Flug ist schnell, geradlinig und hoch (bis weit über 100 m). Als Jagdgebiete werden unterschiedliche Biotope, meist offene und hindernisfreie Flächen, genutzt: große Lichtungen oder Wiesen in Wäldern, Kulturlandschaften, Gewässer und Siedlungen mit Straßenlampen. Die Beute ist - je nach Jagdbiotop - sehr vielseitig mit einem hohen Anteil an Dipteren und Käfern. Saisonal werden Mai- und Junikäfer (Coleoptera) stark genutzt.

Der Große Abendsegler ist als reine Waldart in hohem Maße auf die Erhaltung von höhlenreichen Laub-Altholzbeständen angewiesen. Aber auch zur Nahrungssuche sind großflächige Waldgebiete notwendig.

**Langohren** sind mit einer Spannweite von 255-290 mm als mittelgroß zu bezeichnen. Die Sommerquartiere des Grauen Langohrs befinden sich in unseren Breiten meist in Gebäuden, dort in Dachböden. Sie ist eine typische Dorffledermaus, also ein Kulturfolger. Sie meidet große Waldgebiete und besiedelt Offen- und Halboffenland. Die Art ist relativ wärmeliebend und besiedelt gerne gut isolierte Quartiere in thermisch günstigen Lagen. Die Wochenstuben sind meist relativ klein und umfassen nur 10-30 Weibchen. Zur Jagd

werden v.a. Offen- und Halboffenlandbiotope bis 2 km um das Quartier aufgesucht. Die Jungtiere benötigen in den ersten Wochen der Selbständigkeit hochwertige Jagdgebiete im nahen Umfeld ihrer Quartiere.

Die Sommerquartiere des Braunen Langohrs befinden sich meist in Baumhöhlen, in Fledermaus- und Vogelnistkästen, sowie auf Dachböden. Dort sucht es Verstecke wie Balkenkehlen, Zapflöcher oder Holzverschalungen auf. Die Kolonien sind meist klein. Quartiere in Dachböden befinden sich oft in unmittelbarer Nähe von Laubwäldern, die als Jagdgebiete dienen. Das Braune Langohr ist ein typischer Bewohner von Wäldern und Parks. So liegen die Hauptjagdgebiete in lockeren Laub- und Nadelwäldern und deren Rändern, in den Auenwäldern der Flusstäler, sowie entlang von Hecken, in Parks und Hochstammobstgärten in Ortsrandnähe. Wie das Braune Langohr ist auch das Graue Langohr auf die Jagd auf Nachtfalter, hier insbesondere Noctuiden, spezialisiert, erbeutet aber auch saisonal Maikäfer und andere Käfer, sowie Tipuliden. Der Anteil flugfähiger Beute ist wesentlich höher als beim Braunen Langohr, obwohl auch Insekten im Rüttelflug gefangen werden können. Langohren sind sehr standorttreu und die Winterquartiere liegen in der Regel maximal 20 km von den Sommerquartieren entfernt. Es werden frostfreie unterirdische Quartiere aufgesucht, wo sie frei oder in Spalten versteckt überwintern.

Die **Zwergfledermaus** ist die kleinste europäische Fledermausart. Das Fell ist schwarzbraun, die Ohren klein. Sie kommt in ganz Europa bis zum 61. Breitengrad vor und ist noch überall relativ häufig.

Zwergfledermäuse sind typische Hausfledermäuse in unseren Dörfern und Städten, wo sie als Spaltenbewohner enge Quartiere bevorzugen, in denen sie mit Rücken und Bauch Kontakt zur Unterlage haben. Wochenstubenkolonien von 50 bis 120 (und mehr) Tiere befinden sich z.B. oft im Zwischendach von Gebäuden, in Hohlräumen von Fassaden (Wandverkleidungen aus Holz, Schiefer und Eternitabdeckungen), seltener auch in hohlen Bäumen und in Kästen. Die Sommerquartiere werden von April bis September genutzt.

Im Winter werden frostfreie Felsspalten, Mauerspalten, Keller und andere geeignete ober- und unterirdische Quartiere angenommen. Der Winterschlaf dauert je nach Witterungsverlauf von Oktober/November bis Ende März. Die Zwergfledermaus ist eine relativ ortstreu Art, Wanderungen liegen meist unter 20 km.

Die Jagdgebiete können sehr unterschiedlich sein und umfassen alle geeigneten insektenreiche Biotope in ca. 1-2 km Umkreis um das Quartier. Bevorzugt werden das dörfliche Umfeld, Gewässerläufe oder stehende Gewässer mit Ufervegetation, an Wiesen grenzende Waldränder, Obstwiesen, Hecken und Feldgehölze, Wälder und Waldränder oder Schneisen. Die Zwergfledermaus benötigt zur Orientierung eine strukturreiche Landschaft, da ihre Ultraschalllaute maximal 20 m weit reichen.

Aufgrund ihrer synanthropen Lebensweise ist die Zwergfledermaus vor allem durch Zerstörungen ihrer Quartiere gefährdet. Auch eine ausgeräumte Landschaft ohne verbindende Leitlinien verkleinert die nutzbare Habitatfläche.

Die **Rauhauflfledermaus** ist eine kleine Fledermausart, deren Körpermaße sich mit denen der Zwergfledermaus überschneiden, jedoch im Durchschnitt meist leicht darüber liegen. Den Trivialnamen hat die Rauhauflfledermaus durch die Behaarung der Schwanzflughaut erhalten, die oberseits bis in die Hälfte der Schwanzflughaut ragt.

Die Rauhauflfledermaus bevorzugt waldreiche Gegenden, wo sie Spaltenquartiere an Bäumen aufsucht. Die Wochenstuben liegen überwiegend in Nordost- und Osteuropa. Die westlichsten Nachweise liegen in Ostbrandenburg. Zur Paarung und Überwinterung ziehen die Weibchen und ihre erwachsenen Jungtiere ab August nach Nordwesten (Niederlande) und Südwesten (West/Südwestdeutschland, Frankreich, Schweiz). Dabei können sie bis zu 2000 km fliegen. Die Männchen bleiben das ganze Jahr in diesen (westlichen) Gebieten und legen auf der Zugstrecke ihre Paarungsquartiere an. Somit liegt Luxemburg im Verbreitungsgebiet übersommernder Männchen, bzw. im potentiellen Paarungs- und Überwinterungsgebiet.

Der Erhalt sowie die Ergänzung von Biotopstrukturen, die Schaffung linearer Biotopvernetzungen, die Ortsrandbegrünung zur Lichtreduktion sowie die Strukturierung und Extensivierung des Offenlandes, insbesondere im Siedlungs- und Waldrandbereich dienen den benannten Fledermausarten zum Erhalt und Schaffung von Lebensräumen.

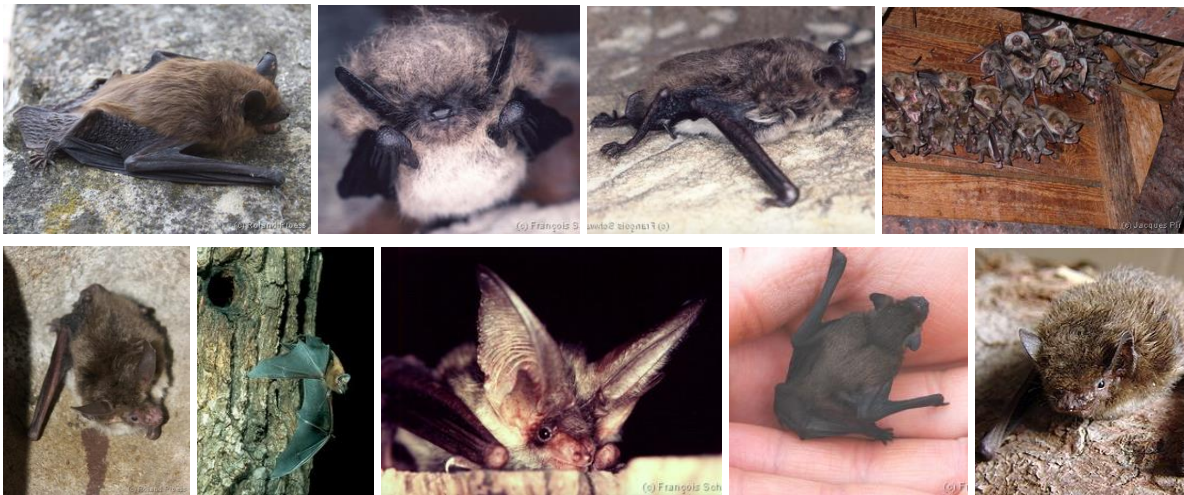


Abbildung 28: Breitflügelfledermaus, Bartfledermaus, Wasserfledermaus, Großes Mausohr (oben, von links nach rechts), Franzenfledermaus, Abendsegler, Langohr, Zwergfledermaus, Rauhauffledermaus (unten, von links nach rechts), <http://environnement.public.lu>

Vorkommen der **Wildkatze** sind für die Gemeinde verzeichnet. Wichtige Korridore (internationale und nationale Waldkorridore) und neuralgische Punkte im Korridornetz bestehen in der Gemeinde nördlich von Hosingen und südlich von Hoscheid. Bestehende und geplante Straßen- und Siedlungsachsen gefährden diese Querungsmöglichkeiten der Wildkatzenpopulation. Die Wildkatze gilt als Waldart. Sie kommt in der Tat nur dort vor, wo es auch größere Wälder gibt. Wälder werden hauptsächlich als Ruhe- und Reproduktionsstätten genutzt. Die Wildkatze bevorzugt für die Jagd aber walddnahe Offenlandbereiche, hauptsächlich strukturreiches, extensives Grünland mit hohem Mäuseangebot (Nahrungshabitate). Wegen dem täglich stattfindenden Wechsel zwischen Wald und Offenland kommt dem Waldrand eine hohe Bedeutung zu. Eine Optimierung von Waldrändern ist für die Erhöhung der Futterverfügbarkeit für die Wildkatze notwendig. Durch Entwicklung eines naturnahen und funktionalen Waldsauces wird auch die Dichte an Kleinsäugetieren erhöht. Außerdem ist die Entwicklung einer ausgeprägten Strauch- und Krautschicht in den Revieren der Wildkatze zu fördern. Des Weiteren ist der Erhalt von Totholz mit Höhlen und von Totholzinseln vorzusehen. Zum Schutz der Wildkatze sollten die Waldkorridore erhalten und falls notwendig mit Trittsteinbiotopen weiter vernetzt werden (vgl. Maßnahme o).

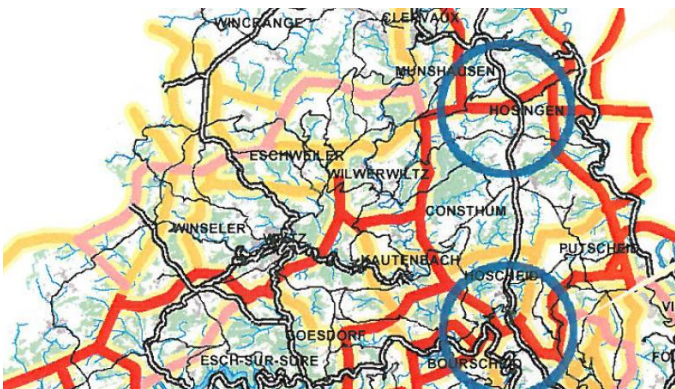


Abbildung 29: Korridornetz der Wildkatze in Luxemburg (links) und Abbildung der Wildkatze (rechts), <http://meco.lu> und <http://www.environnement.public.lu>

#### o) Erhalt und Aufwertung der Waldkorridore

In der Gemeinde Parc Hosingen verlaufen Waldkorridore von internationaler, nationaler und lokaler Bedeutung. Teilbereiche der Ortschaften schneiden den 250 m Abstandspuffer zu den Waldkorridoren. Im Bereich der Waldkorridore ist auf eine Vernetzung der Waldgebiete über Trittsteinbiotope, z.B. in Form von Feldgehölzen, Hecken, Baumgruppen, zu achten. Die Vernetzung der Lebensräume und das Freihalten von Bebauung innerhalb dieser Wanderkorridore sind überlebenswichtig für bereits ansässige großräumig agierende

Leitarten, wie z.B. Wildkatze und Rotwild, aber auch für eine effektive Wiederbesiedlung durch, nach Mitteleuropa zurückkehrende Arten, wie Luchs und Wolf.

**p) Erhalt und Aufwertung der Auebereiche und Flusstäler mit ihrer Ufervegetation**

Die Auebereiche und Flusstäler entlang der Our sowie die zahlreichen Zuläufe zu Our und Klerf im Gemeindegebiet werden in der „zone prioritaire du réseau écologique“ (PSP, Projet RGD, MDDI, Juni 2014) und als Erhaltungsziel des FFH-Gebietes LU0001002 „Vallée de l'Our de Ouren a Wallendorf Pont“ benannt. Die Gewässerqualität sollte verbessert, die Überschwemmungsdynamik berücksichtigt und der entsprechende Bereich von Bebauung freigehalten werden. Darüber hinaus sollte den Fließgewässern genügend Raum gelassen werden, um eine für Fließgewässer typische Ufervegetation ausbilden zu können. Zur Verbesserung des Gesamtzustands der Fließgewässer sollte grundsätzlich der Stoffeintrag reduziert werden, die Zerschneidungswirkung vermieden, Abholzung und intensive Nutzung im Entwicklungskorridor entlang des Gewässerkörpers unterbunden sowie der Verbau, die Begradigung oder die Eindeichung verhindert werden. Insgesamt lassen sich folgende Maßnahmen ableiten: Anschlusssituation an die Kläranlage sichern, Gewässerrandstreifen anlegen und Auenentwicklung fördern, Ausweisung eines Entwicklungskorridors entlang der Fließgewässer, in welchem eine extensive Nutzung angestrebt wird, um insbesondere den Nährstoffeintrag durch die Landwirtschaft zu verringern sowie Entwicklungsraum für eine eigendynamische Entwicklung des Fließgewässers schaffen.

Zur Schaffung überregionaler Wanderkorridore (z.B. für den Fischotter), als Deckung für Arten der Gewässer (Schwarzstorch, Eisvogel, Graureiher etc.) und als Beitrag zur Verbesserung der Gewässerqualität und -dynamik ist die Wiederherstellung einer natürlichen Ufervegetation entlang der Fließgewässer anzustreben. Dabei sollten Nadelbaumbestände entlang der Fließgewässer durch standorttypische Laubbäume ersetzt werden. Die bereits stellenweise üppige Ufervegetation sollte durch die Anlage eines durchgängigen Gehölzstreifens mit standortgerechten, heimischen Gehölzarten, wie z.B. Erlen, Weiden und Stauden gefördert werden. Ein mäandrierender Verlauf der Fließgewässer ist zu bewahren und zu fördern. Neben der Ausbildung eines Gehölzstreifens ist vor allem bei den landwirtschaftlich genutzten Flächen entlang der Fließgewässer eine extensivere Nutzung erstrebenswert. Dies kann in Form von Gewässerrandstreifen beispielsweise im Rahmen eines „Contrat de rivière“ (Gewässerpflegeplan) erfolgen. Um Fließgewässer vor Vertritt durch Weidevieh (Erosionsschäden, Bodenabschwemmung, Fäkaleintrag) zu schützen, sollten die Uferrandbereiche abhängig von der Gewässergröße (gemäß SICONA jedoch durchschnittlich mit einem Abstand von 4-5m) eingezäunt werden. Bei der Einzäunung ist darauf zu achten, dass diese ausschließlich das Weidevieh abhält und Wildtieren eine Querung ermöglicht.

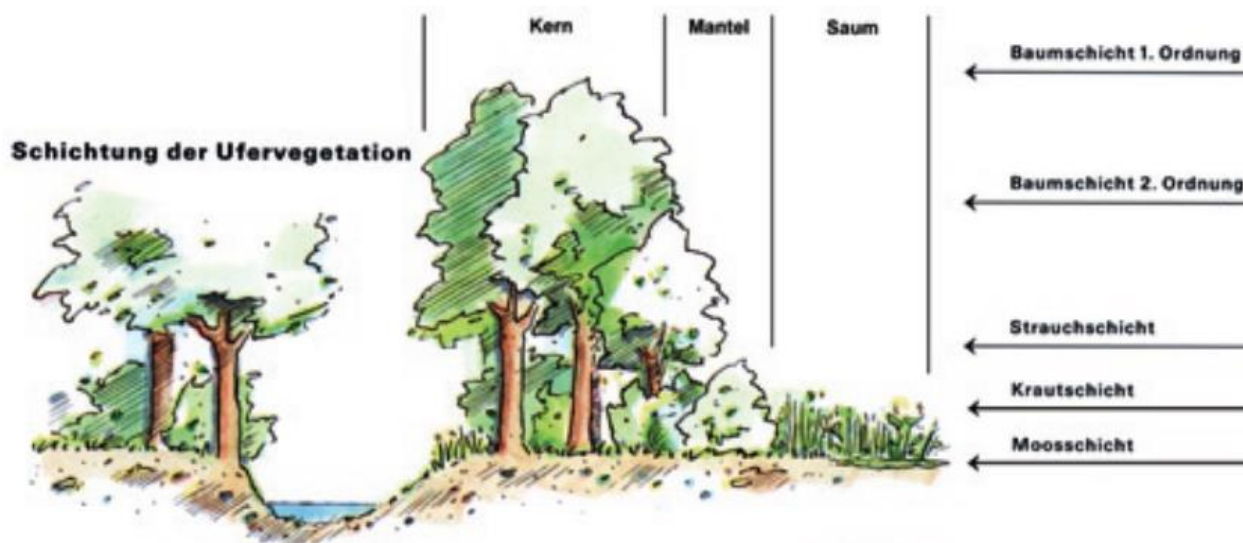


Abbildung 30: Schichtung der Ufervegetation, LUBW, 2007



Abbildung 31: Die Our unterhalb der Grenzbrücke von Dasbourg-Pont, CO3, 2016

#### **q) Ökologische Gestaltung von Wohngebieten**

Im Rahmen der Umsetzung zukünftiger Bauvorhaben sollte eine angemessene Eingrünung der Gebäude bzw. Begrünung zur Abgrenzung entlang der Parzellen sowie Durchgrünung der Straßenzüge vorgenommen werden. Vor diesem Hintergrund sollten insbesondere neu zu errichtenden Mauern begrünt oder als Trockenmauern ausgestaltet werden. Weitere Maßnahmen für eine ökologische Planung von Wohngebieten sind den Broschüren „Landschaftsgerechte und ökologische Gestaltung von Wohngebieten“ (Administration des Eaux et Forêts, 2007) und „Nature et Construction“ (Ministère du Développement durable et des Infrastructures) zu entnehmen.

#### **r) Reduktion von Düngemitteln und Pestiziden**

Generell sollte auf übermäßige Verwendung von Düngemittel und Pestiziden verzichtet werden. Eine Sensibilisierung und Aufklärung der Landwirte, Eigentümer und Bewohner sollte umgesetzt werden. Denkbar sind beispielsweise Infoveranstaltungen, Broschüren, geführte Wanderungen oder die gemeinsame Umsetzung von Pflegemaßnahmen.

## 3.2 Ortschaften der Gemeinde Parc Hosingen

Nachfolgend werden die Ortschaften im Landschaftsraum charakterisiert. Zur Inwertsetzung und Vernetzung des Landschaftsraumes, der innerörtlichen Grünflächen sowie geschützter Biotop- und Habitatstrukturen werden Maßnahmen formuliert.

Neben den innerörtlichen Strukturen werden insbesondere die Ortsränder betrachtet und Vorschläge für eine bessere grünstrukturelle Vernetzung ins Offenland unterbreitet.

Die Maßnahmenvorschläge werden pro Ortschaft beschrieben und sind im Plan 1208\_co\_III verortet.

### 3.2.1 Hosingen

Hosingen liegt auf einem Höhenrücken zwischen den Plateaus „Banert“ und „Heicht“. Westlich und östlich von Hosingen liegen Quellbereiche des „Weschbichsbaachs“ und des „Holzbichsbaachs“. Diese Bereiche stellen starke natürliche Grenzen für die Siedlungsentwicklung dar. In den beiden Geländeeinschnitten greift die Bebauung bereits weit in die Tallagen. Das Gewerbegebiet am südlichen Ortseingang liegt erhöht über der Ortschaft und ist bereits aus großer Entfernung einsehbar.

Der Wasserturm und die beiden Kirchtürme markieren weithin sichtbar die Ortschaft. Trotz der Höhenlage ist Hosingen gut in die Umgebung eingebunden. Die bestehenden Grünstrukturen am erhöht liegenden Gewerbegebiet wirken sich bereits positiv auf die landschaftliche Integration der Hallen und Gebäudekomplexe aus. Der östliche Ortsrand ist teilweise stark zersiedelt.

Die Ortseingänge in Ost-West-Richtung sind gut ausgebildet und weisen durch die Straßenführung und die bestehende Vegetation im Straßenrandbereich einen dörflichen, ländlichen Charakter auf. Der nördliche und der südliche Ortseingang werden durch die N7 geprägt. Am südlichen Ortseingang dominieren der vorgelagerte Kreisverkehr und das Gewerbegebiet das Landschaftsbild und unterbinden einen ländlichen Siedlungscharakter. Der ausgeschilderte Ortseingang folgt nach dem Gewerbegebiet und wird durch einen Wald im Westen und die Sportplätze im Osten gebildet. Die N7 verläuft zentral durch die Ortschaft und ist kaum begrünt. Erst am nördlichen Ortseingang finden sich Grünstrukturen beidseits der eingegrabenen Straße, die in nördliche Richtung abfällt. Mittelfristig ist eine Ortsumgehung geplant. Die Entlastung der N7 sollte für eine Beruhigung und Begrünung des innerörtlichen Straßenverlaufs genutzt werden.

Der Ortseingang von Hosingen ist über weite Strecken durch die vorhandene Vegetation gut mit der Landschaft verbunden. Aufwertungsbedarf besteht insbesondere im südlichen und östlichen Ortsrandbereich.

Als größte Ortschaft der Gemeinde bestehen zahlreiche Spiel-, Frei- und Grünflächen innerhalb des Siedlungskörpers. Im südlichen Teil befinden sich ein Gemeindezentrum, ein Camping- und ein Sportplatz. Mittelfristig ist eine Verlagerung der Gemeindeverwaltung in diesen südlichen Ortsbereich geplant. Die Campingplätze sollen als neue Wohngebiete ausgewiesen werden.

Um das bestehende Rathaus befindet sich ein Netz aus Gebäuden und Plätzen, die durch straßenberuhigende Gestaltung verbunden sind. Einige der Neubaugebiete besitzen interne Grün- und Freiflächen. Der umgebende Naturraum und die Privatgärten decken den weiteren Freiraumbedarf.

Insgesamt verliert der Hauptort Hosingen durch die stark frequentierte N7 und die großen Gewerbeflächen den in den anderen Gemeindeorten dominierenden ländlichen Eindruck. Nach Bau der Ortsumgehung Hosingen sollte die Verkehrsberuhigung der N7 im Ortskern für grünstrukturelle Aufwertungsmaßnahmen genutzt werden.



Abbildung 32: Blick auf Hosingen in nördlicher Richtung vom erhöht liegenden Gewerbegebiet (links) und auf den südlichen Ortsrand (rechts), CO3, 2016



Abbildung 33: Blick auf den östlichen Ortseingang entlang des C.R. 324, CO3, 2016



Abbildung 34: Blick aus östlicher Richtung auf die Gebäude des Gewerbegebietes am südlichen Ortsrand, CO3, 2016

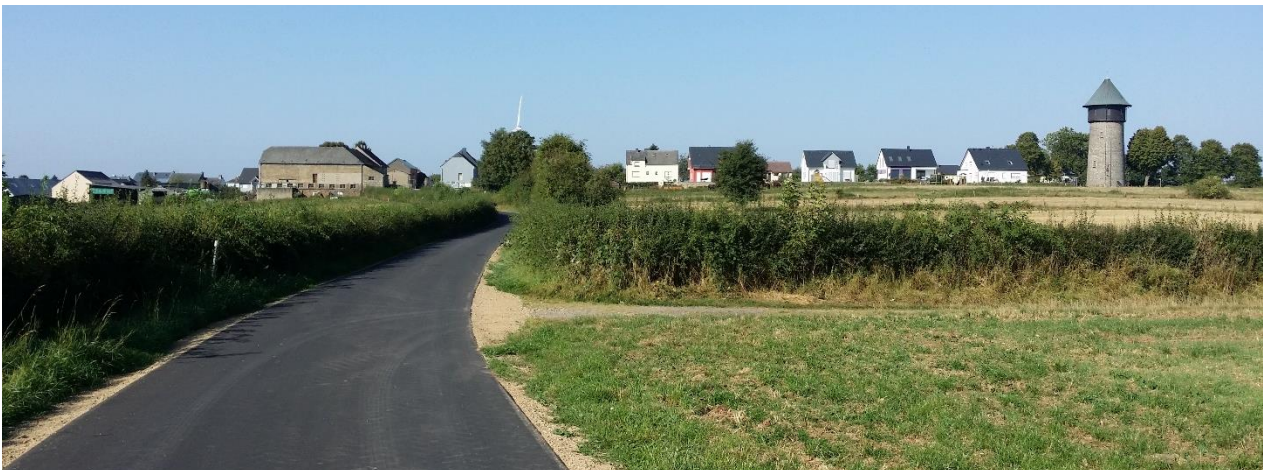


Abbildung 35: Blick auf den nordöstlichen Ortsrand von Hosingen aus östlicher Richtung, CO3, 2016



Abbildung 36: Blick auf Hosingen aus westlicher Richtung, CO3, 2016

### Maßnahmen

- › Die Parkplatzflächen im Gewerbegebiet und im Ortszentrum sollten ökologisch ausgebaut werden.
- › Südlich der Ortschaft, zwischen Gewerbegebiet und Biogasanlage sollte ein zentraler Grünkorridor die westlichen und östlichen Tallagen vernetzen.
- › Baumreihen sollten die Vegetationslücken entlang der N7 schließen. Mittelfristig ist eine Ortsumgehung geplant. Die Entlastung der N7 sollte für eine Beruhigung und Begrünung des innerörtlichen Straßenverlaufs genutzt werden. Im Ortszentrum sollte die N7 durch eine straßenbegleitende Baumreihe begrünt werden.
- › Nördlich des Gewerbegebietes sollte als Puffer und zur Vernetzung des westlichen Waldgebietes mit den östlichen Tallagen eine Grünachse geschaffen werden.
- › Am nördlichen Ortseingang sollte die Straßenrandbegrünung entlang der N7 nach Westen und Osten vernetzt werden.

### 3.2.2 Rodershausen

Die Ortschaft Rodershausen liegt an einem nach Osten exponierten Hang entlang der Our und wird von Waldstrukturen, Weiden mit Heckenstrukturen und gehölzbestandenen Auenwiesen umgeben. Der Träsbach fließt am nördlichen Ende durch die Ortschaft und mündet in der Our. Im Westen begrenzen steile Hanglagen im Osten das Tal der Our die Ortschaft. Der nördliche und der südliche Ortseingang über die N10 werden von einer Baumreihe entlang des östlichen Straßenrandes sowie den teilweise dicht bewachsenen Steilhängen des westlich angrenzenden Waldes geprägt. Der C.R. 342 folgt dem Träsbach und bildet den westlichen Ortseingang. Die bestehenden Feldgehölze und Ufergehölzstrukturen entlang des Bachlaufes integrieren den Ortsrand in die Umgebung.

Die Kirche befindet sich an der N10 und hat einen Parkplatz nebengelagert. Der Friedhof ist räumlich getrennt und liegt erhöht an der „Kiirfechtsstrooss“. Als weitere innerörtliche Grün- und Freifläche besteht ein Campingplatz am nördlichen Ortseingang. Mittelfristig ist hier die Entwicklung eines Wohngebietes vorgesehen. Der umgebene ländliche, durch Gehölze strukturierte Raum und die Privatgärten innerhalb der Ortschaft decken den Freiraumbedarf ausreichend.

Der Siedlungskörper wird vom Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l’Our de Ouren a Walldendorf Pont“ eingerahmt, was die hohe Wertigkeit des umgebenen Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen unterstreicht.

Insgesamt integrieren die gut ausgeprägten Grünstrukturen den Siedlungskörper in die Landschaft und schaffen Grünvernetzungen innerhalb der Ortschaft und am Ortsrand.



Abbildung 37: Blick auf den südlichen Ortseingang (links) und den nördlichen Ortseingang (rechts) von Rodershausen, CO3, 2016



Abbildung 38: Blick auf den westlichen Ortseingang vom C.R. 342 (links) und entlang der Straße „Op der Aeltchen“ (rechts), CO3, 2016



Abbildung 39: Blick auf die Ortschaft Rodershausen vom westlichen Hang, CO3, 2016

## Maßnahmen

- › Die Baumreihe entlang der N10 sollte im Bereich der Ortschaft vervollständigt werden.
- › Östlich der Ortschaft fehlen Ufergehölze entlang der Our. In diesem Bereich sollte die Bestandslücke der südlich und nördlich bestehenden Ufergehölzsäume geschlossen werden.
- › Am südlichen Ortseingang wurden unterhalb der N10 landwirtschaftliche Gebäude erweitert. Die baulichen Maßnahmen am Ortsrand sollten durch Begrünung in die landschaftliche Umgebung integriert werden.
- › Die westlich des Siedlungskörpers bestehenden Hänge bieten sich für die Ausbildung von Streuobstwiesen an. Diese Maßnahme kann als Kompensationsmaßnahmen für den Verlust von nach Artikel 17 NG geschützten Habitaten genutzt werden.

### 3.2.3 Dasbourg-Pont

Dasbourg-Pont liegt unmittelbar an der Our, im nordöstlichen Grenzbereich der Gemeinde Parc Hosingen. Die N10 verläuft entlang der Our und bildet Ortseingang und -ausgang. An der Grenzbrücke in Richtung Deutschland besteht das „Café du Pont“. Angelagert besteht eine Tankstelle mit einem typischen grenznahen Tankstellenshop. Ein bewaldeter Steilhang begrenzt die Ortschaft in westliche Richtung. Ein Bestandswohngelände ist in den Hang integriert. Ortseingang und -ausgang werden von versiegelten Parkplatzflächen geprägt. Die Lindenallee entlang der N10 ist in den Parkplatz und den südlichen Ortseingang integriert.

Der Ortsweiler wird vom Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l’Our de Ouren a Walldendorf Pont“ eingeraht, was die hohe Wertigkeit des umgebenen Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen unterstreicht.



Abbildung 40: Blick vom südlichen Parkplatz auf den südlichen Ortseingang (links) und in Richtung des „Café du Pont“ (rechts), CO3, 2016



Abbildung 41: Blick aus nördlicher Richtung auf den nördlichen Ortseingang (links) und von unterhalb der Grenzbrücke auf die Our (rechts), CO3, 2016

#### Maßnahmen

- › Die Parkplatzfläche am südlichen Ortseingang liegt außerhalb der Hochwasserrisikozone (HQE) und sollte als ökologischer Parkplatz aufgewertet werden. Direkt an der Our gelegen sollten Naherholungsmöglichkeiten geschaffen werden. Motorrad-, Fahrrad- und Campingtouristen sowie ein gewisser Grenzverkehr sorgen für einen kontinuierlichen Verkehrsstrom am Standort. Die Außenterrasse des „Café du Pont“ kann in ein Gestaltungskonzept mit einbezogen werden.

- Die Tankstelle sollte mit naturnahen Materialien (Holzverschalung, Natursteinmauer etc.) besser in die Landschaft integriert werden.



Abbildung 42: Tankstellen und naturnahe Materialien, <http://www.steffen-holzbau.lu>

- Der Parkplatz am nördlichen Ortseingang sollte ebenfalls ökologisch gestaltet werden. Im Randbereich zur N10 sollte die weiter südlich begrenzte Lindenreihe entlang der N10 fortgeführt werden.

### 3.2.4 Kohnenhof

Der Kohnenhof ist ein Campingplatz zwischen Our und N10 gelegen. Eine Baumreihe entlang der N10 und die verbuschten Hänge prägen den östlichen und den westlichen Ortseingang. Der Gleithang nördlich des Ortsweilers wird landwirtschaftlich genutzt. Der Campingplatz weist zahlreiche Grünstrukturen auf und ist gut in die umgebene Landschaft integriert. Aufgrund der steilen Prallhänge des mäandrierenden Verlaufs der Our wird der Kohnenhof stark durch Verkehrslärm belastet. Die N10 ist zudem eine beliebte Motorradstrecke und die westlich und südlich bestehenden Serpentinien und die parallel zum Campinggelände verlaufende Gerade werden oft für die Beschleunigung genutzt.

Der Ortsweiler wird vom Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l'Our de Ouren a Walldendorf Pont“ eingeraht, was die hohe Wertigkeit des umgebenen Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen unterstreicht.



Abbildung 43: Blick auf den östlichen Ortseingang (links) und den Kohnenhof (rechts), CO3, 2016



Abbildung 44: Blick auf die Gerade der N10 parallel zum Campingplatzgelände (links) und Blick aus westlicher Richtung auf den Campingplatz (rechts), CO3, 2016

## Maßnahmen

- › Verkehrslärm reduzierende Maßnahmen sollten an der N10 umgesetzt werden. Dabei sind sowohl die Gerade als auch die den Ortseingängen vorgelagerten Serpentinaugen zu berücksichtigen.

### 3.2.5 Ober-/ Untereisenbach

Ober- und Untereisenbach liegen, durch den Huschterbaach voneinander getrennt in Ost-Südost-Hanglage an der Our. Die Ortschaften werden durch die naturräumlichen Gegebenheiten in ihrer Ausdehnung begrenzt. Im Westen wird mit erhöhtem Aufwand weit in den Hang hinein gebaut. Durch eine starke Durchgrünung der Ortschaften und den ausgeprägten Grünsaum ist die Bebauung insgesamt gut in die Landschaft eingebunden. Die Ortseingänge sind ländlich geprägt und durch Grünstrukturen gefasst. Die imposante Baumreihe entlang der N10 dominiert den nördlichen und den südlichen Ortseingang. Der westliche Ortseingang entlang des „Wuelesser Wee“ wird durch Heckenstrukturen der eingegrabenen Straße geprägt. Waldflächen ragen im westlichen Ortsrand bis in den Siedlungskörper.

Der Siedlungskörper wird vom Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l’Our de Ouren a Walldendorf Pont“ eingerahmt, was die hohe Wertigkeit des umgebenen Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen unterstreicht.

Die zwei Ortsteile von Eisenbach sind mit zahlreichen Grünstrukturen (Wald, Baumreihen, Hecken, Obstbäume etc.) durchzogen, die in die Landschaft übergehen. Viele dieser Grünstrukturen liegen auf Privatgrundstücken. Die Kirche befindet sich in Untereisenbach. Der Friedhof ist räumlich getrennt und liegt erhöht am Ende der Straße „Op Moorenahl“. Ein Wendeplatz befindet sich direkt gegenüber der Kirche. Als weitere innerörtliche Grün- und Freifläche bestehen zwei Campingplätze unmittelbar an der Our, beide liegen innerhalb der Überschwemmungszone (HQE). Der umgebene ländliche, durch Gehölze strukturierte Raum und die Privatgärten innerhalb der Ortschaft decken den Freiraumbedarf ausreichend.



Abbildung 45: Blick auf den nördlichen Ortseingang (links) und den westlichen Ortseingang (rechts) von Eisenbach, CO3, 2016



Abbildung 46: Blick auf die Ortschaft Eisenbach von der deutschen Seite (links) und auf die Bebauung am steilen westlichen Ortsrand vom westlich gelegenen Plateau (rechts), CO3, 2016

## Maßnahmen

- › Der westliche Ortsrand sollte durch Grünstrukturen eingesäumt werden. Gegenwärtig besteht eine freie Sichtachse von den Heckenbestandslücken entlang des „Wuelesser Wee“ auf die Hangbebauung am westlichen Ortsrand. In diesem Bereich wurden rezent zwei Reihen von Obstbäumen gepflanzt. Der Hangbereich sollte als Streuobstwiese ausgebaut werden.
- › Die Freifläche am nördlichen Ortseingang könnte zur Anlage einer Streuobstwiese genutzt werden. Diese Maßnahme kann als Kompensationsmaßnahme für den Verlust von nach Artikel 17 NG geschützten Habitaten genutzt werden.
- › Der Parkplatz an der Grenzbrücke liegt außerhalb der Hochwasserrisikozone (HQE) und sollte als ökologischer Parkplatz ausgebaut werden.

### 3.2.6 Wahlhausen und Aketscht

Wahlhausen mit dem Ortsteil Aketscht liegt auf einem Höhenrücken an der gleichnamigen Kuppe „Aketscht“ zwischen dem Burbaach und dem Hosersbaach. Im Westen und Osten passt sich die Bebauung an die natürlichen Grenzen an. Im Norden stehen teilweise hoch aufragende Gebäude (Hallen, Silos) auf einem Hochpunkt. Im Süden von Aketscht sind neuere Wohngebäude weithin sichtbar.

Der Westen von Wahlhausen und der Norden von Aketscht werden von Waldbeständen eingerahmt. Im Osten von Wahlhausen und im Süden von Aketscht ist der Ortsrand teilweise mit einem Grünsaum ausgestattet. Der nördliche und der südliche Ortsrand von Wahlhausen sind nur sporadisch begrünt.

Durch die angrenzenden Waldstrukturen wird die Bebauung streckenweise optisch gut in die Landschaft integriert. Die landwirtschaftlichen Gebäude im Norden und das Neubaugebiet im Süden von Wahlhausen wirken sich aufgrund fehlender Einbindung in die Landschaft negativ auf das Landschaftsbild aus.

Die westlichen und östlichen Ortseingänge von Aketscht sind durch die Straßenführung und die Bestandsvegetation gut ausgebildet und weisen einen ländlichen Charakter auf. Der südliche Ortseingang wurde durch neue Wohnbebauung überprägt. Hier fehlen Grünstrukturen, die einen homogenen Übergang zur Landschaft herstellen. Der westliche Ortseingang von Wahlhausen ist durch zahlreiche Baulücken und vorgelagerte teilweise landwirtschaftliche Gebäudekomplexe zersiedelt. Der südliche Ortseingang von Wahlhausen wird durch eine einseitig erhöhte Straßenrandbebauung geprägt. Hier fehlt eine klare Identifikation des Ortseingangs. Der Eingang im Norden wird von einem landwirtschaftlichen Gebäudekomplex dominiert.

Das Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l’Our de Ouren a Wallendorf Pont“ verläuft westlich und östlich von Wahlhausen. Der nordöstliche Randbereich des Siedlungskörpers von Aketscht grenzt unmittelbar an das Schutzgebiet. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.

Grünstrukturen in Form von Obstwiesen, Hecken, Bäumen und Gärten bilden Übergänge in die freie Landschaft. Die Kirche und der südlich gelegene Friedhof bilden die Mitte der Ortschaft. Eine Platzgestaltung durchbricht die Straße C.R. 322 und stärkt das Zentrum. Der umgebene ländliche, durch Gehölze strukturierte Raum und die Privatgärten innerhalb der Ortschaft decken den Freiraumbedarf ausreichend.



Abbildung 47: Blick auf den nördlichen Ortseingang von Wahlhausen (links) und vom Ortseingang in nördliche Richtung (rechts), CO3, 2016



Abbildung 48: Blick auf den von Gehölzen dominierten südwestlichen Ortseingang von Aketscht (links) und den östlichen Ortseingang (rechts), CO3, 2016



Abbildung 49: Blick auf Neubauten im südöstlichen Ortsrandbereich von Aketscht, CO3, 2016



Abbildung 50: Blick vom südwestlichen Ortsrand von Aketscht in südliche Richtung, CO3, 2016

### Maßnahmen

- › Der südliche Ortsrand/-eingang von Aketscht wird durch rezent errichtete Wohngebäude dominiert. Zur besseren landschaftlichen Integration und als Puffer zur landwirtschaftlichen Nutzung sollte ein Grünsaum angelegt werden.
- › Am östlichen Ortsrand sollte ein Grünsaum zur Integration des Ortsrandes in die Landschaft und als Abstandsfläche zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen ausgebildet werden.
- › Der südliche und der westliche Ortseingang sollten klarer strukturiert und in die Landschaft integriert werden. Ein Grünsaum sowie die Pflanzung einer Baumreihe entlang des C.R. 322A und des C.R. 322B bieten sich an.
- › Die landwirtschaftlichen Gebäude am nördlichen Ortseingang von Wahlhausen sollten durch einen Grünsaum in die Umgebung integriert werden.
- › Die westlich der Ortschaft gelegenen Gebäude und Weiler im Außenbereich sollten auf den Bestand beschränkt werden, da sie eine zersiedelte, tentakuläre Verbindungsachse zwischen Wahlhausen und Wahlhausen-Dickt schaffen. Eingrünungsmaßnahmen können die Auswirkungen auf das Landschaftsbild reduzieren.
- › Die Täler von Burbaach und Hoseratsbaach sollten über eine Grünachse verbunden werden.

### 3.2.7 Wahlhausener Dick

Die Ortschaft Wahlhausen-Dickt liegt an und auf einem Höhenrücken zwischen dem Bollerts- und dem Bleesbaach. Durch die Lage entlang des Höhenrückens liegt die Ortschaft zum Teil sehr offen in der Landschaft.

Der nordöstliche Ortsrand wird vom angrenzenden Wald eingefasst. Im Südosten und Südwesten fehlen Grünstrukturen am Ortsrand. Die Ortseingangssituation im Westen und Südwesten ist entsprechend der westlichen Ortseingangssituation der Ortschaft Wahlhausen undefiniert und zersiedelt. Die Rückseiten der landwirtschaftlichen Gebäude am südlichen Ortseingang dominieren diesen und integrieren sich nur bedingt in die Landschaft.

Die Ortschaft präsentiert sich heterogen mit einzelnen neuzeitlichen Wohnhäusern und landwirtschaftlichen Gebäuden sowie den nach Norden bestehenden Feriensiedlungen und dem von der Ortschaft losgelösten Schul- und Sportkomplex. Der großzügige Schul- und Sportkomplex ist teilweise exponiert gelegen und insbesondere aus Nordwesten gut sichtbar. Durch die axiale Anordnung der Häuser entlang der Straße „An der Deckt“ entsteht der Eindruck eines Straßendorfes.

Zahlreiche private Grünstrukturen sind vorhanden und bilden an einigen Stellen gute Übergänge in die Landschaft. Im östlichen Randbereich fehlt ein Übergang in die Landschaft in Form von gliedernden Vegetationselementen. Öffentliche Grün- und Freiflächen fehlen in der Ortschaft. Der nördlich angegliederte Schul- und Sportkomplex und die Feriensiedlungen verfügen über verschiedene Grün- und Freiflächen sowie Naherholungsmöglichkeiten. Die umgebende Landschaft und die Privatgärten decken den sonstigen Freiraumbedarf.

Das Natura2000-FFH-Gebiet „Vallée de l’Our de Ouren a Walldendorf Pont“ verläuft östlich und westlich der Ortschaft. Der nordöstliche Randbereich des Siedlungskörpers grenzt unmittelbar an das Schutzgebiet. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 51: Blick auf den südlichen Ortseingang von Wahlhausen-Dickt (links) und südwestlichen Ortsrand (rechts), CO3, 2016



Abbildung 52: Blick vom C.R. 322 auf den nördlichen Teilbereich von Wahlhausen-Dickt, CO3, 2016



Abbildung 53: Blick vom C.R. 322 auf den südlichen Teilbereich der Ortschaft Wahlhausen-Dickt, CO3, 2016



Abbildung 54: Blickrichtung Nord, der Straße „An der Deckt“ folgend, CO3, 2016



Abbildung 55: Blick auf das Sport- und Schulzentrum von der N7 in östliche Richtung (links) und auf den Parkplatz vor dem Schwimmbad (rechts), CO3, 2016

## Maßnahmen

- › Der südliche Ortseingang sollte aufgewertet werden. Die bestehenden landwirtschaftlichen Gebäude und Hallen sowie vorgelagerte Wohngebäude zersiedeln den Ortseingang. Als Struktur gebendes Element sollte eine Allee entlang des C.R. 322 gepflanzt werden.
- › Die Allee sollte dem C.R. 322 folgen und somit die Einsichtigkeit des westlichen Ortsrandes reduzieren.
- › Die Parkplatzflächen am Schul- und Sportkomplex sollten ökologisch ausgebaut werden.

### 3.2.8 Bockholtz

Die Ortschaft Bockholtz liegt im Nordwesten der Gemeinde Parc Hosingen, westlich der N7 und der Ortschaft Hosingen, dem C.R. 324 in westliche Richtung folgend. Während der C.R. 324 über einen Höhenrücken verläuft und den östlichen Ortseingang bildet, besteht der Siedlungskörper überwiegend nördlich des C.R. 324, entlang eines nach Norden exponierten Hangs.

Der südlich der Ortschaft bestehende Hochpunkt und die südlich angrenzenden Freiflächen werden landwirtschaftlich genutzt. Dieses Gebiet ist ausgeräumt und strukturarm, Weiden, Mähwiesen und Maisäcker dominieren. Am südlichen Ortsrand besteht ein landwirtschaftlicher Betrieb, der diese Flächen bewirtschaftet und am höchsten Punkt der Ortschaft gelegen weithin sichtbar ist. Der westliche Ortsrand wird durch den angrenzenden Wald sowie Heckenstrukturen entlang der Straßenzüge dominiert. Aus nördlicher Richtung besteht aufgrund der Topographie eine ausgeprägte Sichtachse auf den Siedlungskörper. Hangparallel verlaufende Heckenstrukturen verbinden das angrenzende Offenland mit dem Siedlungskörper. Einige Fassaden im nordwestlichen Ortsrandbereich sind aufgrund der Exposition und fehlender Grünstrukturen weithin sichtbar.

Der nördliche Ortseingang wird durch einen landwirtschaftlichen Betrieb dominiert. Am östlichen Ortseingang bestehen Nadelgehölze entlang des C.R. 324 und in einem Privatgartenbereich, die weithin sichtbar sind.

Zahlreiche private Grünstrukturen durchziehen die Ortschaft und bilden an einigen Stellen gute Übergänge in die Landschaft. Besonders markant sind Heckenstrukturen entlang der Straßen. Südlich der Ortschaft fehlen strukturgebende Elemente. Öffentliche Grün- und Freiflächen fehlen in der Ortschaft. Die umgebende Landschaft und die Privatgärten decken den Freiraumbedarf ausreichend.

Das Natura2000-Vogelschutzgebiet „Région Kiischpelt“ verläuft entlang der die Ortschaft umgebenden Waldmassive in ca. 300 bis 600m Entfernung. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 56: Blick auf den östlichen Ortseingang von Bockholtz aus östlicher Richtung (links) und aus südlicher Richtung (rechts), CO3, 2016



Abbildung 57: Blick auf den südlichen Ortsrand von Bockholtz, CO3, 2016



Abbildung 58: Blick auf Bockholtz aus nördlicher Richtung, CO3, 2016

### Maßnahmen:

- › Die am östlichen Ortseingang bestehenden Nadelgehölze sollten entfernt und durch heimische Laubgehölze ersetzt werden.

- › Entlang des C.R. 324 sollte eine durchgehende Baumreihe als Allee in Richtung Hosingen gepflanzt werden.
- › Südlich der Ortschaft sollte eine Strukturierung der ausgeräumten landwirtschaftlich genutzten Freiflächen erfolgen. Die Anlage einer Streuobstwiese, einer Baumgruppe am Hochpunkt und von Hecken- oder Baumstrukturen entlang der Wirtschaftswege bieten sich an.
- › Die Fassaden der Gebäude im nördlichen Ortseingangsbereich sollten begrünt werden.

### 3.2.9 Neidhausen

Die Ortschaft Neidhausen liegt im Norden der Gemeinde Parc Hosingen, westlich der N7 und nordwestlich der Ortschaft Hosingen, dem C.R. 343 in westliche Richtung folgend. Die Ortschaft liegt nördlich des Höhenrückens an einem in nördliche Richtung exponierten Hang.

Der südlich der Ortschaft bestehende Geländerücken und die südlich angrenzenden Freiflächen werden landwirtschaftlich genutzt. Dieses Gebiet ist ausgeräumt und strukturarm. Am südlichen Ortsrand besteht ein landwirtschaftlicher Betrieb, der diese Flächen bewirtschaftet und oberhalb der Ortschaft gelegen weithin sichtbar ist. Im südlichen und südwestlichen Ortsrand-/Ortseingangsbereich ist der Siedlungskörper nicht in die Landschaft eingebunden. Rezent errichtete Wohngebäude grenzen unmittelbar an landwirtschaftliche Nutzflächen. Der hangabwärts gelegene Ortskern wird von zahlreichen privaten und öffentlichen Grünstrukturen durchzogen. Die entlang der Straßen und hangparallel verlaufenden Baumreihen und Heckenstrukturen verbinden Siedlungskörper und Offenland. Südlich der Ortschaft fehlen strukturgebende Elemente. Öffentliche Grün- und Freiflächen fehlen in der Ortschaft. Die umgebende Landschaft und die Privatgärten decken den Freiraumbedarf ausreichend. Aus nördlicher Richtung besteht aufgrund der Topographie eine ausgeprägte Sichtachse auf den Siedlungskörper. Ein großer landwirtschaftlicher Betrieb dominiert den nordöstlichen Teilbereich der Ortschaft. Einige Fassaden dieses Betriebes sind aufgrund der Exposition weithin sichtbar. Der östliche und der nördliche Ortseingang sind durch zahlreiche Grünstrukturen ländlich geprägt. Der landwirtschaftliche Betrieb im östlichen Ortseingangsbereich liegt unterhalb des Straßenverlaufs, so dass keine direkte Blickbeziehung besteht.

Das Natura2000-Vogelschutzgebiet „Région Kiischpelt“ verläuft nördlich, westlich und südlich der Ortschaft entlang der umgebenden Waldmassive in ca. 100 bis 400m Entfernung. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 59: Der östliche Ortseingang von Neidhausen, CO3, 2016



Abbildung 60: Am westlichen Ortsrand dominierende Wohngebäude von Neidhausen, CO3, 2016



Abbildung 61: Blick in westliche Richtung auf den ausgeräumten Geländerücken südlich der Ortschaft Neidhausen, CO3, 2016



Abbildung 62: Blick aus nordöstlicher Richtung von der Ortschaft Dorscheid auf die Ortschaft Neidhausen, CO3, 2016

### Maßnahmen:

- › Entlang des C.R. 343 sollte eine durchgehende Baumreihe als Allee in Richtung der N7 gepflanzt werden.
- › Südlich der Ortschaft sollte eine Strukturierung der ausgeräumten landwirtschaftlich genutzten Freiflächen erfolgen. Die Anlage von Baumgruppen an den Hochpunkten östlich und südlich der Ortschaft sowie die Pflanzung von Hecken- oder Baumstrukturen entlang der Wirtschaftswege bieten sich an.
- › Die Ortseingangssituation im südwestlichen Ortsrandbereich sollte aufgewertet werden. Dieser Bereich wird durch rezent errichtete Wohngebäude dominiert. Zur besseren landschaftlichen Integration und als Puffer zur landwirtschaftlichen Nutzung sollte ein Grünsaum angelegt werden.

- Die landwirtschaftlichen Gebäude am nordöstlichen Ortsrand sollten durch einen Grünsaum in die Umgebung integriert werden. Die Fassaden der Gebäude sollten begrünt werden durch hangparallele Heckenpflanzungen.

### 3.2.10 Dorscheid

Die Ortschaft Dorscheid liegt auf einem Geländerücken entlang des C.R. 343A, westlich der N7 im Norden der Gemeinde Parc Hosingen. Südlich liegt die Ortschaft Neidhausen. Die Ortschaften werden durch das Ketzerbaachtal getrennt. Die Talsenke wird überwiegend als Weide genutzt. Zahlreiche Hecken strukturieren den Talbereich.

Der südliche Ortsrand von Dorscheid ist teilweise durch Hecken- und Gehölzstrukturen in die umgebene Landschaft eingebunden. Bestandslücken und die Lage der Gebäude auf dem Höhenrücken machen weitere Ortsrandbegrünungsmaßnahmen erforderlich. Am westlichen, nördlichen und südlichen Ortsrand bestehen landwirtschaftliche Betriebe. Insgesamt ist die Ortschaft sehr ländlich geprägt. Der östliche Teilbereich der Ortschaft wird durch mehrere Einfamilienhäuser geprägt. Hier fehlen teilweise Grünelemente, die einen harmonischen Übergang zwischen Offenland und Siedlungskörper generieren.

Entlang des C.R. 343A besteht eine Baumreihe, die weithin sichtbar ist. Eine solche Struktur fehlt entlang der Straße „An der Haecht“. Im östlichen Ortseingangsbereich zwischen „An der Haecht“ und C.R. 343A besteht ein Spielplatz. Zahlreiche Grünstrukturen in den Privatgärten und als Grundstückseinfriedung sowie Heckenstrukturen die Offenland und Siedlungskörper verbinden integrieren den Siedlungskörper in die Landschaft. Die umgebende Landschaft und die Privatgärten decken den Freiraumbedarf ausreichend.

Nordwestlich der Ortschaft verläuft das Natura2000-Vogelschutzgebiet „Région Kiischpelt“ in ca. 100 bis 300m Entfernung. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 63: Blick auf die Ortschaft Dorscheid aus südlicher Richtung vom C.R. 343, CO3, 2016



Abbildung 64: Blick aus dem Ketzerbaachtal auf die Ortschaft Dorscheid aus südlicher Richtung, C3, 2016



Abbildung 65: Blick auf die Ortschaft Dorscheid aus östlicher Richtung von der Straße „An der Haeht“ (links) und vom C.R. 343A (rechts), CO3, 2016

### Maßnahmen:

- › Entlang der Straße „An der Haeht“ sollte eine grünstrukturelle Vernetzung als Baumreihe oder Feldhecke in Richtung der N7 erfolgen.
- › Der südliche Ortsrand sollte durchgehend begrünt werden, um einen harmonischen Übergang zwischen „Kaetzbaachtal“ und Siedlungskörper zu gewährleisten. Die Pflanzung von Hecken- und Baumstrukturen bietet sich an.
- › Die Fassaden am östlichen Ortsrand sollten durch einen Grünsaum besser in die Landschaft integriert werden.
- › Die landwirtschaftlichen Gebäude am westlichen Ortsrand sollten durch einen Grünsaum in die Umgebung integriert werden. Die Fassaden der Gebäude sollten begrünt werden.

### 3.2.11 Consthum

Die Ortschaft Consthum liegt auf dem Ende eines Höhenrückens, der im Westen bis zur Klerf und im Südwesten zur Schlenner abfällt. Im Nordosten wird die Bebauung durch einen Höhenversatz im Hang in die Landschaft integriert. Im Süden grenzt die Bebauung an den stark einschneidenden Quellbereich des Kreppebaachs. In diesem Teilbereich wurde mit großem Aufwand terrassiert und in den Hang gebaut.

Bis auf den südöstlichen Teilbereich ist der Ortsrand von Consthum durch bestehende Vegetation in die Landschaft eingebunden. Im Südosten der Ortschaft bestehen landwirtschaftliche Gebäude die nur teilweise eingegrünt und weithin sichtbar sind.

Die Ortseingänge von Consthum sind dörflich ländlich geprägt. Während eine gut ausgebildete Baumreihe den nördlichen Ortseingang markiert, fehlen an den südlichen und westlichen Ortseingängen fassende Strukturen. Bauliche Anlagen beginnen einseitig der Straße und unvermittelt, häufig überprägt durch vorgelegte landwirtschaftliche Nutzungen.

Im Siedlungskörper bestehen Grünstrukturen auf den Privatflächen, als Grundstückseinfriedung und entlang der Straßen. Am Ortsrand und im Zentralbereich des Siedlungskörpers bestehen Nadelgehölzstrukturen die entfernt und durch heimische Laubgehölze ersetzt werden sollten. Außer dem Sportplatz mit angegliedertem Spielplatz im Norden der Ortschaft sind kaum nutzbare öffentliche Grün- und Freiflächen vorhanden. Der Friedhof liegt am südwestlichen Ortsrand. Die umgebende Landschaft und die Privatgärten decken den Freiraumbedarf ausreichend. Der insgesamt ländliche Charakter der Ortschaft wird durch die rezente Wohnbebauung im Bereich „In der Gruft“ teilweise überprägt.

Nordwestlich, südlich und nordöstlich der Ortschaft bestehen ausgeräumte landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zwischen Holzthum und Consthum markierte eine durchgehende Baumreihe den Straßenverlauf des C.R. 322. Diese ist nicht mehr vorhanden.

Die umgebenen Waldmassive sind Bestandteil des Natura2000-Vogelschutzgebietes „Région Kiischpelt“. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 66: Blick vom westlichen Ortsrand in westliche Richtung, CO3, 2016



Abbildung 67: Blick auf die Baumreihe im östlichen Ortseingangsbereich (links) und den weiteren Verlauf des C.R. 322 (rechts), CO3, 2016



Abbildung 68: Blick auf den westlichen Ortseingang, CO3, 2016



Abbildung 69: Blick auf den südlichen Ortseingang C.R. 348, CO3, 2016



Abbildung 70: Blick vom südlichen Ortseingang entlang des C.R. 348 in südliche Richtung, CO3, 2016



Abbildung 71: Blick auf die Wohnbebauung in Hanglage der Straße „An der Gruft“, CO3, 2016



Abbildung 72: Blick auf die „Rue de Kautenbach“ (links) und den Kreuzungsbereich „Rue de Kautenbach“ / „Rue Knupp“ (rechts), aus westlicher Richtung, CO3, 2016



Abbildung 73: Blick in die „Rue de Kautenbach“ am südwestlichen Ortsrand (links) und in die Straße „Kémel“ (rechts), aus westlicher Richtung, CO3, 2016

### Maßnahmen:

- › Die bestehende Baumreihe im östlichen Ortseingang von Consthum sollte als Allee entlang des C.R. 322 in Richtung Holzthum ausgebaut werden.
- › Ein grünstrukturelles Element sollte den Kreuzungsbereich von C.R. 322 und Wirtschaftsweg, dem östlichen Ortseingang vorgelagert, prägen.
- › Am östlichen und südwestlichen Ortsrand sowie im westlichen Ortsteil bestehende Nadelgehölze sollten entfernt und durch heimische Laubgehölze ersetzt werden.
- › Die umgebenden Wirtschaftswege entlang der Höhenrücken sollten durch grünstrukturelle Vernetzung aus Hecken- und Baumreihen die ausgeräumten landwirtschaftlich genutzten Höhenrücken auflockern und landschaftlich integrieren.
- › Der südliche Ortseingang entlang des C.R. 348 sollte beidseitig durch Bebauung gefasst werden. Weiterhin sollte eine Allee entlang des C.R. bis zum Ortseingang Offenland und Siedlungskörper vernetzen.
- › Die Nadelgehölze im südwestlichen Ortseingang entlang des C.R. 322 sollten entfernt und durch heimische Laubgehölze ersetzt werden. Eine Bebauung sollte beidseitig der Straße den Ortseingang fassen.
- › Der westliche Ortseingang sollte über Hecken oder Baumreihen an das Offenland angebunden werden. Markante Fassaden sollten begrünt werden.

### 3.2.12 Holzthum

Die Ortschaft Holzthum befindet sich auf einem schmalen Höhenrücken, der westlich der N7 von Nordosten nach Südwesten verläuft. Östlich der Ortschaft liegt der Quellbereich der Schlenner, welche tief in den Höhenrücken einschneidet. Westlich der Ortschaft besteht der Quellbereich des Jepich. Das im Süden abfallende Gelände stellt eine natürliche Begrenzung für die Siedlungsentwicklung dar. Aufgrund der flachen Höhenkuppe fehlt im Norden der Ortschaft eine natürliche Begrenzung der Bebauung.

Die Ortschaft hat sich entlang des C.R. 322 entwickelt. Ländliche Bausubstanz überwiegt. Rezentere Wohnbebauung im östlichen Teilbereich der Ortschaft integriert sich nur bedingt in das Ortsbild. Die bestehenden Grünstrukturen im Westen der Ortschaft integrieren den Siedlungskörper in das angrenzende Offenland. Im Südosten bestehen weitere Grünstrukturen entlang der Grundstücksgrenzen und Wirtschaftswege, die die Bestandsbebauung streckenweise gut erfassen. Einige Gebäude weisen grünstrukturelle Bestandslücken auf. Am nördlichen Siedlungsrand bestehen ebenfalls Grünstrukturen als Grundstückseinfriedungen.

Die Ortseingänge sind gut ausgebildet. Durch die Gebäudestellung, den Straßenverlauf und vorhandene Grünstrukturen entsteht ein ländlich-dörflicher Eingangscharakter. Die beginnende Straßenbeleuchtung und Blickbeziehungen zur Kirche verstärken diesen Charakter. Dem östlichen Ortseingang vorgelagert besteht ein Gebäudekomplex aus Betriebs- und Wohngebäuden.

In Holzthum bestehen nur wenige öffentliche Grün- und Freiflächen. Zu nennen sind der Kirchenvorplatz, der Friedhof und ein Spielplatz entlang des C.R. 322. Die umgebende Landschaft und Privatgärten decken den Freiraumbedarf ausreichend.

Die nördlich der Ortschaft und in Richtung Consthum bestehenden intensiv landwirtschaftlichen genutzten Flächen sind ausgeräumt und kaum strukturiert.

Die südöstlich und nordwestlich angrenzende Waldmassive sind Bestandteil des Natura2000-Vogelschutzgebietes „Région Kiischpelt“. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 74: Blick auf die dem Ortseingang von Holzthum vorgelagerten Betriebs- und Wohngebäude „um Rank“ entlang des C.R. 322, CO3, 2016



Abbildung 75: Blick auf den nordöstlichen Ortseingang entlang des C.R. 322, CO3, 2016



Abbildung 76: Blick entlang des C.R. 322 in südwestliche Richtung, im nordöstlichen Teilbereich der Ortschaft, CO3, 2016



Abbildung 77: Blick auf den südwestlichen Ortseingang, CO3, 2016

#### Maßnahmen:

- › Die rezentere Wohnbebauung im nordöstlichen Teilbereich der Ortschaft sollte durch Begrünungsmaßnahmen besser an das angrenzende Offenland angebunden werden. Die in diesem Bereich verlaufenden Wirtschaftswege sollten durch Hecken- und Baumpflanzungen zur Strukturierung der ausgeräumten Offenlandbereiche beitragen.
- › Dem östlichen Ortseingang vorgelagert besteht ein Gebäudekomplex aus Betriebs- und Wohngebäuden „um Rank“. Dieser sollte über eine Allee entlang des C.R. 322 an die Ortschaft Holzthum angebunden werden. In diesem Bereich bestehende Parkplatzflächen sollten als ökologischer Parkplatz aufgewertet und eingegrünt werden.
- › Der Hochpunkt westlich der Ortschaft in Richtung Consthum sollte durch ein grünstrukturelles Element markiert werden. Insgesamt sollte eine Strukturierung der ausgeräumten Fläche zwischen Holzthum und Consthum erfolgen.

#### 3.2.13 Hoscheid

Die Ortschaft Hoscheid liegt auf einem in nördliche Richtung ansteigenden Geländerücken. Die Hochfläche des Geländerückens wird in westlicher Richtung durch Bachläufe eingeschnitten. Der Siedlungskörper wird östlich durch den Verlauf der N7 und westlich durch angrenzende Waldmassive des Natura2000-Vorgeschutzgebietes „Région Kiischpelt“ und Taleinschnitte begrenzt. Der C.R. 320 und im weiteren Verlauf C.R. 320C verläuft in Nord-Süd Richtung durch die Ortschaft. Der C.R. 320 verläuft im Ortszentrum in östliche Richtung als Unterführung der N7. In westliche Richtung binden die Straßen „Lisseneck“, „Geisseck“ sowie „Burewee“ an den C.R.

Am nördlichen Ortseingang liegt im Bereich des Wasserturms der Hochpunkt der Ortschaft. C.R. 320C und die Ortsstraße „Geisseck“ verlaufen hier als Parallelstraßen zur östlich unterhalb verlaufenden N7. Zwischen den Straßenzügen bestehen verbuschte Böschungskanten. Dem nördlichen Ortseingang vorgelagert besteht eine hoch aufragende Gehölzgruppe.

Der südliche Ortseingang wird durch eine Baumreihe geprägt. Wohngebäude und landwirtschaftliche Betriebsgebäude markieren den Eingangsbereich. Vorgelagert bestehen Einrichtungen der Straßenbauverwaltung, die sich intensiv begrünt in die Landschaft integrieren.

Die Gebäude am westlichen und nordwestlichen Ortsrand sind nur bedingt in die Landschaft integriert. Für einen harmonischen Übergang zwischen Siedlungskörper und angrenzendem Offenland fehlen Grünstrukturen entlang der Straßenachsen, der Gebäudefassaden und als Grundstückseinfriedungen.

Der östliche Ortsrand wird durch den Verlauf der N7 geprägt. Diese verläuft südöstlich des Siedlungskörpers auf dem Höhengniveau des „Merschterwee“ und nordöstlich eingegraben unterhalb des Siedlungskörpers mit stark abfallenden Böschungen. Im nordöstlichen Abschnitt verstärken die steilen Böschungen des eingegrabenen Verlaufs die verkehrliche Lärmbelastung. Die Wohngebäude der Sackgasse „Braaken“ oberhalb der N7 sind besonders intensiv betroffen. Aufgrund des gegenüberliegenden Erdwalls der eingegrabene N7 verstärkt sich die Lärmbelastung in diesem Abschnitt. Im südöstlichen Abschnitt fehlen Lärm- und Sichtschutz entlang der N7 in Richtung des „Merschterwee“. Auch im weiteren Verlauf fehlen Lärm- und Sichtschutz entlang der „Stroosseneck“. Weiter südlich verläuft die N7 unterhalb des Geländerückens und ist vom Rand des Siedlungskörpers nicht mehr wahrnehmbar.

In der Ortschaft bestehen Grünstrukturen in den Privatgärten und im öffentlichen Raum, als Straßenbegleitgrün, Grundstückseinfriedung und Gestaltung der Kreuzungsbereiche. Südlich des Ortskerns bestehen Weiden mit Obstbäumen durchsetzt. Als öffentliche Grün- und Freiflächen bestehen die Kirche und Vorplatz im Ortskern, ein Spielplatz südlich der Gemeindegebäude und der Friedhof am westlichen Ortsrand. Die umgebende Landschaft und Privatgärten decken den Freiraumbedarf zusätzlich. Am westlichen Ortsrand besteht ein Logistikunternehmen. In diesem Bereich sind die Flächen stark versiegelt und ausgeräumt.

Die flachen Bereiche des Geländerückens nördlich und westlich der Ortschaft sind bis an die Waldgrenze und die N7 stark ausgeräumt. Die westlich angrenzenden Waldmassive sind Bestandteil des Natura2000-Vogelschutzgebietes „Région Kiischpelt“. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 78: Kreuzung C.R. 322C und N7 (links) und Gehölzgruppe vor dem nördlichen Ortseingang (rechts), CO3, 2016



Abbildung 79: Wasserturm am nördlichen Ortseingang der Ortsstraße „Geisseck“ aus nördlicher Richtung, CO3, 2016



Abbildung 80: Baumreihe im südlichen Ortseingang von Hoscheid, CO3, 2016



Abbildung 81: Blick auf den südlichen Ortseingang aus südlicher Richtung, CO3, 2016



Abbildung 82: Blick auf Wohnbebauung entlang des „Burwee“ vom südlichen Ortseingang, CO3, 2016



Abbildung 83: Blick vom „Baachtal“ in nordwestliche Richtung auf die Häuser südlich der Straße „Lisseneck“ (links) und nordöstliche Richtung auf den Ortskern (rechts), CO3, 2016



Abbildung 84: Weidefläche südlich des Ortskerns zwischen „Burewee“ und „Lisseneck“, CO3, 2016



Abbildung 85: Blick von der „Rue Steiwee“ in nördliche Richtung auf den westlichen Ortsrand und landwirtschaftliche Gebäude westlich der Ortschaft, CO3, 2016



Abbildung 86: Blick in die „Rue Steiwee in östliche Richtung (links) und in den „Steiwee“ in südliche Richtung (links), CO3, 2016



Abbildung 87: Blick in südöstliche Richtung auf fehlende Begrünung entlang der Straße „Geisseck“ im nordwestlichen Ortsrand, CO3, 2016



Abbildung 88: Blick von der Sackgasse „Braaken“ auf den Verlauf der eingegrabenen N7, CO3, 2016



Abbildung 89: Blick vom „Meschterwee“ auf die N7 in nördliche Richtung, CO3, 2016



Abbildung 90: Blick vom „Meschterwee“ auf die N7 in südliche Richtung, CO3, 2016



Abbildung 91: Blick vom „Stroosseneck“ auf die N7 in nördliche Richtung, CO3, 2016

### Maßnahmen:

- › Die Nadelgehölze vorgelagert des nördlichen Ortseinganges sollten entfernt werden.
- › Die N7 in Richtung Hoscheid-Dickt sollte durch Anpflanzung einer Baumreihe/ Allee besser in die ausgeräumte Landschaft integriert werden.
- › Zwischen östlichem Ortsrand und N7 sollten Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen realisiert werden. Im südöstlichen Bereich sollte ein begrünter Erdwall entwickelt werden. Im nordöstlichen Abschnitt sind die oberhalb der N7 in der Sackgasse „Braaken“ bestehenden Wohngebäude durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen. Eine Lärmschutzwand an der Böschungskante, Lärmschutzfenster, Geschwindigkeitsreduktion etc. bieten sich an. Zudem sollte der gegenüberliegende Erdwall der eingegrabenen N7 reduziert werden, da dieser den Verkehrslärm als Trichter verstärkt.
- › Der südliche Ortseingang kann durch die Entwicklung einer Streuobstwiese auf der Freifläche vorgelagert den landwirtschaftlichen Bestandsgebäuden aufgewertet werden.
- › Der nordwestliche Ortsrand sollte entlang des Straßenverlaufs des „Geisseck“ begrünt werden. Unter Berücksichtigung der noch ausstehenden Straßenrandbebauung bietet sich die Realisierung einer Hecke an.
- › Die Wirtschaftswege westlich der Ortschaft sollten durch Entwicklung von begleitenden Hecken- und Feldgehölzstrukturen eine Vernetzung zwischen Ortsrand und Waldmassiv gewährleisten.
- › Die rückwertigen Gebäudefassaden im westlichen Ortsrand sollten begrünt werden.

#### 3.2.14 Hoscheid-Dickt

Hoscheid-Dickt liegt auf einem Höhenrücken in Nord-Süd-Ausrichtung und wird durch den Verlauf der N7 geprägt, die zentral durch das Straßendorf verläuft. Beidseitig der N7 bestehen Wohngebäude, landwirtschaftliche und gewerbliche Betriebsgebäude sowie eine Tankstelle. Im nordöstlichen Randbereich führt die „Ro'debour“ als Abzweigung in östliche Richtung. Weiter südlich bildet der „Schoulwee“ eine weitere Wegeverbindung in östlicher Richtung. Die Bebauung entlang der N7 ist in nördliche Richtung zunehmend von Bestandslücken gekennzeichnet. Weitere Leerstände und Baulücken verstärken den Eindruck einer stark zersiedelten Straßenrandbebauung.

Die Täler von „Schlenner“ im Westen und „Blees“ im Osten grenzen an den Ortsrand. Westlich verläuft ein Waldmassiv bis an den westlichen Rand des Siedlungskörpers. Eine zentrale Grünachse aus Laubwald nördlich der Straße „Ro'debour“ quert die N7 in West-Ost Richtung. Der übrige Wald im Randbereich des Siedlungskörpers besteht aus Nadelgehölzen. Weitere Nadelgehölzgruppen bestehen entlang der N7 und in den Privatgärten.

Die Freiflächen östlich der Ortschaft werden landwirtschaftlich genutzt und sind überwiegend ausgeräumt. Eine Kläranlage besteht östlich der Ortschaft. Zwischen Kläranlage und N7 ist ein Wohngebiet geplant.

Der Ort wird durch die stark befahrene Straße geteilt. Es herrscht eine relativ hohe Lärmbelastung für die Bewohner und die Bewegung im Ort ist teilweise eingeschränkt. Eine Geschwindigkeitsreduktion in der Ortschaft ist zu empfehlen.

Die zersiedelte Struktur wirkt sich negativ auf die Ortseingänge im Norden und Süden entlang der N7 aus. Hier fehlen den Straßenraum fassende bauliche Strukturen, eine Begrünung als Übergang zwischen Offenland und Siedlungskörper sowie weitere die Geschwindigkeit reduzierende Gestaltungselemente wie Inseln, Schilder, Querungsmöglichkeiten etc.

Die westlich bestehenden Waldmassive sind Bestandteil des Natura2000-Vogelschutzgebietes „Région Kischpelt“. Der Verlauf des Schutzgebietes nahe der Ortschaft zeigt die hohe Wertigkeit des Naturraumes für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Abbildung 92: Blick auf den Verlauf der N7 und die Ortschaft Hoscheid-Dickt vom nördlichen Rand der Ortschaft Hoscheid, CO3, 2016



Abbildung 93: Blick entlang der N7 in nördliche Richtung (links) und in südliche Richtung (rechts) im nördlichen Ortseingangsbereich der Ortschaft Hoscheid-Dickt, CO3, 2016



Abbildung 94: Blick auf eine Nadelgehölzgruppe entlang der N7 in nördliche Richtung (links) und östliche Richtung (rechts), CO3, 2016



Abbildung 95: Blick auf den südlichen Ortseingang von Hoscheid-Dickt, CO3, 2016



Abbildung 96: Blick vom „Schoulwee“ auf die Ortschaft Hoscheid-Dickt in westliche Richtung, CO3, 2016



Abbildung 97: Blick aus südlicher Richtung auf die Wohngebäude entlang der „Ro'Debour“, CO3, 2016



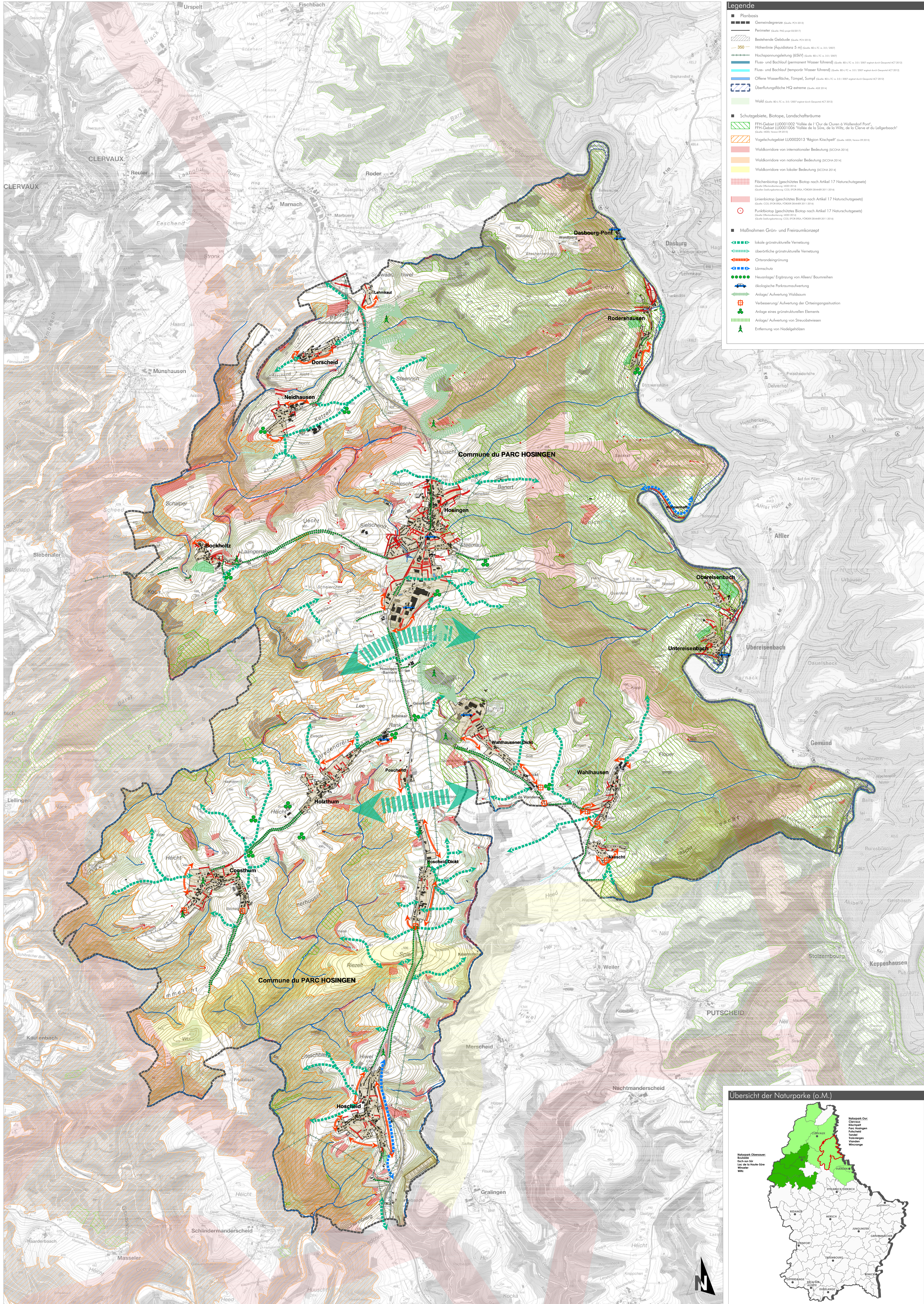
Abbildung 98: Blick auf den östlichen Ortsrand im Bereich der „Ro'Debour“, CO3, 2016



Abbildung 99: Blick auf den östlichen Ortsrand und die Grünachse aus Laubgehölzen aus östlicher Richtung, CO3, 2016

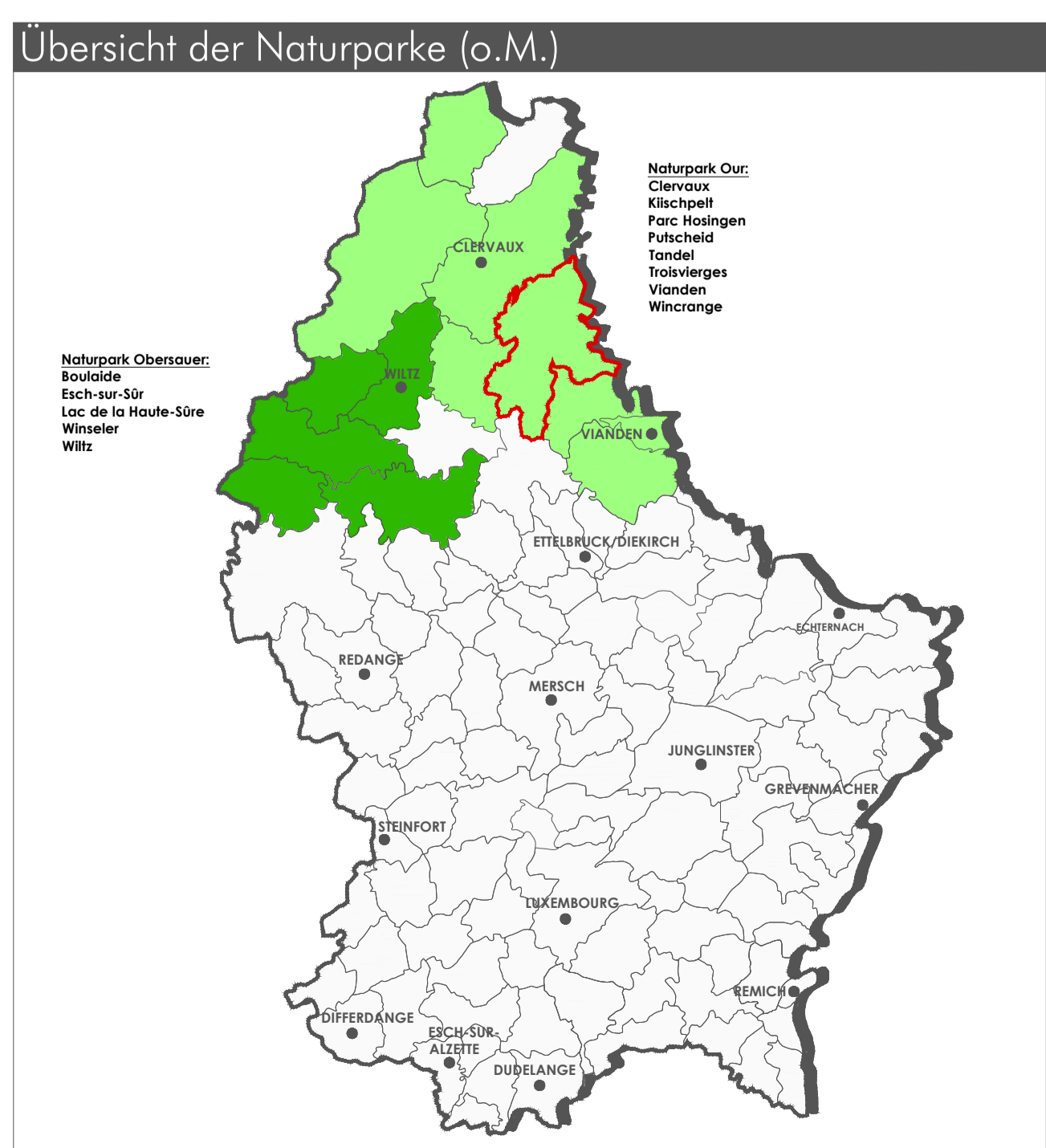
### Maßnahmen:

- › Der südliche und der östliche Ortsrand sollten durch heimische Hecken- und Baumpflanzungen als Grundstückseinfriedung, Fassadenbegrünung oder Strukturierung entlang von Wirtschaftswegen begrünt werden.
- › Östlich der Ortschaft sollte zur Strukturierung und Lebensraumaufwertung eine Streuobstwiese angelegt werden.
- › Der südliche Ortseingang sollte aufgewertet werden. Eine beidseitige Bebauung sollte den Straßenraum fassen. Baumreihen sollten beidseitig entlang der N7 bis an den Ortseingang schließen. Fassaden sollten begrünt werden (Spalierobst, Efeu, vorgelagerte Gehölzpflanzungen etc.).
- › Die Nadelgehölze im nördlichen Teilbereich der Ortschaft entlang der N7 sollten entfernt und durch heimische Laubbaumarten ersetzt werden.
- › Die N7 in Richtung Hoscheid sollte durch Anpflanzung einer Baumreihe/ Allee besser in die ausgeräumte Landschaft integriert werden.
- › Nördlich der Ortschaft zwischen Hoscheid-Dickt und Poschend, im Bereich der „coupure verte“ sollte eine grünstrukturelle Vernetzung über Trittsteinbiotope im Sinne des PSP erfolgen.
- › Als Lärmschutzmaßnahmen entlang der N7 sollten eine Geschwindigkeitsreduktion sowie Querungsmöglichkeiten realisiert werden.
- › Die Wirtschaftswege östlich der Ortschaft sollten durch Entwicklung von begleitenden Hecken- und Feldgehölzstrukturen eine Vernetzung zwischen Ortsrand und Waldmassiv gewährleisten.



**Legende**

- Planbasis
  - Gemeindegrenze (Quelle: PCN 2013)
  - Perimeter (Quelle: M20 03/2017)
  - Bestehende Gebäude (Quelle: PCN 2013)
  - Höhenlinie (Äquidistanz 5 m) (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
  - Hochspannungsleitung (65 kV) (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
  - Fluss- und Bachlauf (permanenter Wasser führend) (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
  - Fluss- und Bachlauf (temporärer Wasser führend) (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
  - Offene Wasserfläche, Tümpel, Sumpf (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
  - Überflutungsfläche HQ extreme (Quelle: AGC 2014)
  - Wald (Quelle: BD-LTC v. 3.0 / 2007) ergänzt durch OpenStreetMap ACT 2013
- Schutzgebiete, Biotop, Landschaftsräume
  - FFH-Gebiet LU0001002 "Vallee de l'Our de Clouen à Walleldorf Parc" (Quelle: Bundesamt für Umwelt, BfU, 2014)
  - FFH-Gebiet LU0001006 "Vallee de la Sire, de la Wiltz, de la Clouen et du Lallgerbach" (Quelle: BfU, Version 09/2015)
  - Vogelschutzgebiet LU0002013 "Région Kirschpelt" (Quelle: M20, Version 09/2015)
  - Waldkorridore von internationaler Bedeutung (BIOCN 2014)
  - Waldkorridore von nationaler Bedeutung (BIOCN 2014)
  - Waldkorridore von lokaler Bedeutung (BIOCN 2014)
  - Flächenbiotop (geschütztes Biotop nach Artikel 17 Naturschutzgesetz) (Quelle: Bundesamt für Umwelt, BfU, 2014)
  - Linienbiotop (geschütztes Biotop nach Artikel 17 Naturschutzgesetz) (Quelle: Bundesamt für Umwelt, BfU, 2014)
  - Punktbiotop (geschütztes Biotop nach Artikel 17 Naturschutzgesetz) (Quelle: Bundesamt für Umwelt, BfU, 2014)
- Maßnahmen Grün- und Freiraumkonzept
  - lokale grüstrukturelle Vernetzung
  - überörtliche grüstrukturelle Vernetzung
  - Ortsrandgrünung
  - Lärmschutz
  - Neuanlage/ Ergänzung von Alleen/ Baumreihen
  - ökologische Parkraumaufwertung
  - Anlage/ Aufwertung Waldraum
  - Verbesserung/ Aufwertung der Ortsrandgestaltung
  - Anlage eines grüstrukturellen Elements
  - Anlage/ Aufwertung von Streuobstwiesen
  - Entfernung von Nadelgehölzen



 SIEHE TEXT UND DETAILPLÄNE  
ORTSCHAFTEN  
(EPII-XXX)

# COMMUNE DE PARC HOSINGEN

## PLAN D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRAL

### ———— VOLUME 2 ————

#### ETUDE PRÉPARATOIRE

#### KONZEPTE:

#### 4. FINANZKONZEPT



07.JUNI 2017



CO3 s.à r.l.  
3, bd de l'Alzette  
L-1124 Luxembourg

**DEWEY MULLER**  
architekten stadtplaner architectes urbanistes

Dewey Muller Partnerschaft mbB  
Architekten Stadtplaner  
15b, bd. Grande-Duchesse Charlotte  
L- 1331 Luxembourg



# INHALTSVERZEICHNIS

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>4.</b>  | <b>FINANZIERUNGSKONZEPT [ART. 5 RGD]</b>  | <b>1</b>  |
| <hr/>      |   |           |
| <b>4.1</b> | <b>Status-Quo</b>   | <b>1</b>  |
| <hr/>      |   |           |
| 4.1.1      | Budget der Gemeinde.....  | 1         |
| 4.1.2      | Kommunale Einnahmen .....   | 2         |
| 4.1.3      | Kommunale Ausgaben.....   | 3         |
| <b>4.2</b> | <b>Künftiger kommunaler Haushalt</b>  | <b>5</b>  |
| <hr/>      |   |           |
| 4.2.1      | Allgemeine Empfehlungen zu Realisierung, Ausbau und Erhalt öffentlicher Einrichtungen ..... | 5         |
| 4.2.2      | Fünfjahresplan PPF .....  | 5         |
| <b>4.3</b> | <b>Empfehlungen zur Finanzierung bzw. zu Fördermitteln für öffentliche Einrichtungen</b>    | <b>7</b>  |
| <hr/>      |   |           |
| 4.3.1      | EU-Förderung .....  | 7         |
| 4.3.2      | Staatliche Zuwendungen für öffentliche Infrastrukturen .....                                | 8         |
| 4.3.3      | Sonstige staatliche Förderprogramme .....   | 8         |
| <b>4.4</b> | <b>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung</b>  | <b>11</b> |
| <hr/>      |   |           |



## 4. FINANZIERUNGSKONZEPT [ART. 5 RGD]

### 4.1 Status-Quo

#### 4.1.1 Budget der Gemeinde

Alle Gemeinden des Landes stellen jährlich einen Haushaltsplan auf, der sämtliche prognostizierten Einnahmen und Ausgaben für das Folgejahr bilanziert. Er wird in einen ordinären und einen extraordinären Teil untergliedert.

- Ordinärer Haushalt:  
Im ordinären Haushalt werden die regelmäßigen Einnahmen und Ausgaben der Gemeinde erfasst.
- Extraordinärer Haushalt:  
Im „Budget extraordinaire“ werden die einmaligen, besonderen Einnahmen und Ausgaben der Gemeinde bilanziert.

Innerhalb dieser zwei Bereiche des Haushalts, ordinäre Einnahmen/ Ausgaben und extraordinäre Einnahmen/ Ausgaben, werden die einzelnen Posten thematisch nach Aufgabengebieten bilanziert, wobei Personal- und Materialkosten separat verrechnet werden und daher in den Kostenschätzungen der einzelnen Gebäude/ Infrastrukturen nicht enthalten sind.

| 2017                    | Einnahmen (€)      | Ausgaben (€)        |
|-------------------------|--------------------|---------------------|
| Ordinärer Haushalt      | 12.988.823         | - 10.542.620        |
| Extraordinärer Haushalt | 1.492.253          | - 5.530.425         |
| <b>Gesamtbilanz</b>     | <b>14.481.076</b>  | <b>- 16.073.045</b> |
| <b>Defizit 2017</b>     | <b>- 1.591.969</b> |                     |

Abbildung 1 Kommunaler Haushalt 2017 der Gemeinde Parc Hosingen. Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

Die Tabelle zeigt, dass die Gemeinde trotz des Defizits für 2017, und unter Berücksichtigung des Übertrags von 2016 in Höhe von 2.227.580 €, auf gesunden Füßen steht.

| 2016                      | service ordinaire | service extraordinaire |
|---------------------------|-------------------|------------------------|
| Recettes                  | 13.437.037,32     | 5.259.599,08           |
| Dépenses                  | 9.956.676,96      | 11.074.677,75          |
| Boni propre de l'exercice | 3.481.260,36      |                        |
| Mali propre à l'exercice  |                   | 5.815.078,67           |
| Boni du compte 2015       | 4.561.398,97      |                        |
| Boni général              | 8.042.659,33      |                        |
| Mali général              |                   | 5.815.078,67           |
| Boni présumé fin 2016     | 2.227.580,66      |                        |

Abbildung 2 Kommunaler Haushalt 2016 und 2017 der Gemeinde Parc Hosingen. Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

Dies zeigt sich auch daran, dass der ordinäre Haushalt 2017 einen Überschuss von 2.446.203€ (ca. 18,83% mehr Einnahmen als Ausgaben) hat.

| 2017                      | service ordinaire | service extraordinaire |
|---------------------------|-------------------|------------------------|
| Recettes                  | 12.990.823,00     | 1.492.253,02           |
| Dépenses                  | 10.833.618,88     | 5.530.424,72           |
| Boni propre de l'exercice | 2.157.204,12      |                        |
| Mali propre à l'exercice  |                   | 4.038.171,70           |
| Boni du compte 2015       | 2.227.580,66      |                        |
| Boni général              | 4.348.784,78      |                        |
| Mali général              |                   | 4.038.171,70           |
| Boni présumé fin 2016     | 346.613,08        |                        |

Abbildung 3 Kommunalen Haushalt 2016 und 2017 der Gemeinde Parc Hosingen. Quelle: AC Parc Hosingen, 2017.

Das Defizit basiert auf aktuell dringenden außergewöhnlichen Investitionen, die als Investition für die Zukunft angesehen werden, insbesondere im Bereich Wasserver- und Entsorgung.

#### 4.1.2 Kommunale Einnahmen

Die Gemeinden besitzen Rechtspersönlichkeit. Sie verwalten ihre Vermögenswerte selbst und nehmen über Vertreter vor Ort Steuern ein. Dabei stehen sie unter der Aufsicht der durch den Innenminister vertretenen Zentralgewalt.

Zur Wahrnehmung der kommunalen Aufgaben werden die Kommunen jedoch primär durch Umlagen von staatlicher Seite finanziert.

##### a) Staatliche Zuwendungen

Im Jahr 1987 wurde der „Fonds communal de dotation financière“ ins Leben gerufen. Dieser setzt sich aus 18% der Einkommenssteuer, 10% der Mehrwertsteuer, 20% der Automobilsteuer und einem Pauschalbetrag zusammen und wird nach einem bestimmten Schlüssel an die Kommunen verteilt.

- › Jede Kommune erhält als Basis einen Pauschalbetrag („Dotation administrative de base“), dessen Höhe von der Anzahl der Gemeinderatsmitglieder abhängig ist.
- › Die weitere Aufteilung des Etats erfolgt nach speziellen Schlüsselzahlen, die u.a. die Einwohnerzahl, den Anteil der land- und forstwirtschaftlichen Flächen u.Ä. berücksichtigen.

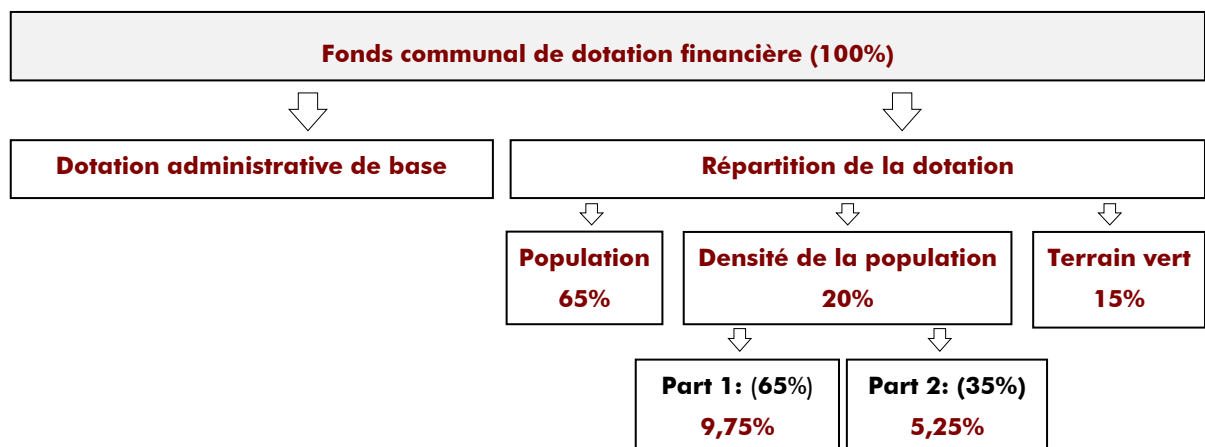


Abbildung 4 Anteilige Zusammensetzung der Finanzzuweisungen des „fonds communal de dotation financière“. Quelle: „Schéma de fonctionnement du fonds communal de dotation financière“, Ministère de l'Intérieur Luxembourg, 2010, AC Parc Hosingen, 2017

## b) Einnahmen durch kommunale Gebühren und Steuern

Die Gemeinde hat auch die Möglichkeit, Geld über kommunale Steuern und/ oder Gebühren einzunehmen.

**Kommunale Gebühren** erhebt die Gemeinde als Entgelt für Leistungen, die sie für ihre Bürger erbringt. Dies trifft insbesondere auf die von ihr bereitgestellten bzw. unterhaltenen Infrastrukturmaßnahmen (Gemeinschaftsausstattungstaxe „taxe d'équipement collectif“, Anschlussgebühren für Wasser und Abwasser, Zweitwohnsitz, Hundesteuer etc.) zu, die mit diesen Einnahmen rückfinanziert werden sollen.

Originäre **kommunale Steuereinnahmen** ergeben sich für die Gemeinde durch die Grundsteuer sowie die Gewerbesteuer („ICC – impôt commercial communal“). Letztere fließt allerdings nicht direkt in die kommunale Kasse, sondern ein hoher Prozentsatz dieser Steuereinnahmen wird in einen nationalen Gewerbesteuerfonds eingezahlt, der nach einem festgelegten Schlüssel die finanziellen Mittel wieder an die Kommunen rückverteilt.

| Steuer/ Abgabe              | Einnahmen 2016 |
|-----------------------------|----------------|
| Fonds de dotation           | 7.393.906      |
| Impôt commercial            | 2.969.120,67   |
| Impôt foncier               | 184.851        |
| Taxe sur les chiens         | 8.560          |
| taxe d'équipement collectif | 223.000        |
| Taxe résidences secondaires | 19.250         |

| Steuer/ Abgabe              | Einnahmen 2017 |
|-----------------------------|----------------|
| Fonds de dotation           | 9.832.782      |
| Impôt commercial            | 253.741        |
| Impôt foncier               | 190.000        |
| Taxe sur les chiens         | 8.000          |
| taxe d'équipement collectif | 150.000        |
| Taxe résidences secondaires | 18.000         |

Abbildung 5 Staatliche Zuweisungen und kommunale Steuern (Auszüge) in der Gemeinde Parc Hosingen 2017.  
Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

4.1.3 Kommunale Ausgaben

## a) Ordinäre Ausgaben

Hinsichtlich der laufenden Aufwendungen für die vorhandenen kommunalen Einrichtungen, Infrastrukturen und sonstigen Aufgabenbereiche der Gemeinde fallen insbesondere Personalkosten (Gemeindeverwaltung etc.) sowie Unterhalts- und Materialkosten an.

- › Da die Gemeinde eine gewisse Größe aufweist, liegen diese für das Haushaltsjahr 2017 deutlich über 12 Millionen Euro.

| Extraordinäre Ausgaben | 2017       |
|------------------------|------------|
| chemins ruraux         | 477.500,00 |
| chemins vicinaux       | 157.000,00 |
| chemins forestiers     | 230.000,00 |
| pacte climat           | 86.000,00  |
| places de jeux         | 75.000,00  |
| salles de fêtes        | 135.000,00 |
| églises                | 93.000,00  |

Abbildung 6 Ordinäre Ausgaben (Auszug) in der Gemeinde Parc Hosingen 2017. Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

b) Extraordinäre Ausgaben

Bei den außergewöhnlichen Ausgaben fallen aktuell Großprojekte im Bereich der Abwasserentsorgung besonders ins Gewicht. Neben den konkreten Projekten (siehe unten) müssen Rückstellungen für weitere mittelfristige Projekte in der Gemeinde sowie im Syndikat SIDEN gebildet werden.

Folgende extraordinäre Aufwendungen für die kommunalen Einrichtungen, Infrastrukturen und sonstigen Aufgabenbereiche sind im Budget 2017 vorgesehen:

| Extraordinäre Ausgaben  | 2016         | 2017         |
|---|--------------|--------------|
| construction maison communale avec ateliers                       | 908.648,00   | 300.000,00   |
| infrastructure sportive au Parc Hosingen                          | 1.003.378,87 | 1.000.000,00 |
| salle de rencontre à Rodershausen – alentours                     | 33.317,95    | 50.000,00    |
| construction salle de rencontre à Bockholtz                       | 0            | 265.000,00   |
| construction salle de rencontre à Neidhausen (première tranche)   | 0            | 100.000,00   |
| révision du plan d'aménagement général                            | 375.376,69   | 50.000,00    |
| acquisition véhicule pour le service de secours                   | 0            | 480.000,00   |
| apport en capital SIDEN   | 2.755.649,19 | 2.120.437,73 |
| apport en capital SICLER  | 78.893,83    | 145.131,55   |
| apport en capital Maison de Retraite Clervaux                     | 46.003,75    | 96.600,00    |
| réservation chambres Home St. François Clervaux                   | 0            | 54.000,00    |
| aménagement place publique à Holzthum                             | 350.000,00   | 0            |
| réseaux de voirie Dorscheid/Lehmkaul                              | 0            | 200.000,00   |
| acquisition de terrains à Hosingen                                | 1.961.858,72 | 0            |
| projet d'aménagement particulier « Im Thiergart » à Hosingen      | 600.000,00   | 0            |
| projet d'aménagement particulier à Hoscheid-Dickt                 | 501.111,50   | 0            |
| construction réservoir d'eau (avec conduites d'amenée) à Holzthum | 265.526,57   | 50.000,00    |
| remise en état du réservoir d'eau de Wahlhausen                   | 240.000,00   | 0            |
| remise en état du réservoir d'eau d'Eisenbach                     | 0            | 200.000,00   |
| acquisition machine pour le désherbage                            | 0            | 130.000,00   |
| participation dans l'extension du réseau biogas à Hosingen        | 265.000,00   | 0            |

Abbildung 7 Ausgaben der Gemeinde Parc Hosingen (Auszug). Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

Da die Gemeinde bezahlbaren Wohnraum schaffen will, war und ist sie aktiv beim Ankauf von Bauland, das mittelfristig in Wohnungsbauprojekte umgewandelt werden soll. Zusätzlich sollen – um den sozialen Zusammenhalt auf Ortschaftsebene zu fördern – den einzelnen Lokalitäten adäquate Versammlungsräume zur Verfügung gestellt werden. Da hier Nachholbedarf besteht, sind hohe (einmalige) Investitionen nötig.

- › Insgesamt belaufen sich die extraordinären Ausgaben für das Budgetjahr 2017 auf 5.530.425€.

Trotz hoher Investitionen gerade im Haushaltsjahr 2016 weist die Gemeinde eine gesunde Finanzlage auf, was auch die folgenden Eckdaten widerspiegeln.

|                              | 2016/ 2017   |
|------------------------------|--|
| <b>Einwohner</b>             | 31.12.2015: 3.386, 31.12.2016: 3.426 (+40)                               |
| <b>Gemeindeschuld</b>        | 31.12.2015: 1.368.000€ (Pro Kopf: 404€)                                  |
| <b>Pro Kopf Verschuldung</b> | 31.12.2016: 2.324.309€ (Pro Kopf: 678€/ 2,47% der ordentlichen Ausgaben) |
| <b>Reservefonds</b>          | 1.623.468€   |
| <b>Lohnkosten</b>            | 23% der ordentlichen Ausgaben  |
| <b>Beiträge Syndikate</b>    | 39% der ordentlichen Ausgaben  |
| <b>Investitionsvolumen</b>   | 2016: 11.074.677,75€, 2017: 5.530.424,72€                                |

Abbildung 8 Eckdaten des kommunalen Haushalts der Gemeinde Parc Hosingen 2016. Quelle: AC Parc Hosingen, 2017

## 4.2 Künftiger kommunaler Haushalt

### 4.2.1 Allgemeine Empfehlungen zu Realisierung, Ausbau und Erhalt öffentlicher Einrichtungen

Zur Instandhaltung, Aufwertung sowie Neuanlage öffentlicher Einrichtungen und Infrastrukturen sollten von der Gemeinde kurz- bis mittelfristig Investitionen getätigt werden, um die Bausubstanz sowie die Infrastrukturen zu erhalten bzw. zu verbessern. Hierzu sollten im extraordinären Haushalt entsprechend vorgesehene Ausgaben definiert werden. Bei der Aufstellung der Investitionen über einen längeren Zeitraum gestaltet es sich jedoch schwierig, eine exakte Prognose über Kosten zukünftiger kommunaler Projekte zu erstellen. Während die kurzfristigen Ausgaben bereits weitgehend konkretisiert sind, gestaltet sich die Vorhersage der mittel- bis langfristigen Ausgaben eher schwierig.

### 4.2.2 Fünfjahresplan PPF

Der „Plan Pluriannuel Financier – PPF“ ist ein neues Management-Tool, das den Gemeinden erlaubt, eine globale und längerfristige Sicht der Entwicklung über ihre Finanzen zu bekommen, um darauf aufbauend ihren Gemeindehaushalt erstellen zu können. Zur gleichen Zeit erfüllt der PPF die Anforderungen, die an das Großherzogtum gestellt werden, um mit den Einrichtungen der Europäischen Union und anderen internationalen Gremien hinsichtlich der voraussichtlichen Entwicklung der kommunalen Haushalte kommunizieren zu können.

Im PPF werden Einnahme- und Ausgabeseite beleuchtet bzw. simuliert.

#### a) Zukünftige Einnahmen

Wie in Teil 1 der „étude préparatoire“ bereits erläutert, konstituieren sich aktuell die Einnahmen der luxemburgischen Gemeinden überwiegend aus finanziellen staatlichen Umlagen über die beiden

Fonds „FDCF“ und „ICC“. Daher ist ihre voraussichtliche Entwicklung eine wichtige Basis für die Abschätzung des künftig zur Verfügung stehenden Handlungsspielraums der Kommunen, von dem wiederum mögliche größere extraordinäre Ausgaben abhängig sind.

➤ FDCF

Hinsichtlich des FDCF waren in den letzten Jahren steigende Zuwendungen für die Gemeinde Parc Hosingen zu verzeichnen (von 7.235.809€ im Jahr 2015 auf 7.393.306 € im Jahr 2016).

➤ ICC

Auch beim ICC waren steigende Zuweisungen zu konstatieren (von 2.484.670€ im Jahr 2015 auf 2.969.120 € im Jahr 2016).

Aufgrund eines Gesetzesprojektes sollen diese Fonds umstrukturiert werden. Es soll ein „fonds de dotation globale des communes (FDG) geschaffen werden. Die Kriterien, nach welchen die Finanzzuweisungen erfolgen, sollen dabei leicht umstrukturiert werden. Zudem wird ein gewisser Fixanteil aus dem nationalen Gewerbesteuerfonds Teil des FDG werden.

Der Verteilungsschlüssel des ICC wird dementsprechend auch geändert. Die Gemeinden dürfen einen gewissen Prozentsatz der auf dem Gemeindegebiet anfallenden Gewerbesteuer selbst einbehalten, der Rest speist den FDG

- Die Gemeinde Parc Hosingen erwartet für 2017 Einnahmen über den FDG von 9.832.782€ sowie 235.741€ an direkten Gewerbesteuereinnahmen, so dass insgesamt mit staatlichen Zuwendungen von 10.086.523€ kalkuliert wird.

Sollte die Gemeindefinanzreform wie aktuell geplant umgesetzt werden, würden insgesamt die staatlichen Finanzzuweisungen prozentual betrachtet nochmals leicht ansteigen.

Auch die übrigen ordinären Einnahmen (Gebühren und kommunale Steuern) werden steigen, wenn auch voraussichtlich nur leicht. Die extraordinären Einnahmen für die nahe Zukunft sind kalkulierbar, da es sich um Rückerstattungen (Darlehen, Subsidien etc.) handelt. Insgesamt sind sowohl bei den ordinären als auch bei den extraordinären Einnahmen Zuwächse zu erwarten.

b) Zukünftige Ausgaben

Bei den Ausgaben steigen die ordinären Ausgaben stärker an, was u.a. mit dem Mehraufwand der Gemeinde zusammenhängt, den sie u.a. aufgrund des Bevölkerungswachstums zu leisten hat.

| Artikel | Projekt  | Budget 2018 | Budget 2019 |
|---------|--|-------------|-------------|
| 4/120   | Construction d'une maison communale avec atelier à Hosingen        | 2.500.000 € | 2.500.000 € |
| 4/470   | Apport SICLER pour investissement dans le développement économique | 60.000€     | 60.000€     |
| 4/520   | Apport en capital SIDEN  | 1.500.000€  | 1.500.000€  |
| 4/611   | PAP Hoscheid-Dickt   | 1.000.000€  | 1.000.000€  |
| 4/821   | Amélioration de l'infrastructure sportive au Parc Hosingen         | 1.500.000€  |             |
| 4/831   | Construction d'une salle de rencontre à Neidhausen                 | 600.000€    |             |

Abbildung 9 Zukünftige extraordinäre Ausgaben für bereits „votierte“ Projekte, vorgesehene Kosten für 2018/2019 (Auflistung der Projekte mit einem Gesamtvolumen von 60.000€ und höher). Quelle: Administration communale de Parc Hosingen, PPF 2017

Daher steigen Personalkosten (Ausbau der Schule geht mit höherem Personalaufwand einher, auch die Gemeindeverwaltung hat bzw. wird sich personell weiter vergrößern) und Betriebs- und Unterhaltskosten für die kommunalen Gebäude und Einrichtungen (größere schulische Infrastrukturen etc.) künftig weiter an.

Bei den außergewöhnlichen Kosten schlagen die Infrastrukturkosten am stärksten zu Buche (Kosten für Abwasserentsorgung über SIDEN), auch der Neubau, Umbau bzw. die Erweiterung kommunaler Einrichtungen sind finanziell noch nicht abgeschlossen (Bau des neuen Gemeindehauses, Bau des Vereinshauses Neidhausen etc.). Zudem betreibt die Gemeinde aktive Baulandpolitik, womit Kosten für den Kauf von Flächen sowie deren „Baureifmachung“ (PAP, Infrastrukturen etc.) verbunden sind.

#### c) Gesamtbudget

Wie die nachfolgende Übersichtsdarstellung des PPF 2017 zeigt, weist die Gemeinde in den kommenden Jahren (unter dem Vorbehalt, dass die geschätzten Ein- und Ausgaben in dieser Form eintreten) einen mehr als ausgeglichenen Haushalt auf.

Der Fünfjahresplan weist daher auch für die Jahre nach 2019 einen Gesamtüberschuss in der Bilanz auf. Dies liegt u.a. darin begründet, dass die extraordinären Ausgaben für einen Großteil der Infrastrukturprojekte, die bereits laufen bzw. momentan begonnen werden, nach 2019 fertiggestellt und somit auch abgerechnet und bezahlt sind (extraordinäre Ausgaben für 2018 bei geschätzten 9,4mio, 2019 bei 7,1mio – 2020 aber nur noch bei 2,9mio).

|                                     | 2018 - 2022        |
|-------------------------------------|--------------------|
| Recettes ordinaires                 | 72.912.235         |
| Dépenses ordinaires                 | 55.634.793         |
| Résultat ordinaire (hors financier) | 17.277.442         |
| Recettes financières                | 10.000€            |
| Dépenses financières                | 1.580.446€         |
| Boni/ mali ordinaire                | 15.706.997€        |
| Recettes extraordinaires            | 15.806.692         |
| Dépenses extraordinaires            | 21.880.692         |
| Résultat extraordinaire             | -6.074.000         |
| Emprunts réalisés/ calculés         | 2.910.000          |
| Boni/ mali extraordinaire           | -3.164.000         |
| <b>Überschuss/ Defizit</b>          | <b>12.542.997€</b> |

Abbildung 10 Auszug aus dem Fünfjahresplan der Gemeinde Parc Hosingen. Quelle: Administration communale de Parc Hosingen/ MC Luxembourg, PPF, 2017

### 4.3 Empfehlungen zur Finanzierung bzw. zu Fördermitteln für öffentliche Einrichtungen

Um zusätzlich die kommunalen Kosten zu minimieren, bietet es sich an, bei verschiedenen Investitionsvorhaben auf die Co-Finanzierung aus staatlichen bzw. europäischen Fördertöpfen zurückzugreifen.

#### 4.3.1 EU-Förderung

Zur Behebung struktureller Defizite in der EU in wirtschaftlicher, raumstruktureller und sozialer Hinsicht hat die Kommission verschiedene Fördermöglichkeiten geschaffen, von denen auch die Gemeinde Parc Hosingen Gebrauch machen kann:

‣ EU-Förderprogramme und Fonds

Wie in Kapitel 1 des ersten Teils der „étude préparatoire“ beschrieben, stehen auf europäischem Niveau verschiedene Ziele bzw. Strukturfonds zur Verfügung, um eine Co-Finanzierung für nationale Maßnahmen zu übernehmen.

- ➔ Im Großherzogtum sind grundsätzlich solche Projekte beihilfefähig, die unter die Ziele „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ und „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ fallen.
- ➔ Diese können dann vom Grundsatz her durch die Strukturfonds „europäischer Fonds für Regionale Entwicklung - EFRE“, der Infrastrukturen, Investitionen zur Schaffung von Arbeitsplätzen, lokale Entwicklungsprojekte und Unterstützungen für kleinere Unternehmen finanziert, durch den „Europäischen Sozialfonds FSE“, der arbeitsmarkt- und arbeitsförderungsspezifische Ansätze verfolgt, sowie den Kohäsionsfonds gefördert werden.
- ➔ Das Programm INTERREG IV A Großregion wird aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert und zielt auf die Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ab.

‣ Nationale Initiativen auf Basis der EU-Förderprogramme:

Das Programm „LEADER“ ist eine europäische Initiative für den Ländlichen Raum. Ziele sind die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, die Schaffung neuer Arbeitsplätze und die Stärkung der soziokulturellen Entwicklung in diesen Regionen.

Fördermöglichkeiten ergeben sich u.a. im kulturellen und touristischen Bereich. Die Gemeinde Parc Hosingen ist der luxemburgischen LEADER-Gruppen „Clervaux-Vianden“ zugehörig.

#### 4.3.2 Staatliche Zuwendungen für öffentliche Infrastrukturen

Der Staat unterstützt die Kommunen bei der Schaffung bzw. dem Erhalt von zwingend notwendigen kommunalen Infrastrukturen im Rahmen der Aufgabenteilung Staat – Gemeinden mit „Subsidien“. Dies bedeutet, dass die Gemeinden für gewisse Infrastrukturen zwar die Hoheit über Planung, Bau und Betrieb haben, ein Großteil dieser Kosten jedoch vom Staat co-finanziert wird. Daher werden Planung, Bau, Betrieb und Sanierung diverser öffentlicher Einrichtungen wie Schulen, Kindertagesstätten („maison relais“), Kinderhorte („crèches“), Kulturzentren, Sportanlagen und soziale Einrichtungen durch die unterschiedlichsten Ministerien (Familienministerium, Bildungsministerium, Kultusministerium etc.) finanziell gefördert. In Frage kommen unter anderem:

- ➔ Ausbau der Feldwege, bezuschusst vom Ackerbauministerium.
- ➔ Schaffung bzw. Erneuerung der technischen Infrastrukturen, wie der Bau von Kläranlagen, die Sanierung bzw. der Ausbau des Trinkwasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsnetzes wird staatlich gefördert.
- ➔ Beim Ausbau von notwendiger schulischer Infrastruktur den Primär- und Vorschulbereich betreffend werden die Gemeinden ebenfalls vom Staat finanziell unterstützt.

#### 4.3.3 Sonstige staatliche Förderprogramme

Weitere staatliche Fördermöglichkeiten zur Schaffung öffentlicher Einrichtungen sind nachstehend aufgeführt.

## a) Agrar-Umweltschutz

Nach Maßgabe des „Règlement grand-ducal du 4 décembre 2013 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 2009 instituant un régime d'aides favorisant les méthodes de production agricole compatibles avec les exigences de la protection de l'environnement et de l'entretien de l'espace naturel“ können u.a. Extensivierungsmaßnahmen in der Landwirtschaft gefördert werden.

➔ Solche Zuschüsse könnten z.B. im Rahmen von möglichen Renaturierungen von Fließgewässern hinsichtlich der mit einzubeziehenden landwirtschaftlich genutzten Flächen interessant werden.

## b) Schutz und Pflege von Natur und Landschaft

Das „Règlement grand-ducal du 18 mars 2008 abrogeant et remplaçant le règlement grand-ducal du 22 octobre 1990 concernant les aides pour l'amélioration de l'environnement naturel“ stellt Zuschüsse für Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege von Natur und Landschaft in Aussicht.

➔ Auch hier kommen als Anwendungsbereiche mögliche Renaturierungsprojekte in Frage, auch Maßnahmen zu Schutz, Pflege und Entwicklung der FFH-Gebiete sowie die Anpflanzung und Pflege von Heckenstrukturen können damit co-finanziert werden.

➔ Dieses Reglement wird gerade überarbeitet, die zukünftige Fassung zielt noch stärker auf den Erhalt und die Bewahrung der Biodiversität im ländlichen Raum ab.

## c) Tourismusförderung

Zur Förderung touristischer Einrichtungen sind mehrere großherzogliche Verordnungen erlassen worden, die teils für private Investoren, teils für die öffentliche Hand („Syndicat d'Initiative“ und gemeinnützige Vereine) von Bedeutung sind, wie z.B. das „Règlement grand-ducal du 29 mars 2013 déterminant le fonctionnement et la composition de la commission pour l'octroi des subventions destinées à l'aménagement, la modernisation et l'extension de gîtes ruraux, à la construction, la modernisation et l'extension d'auberges de jeunesse, à la construction, la modernisation et l'extension de villages de vacances, à la conservation et la mise en valeur touristique du patrimoine culturel, à l'équipement moderne et l'aménagement de structures d'accueil et d'information touristiques ainsi qu'à l'élaboration de concepts et d'études relatifs au développement et à l'équipement de l'infrastructure touristique“. Ähnliche Reglemente, die ebenfalls im Mémorial A N°66 von 2013 zu finden sind, sind auf private Investoren ausgerichtet, die im touristischen Bereich tätig werden.

➔ Beide Fördertöpfe könnten für diejenigen Projekte, die im touristischen Kontext zu sehen sind, angewendet werden (Wanderwege-Beschilderungskonzept, Schaffung von Infrastrukturen).

## d) Plan de développement rural (PDR)

Das „loi du 27 juin 2016 concernant le soutien au développement durable des zones rurales“ bzw. das „règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 relatif aux régimes d'aides prévus au titre III de la loi du 27 juin 2016 concernant le soutien au développement durable des zones rurales“ bilden die gesetzliche Grundlage zur Pflege und Entwicklung des ländlichen Raums sowie zu Schutz, Pflege und Inwertsetzung des kulturellen Erbes.

Auf dieser Basis können in den ländlich geprägten Regionen (darunter fallen nach dieser Abgrenzung ca. 95% der Gemeinden des Großherzogtums) Maßnahmen zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen, der Stärkung der Wirtschaft und der Inwertsetzung des kulturellen Erbes finanziell gefördert werden (Co-Finanzierung bis zu 40%).

Als konkrete Maßnahmen mit einem räumlichen Bezug gelten:

- ➔ die Schaffung und Entwicklung lokaler Infrastrukturen zur Produktion und zur Verteilung von erneuerbaren Energien,
- ➔ die Schaffung von lokalen/ regionalen Informations- und Kommunikationszentren sowie ländlicher Museen,
- ➔ die einheitliche Beschilderung von Sehenswürdigkeiten und Wanderwegen,
- ➔ die Schaffung bzw. Neugestaltung von Spiel- und Aufenthaltsbereichen,
- ➔ das Einrichten von lokalen/ regionalen Themenwegen und Lehrpfaden,
- ➔ das Einrichten lokaler Versorgungsangebote (Dorfläden, Dorfmärkte),
- ➔ die Schaffung dezentraler ÖPNV-Angebote,
- ➔ die Initiierung lokaler Begegnungs- und Versammlungsräume für das Gemeinschafts- und Vereinsleben sowie Kultur- und Freizeitaktivitäten (Dortreffpunkte) und ähnliche Maßnahmen, sofern sie in ein abgestimmtes Gesamtkonzept eingebettet werden.

Im aktuellen PDR-Förderzeitraum 2014-2020 stehen u.a. die folgenden drei Prioritäten im Fokus:

- ➔ Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft
- ➔ Förderung der ökologischen Landwirtschaft im Hinblick auf den Naturschutz
- ➔ LEADER-Initiative zur Förderung der sozialen Eingliederung, der Armutsbekämpfung und der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die gezielten Maßnahmen für diese Bereiche sollen den Bedürfnissen entsprechen und somit auf Basis einer SWOT-Analyse (Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken) entwickelt werden.

Für die Förderperiode 2014-2020 erhält der Staat Luxemburg Finanzmittel in Höhe von 368 Mio. Euro von der Europäischen Union zur nachhaltigen Entwicklung des Ländlichen Raumes.

#### e) Förderung des Wohnungsbaus

Im Bereich des Wohnungsbaus können Privatpersonen mittels verschiedener Instrumente zum Erwerb, Bau bzw. zur Modernisierung von Gebäuden unterstützt werden. Der „Fonds du Logement“ ermöglicht zusätzliche Unterstützungen für die einkommensschwächeren Schichten, die eine Wohnung mieten bzw. kaufen wollen.

Die Gemeinden und Gemeindesyndikate haben die Möglichkeit, staatliche Förderungen beim Kauf eines oder mehrerer Grundstücke zu erhalten. Die Höhe der Subventionen richtet sich nach dem Kaufpreis der Grundstücke. Voraussetzung für die staatliche Wohnungsbaubehilfe ist, dass die Gemeinden oder Gemeindesyndikate das gekaufte Areal vor dem Hintergrund der Realisierung bezahlbaren Wohnraums mit den entsprechenden Infrastrukturen und Freiräumen erwerben („loi du 22 octobre 2008“ - Art. 30).

Die Gemeinden, die dem „Wohnungsbaupakt“ beigetreten sind, können finanzielle Unterstützungen beantragen, sofern sie die Kriterien dieses Paktes erfüllen können. Auf Basis des entsprechenden Gesetzes erhalten die partizipierenden Gemeinden staatliche Zuschüsse zum Unterhalt ihrer kommunalen Infrastrukturen, falls das Bevölkerungswachstum in der Gemeinde in einem festgelegten Zeitraum einen bestimmten jährlichen Prozentsatz übersteigt.

- ➔ Die Gemeinde Parc Hosingen ist Mitglied im „Wohnungsbaupakt“ („pacte logement“). Durch das starke Bevölkerungswachstum erhält die Gemeinde Parc Hosingen staatliche Zuschüsse für den Wohnungsbau.

#### f) Klimapakt

Die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 1/5 im Vergleich zu 2005 zu senken, den Gesamtanteil der Energie bis 2020 zu 11 % aus erneuerbaren Energien zu beziehen – das sind die Zielmarken der luxemburgischen Regierung in Sachen Klimaschutz. Die Gemeinden sind dabei unverzichtbare Partner und lokale oder regionale Energie- und Klimaschutzkonzepte wichtige Bausteine für die landesweite Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen.

Der Klimapakt ist ein neues Instrument zur Förderung dieser Bestrebungen vor Ort. Das Gesetz vom 13. September 2012 bestimmt die Schaffung eines Klimapaktes zwischen dem Staat und den Gemeinden. Der Klimapakt ermöglicht eine staatliche Förderung des klimapolitischen Bestrebens der Gemeinden, den Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen innerhalb des Gemeindeterminitoriums zu reduzieren und gleichzeitig Investitionen, Wirtschaftsaktivitäten und den Arbeitsmarkt zu stimulieren.

→ Die Gemeinde Parc Hosingen nimmt am Klimapakt teil und ist aktuell eine von vier gold-zertifizierten Gemeinden Luxembourgs (diejenige mit dem höchsten Resultat), woraus sich jährliche Zuwendungen seitens des MDDI ergeben.

## 4.4 Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung

Sowohl im Haushaltsplan für das Jahr 2017 als auch im Fünfjahresplan für die kurz- bis mittelfristigen Investitionen hat die Gemeinde Parc Hosingen mehrere Posten aufgestellt, die zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung mit einer hohen Lebensqualität der Bevölkerung beitragen.

Gerade zur Erweiterung und Verbesserung der Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen sind kurz- bis mittelfristige Investitionen geplant, die gerade zum Ausbau der Kanalisation bzw. der Trinkwasserversorgung angedacht sind.

Um einen angemessenen Bürgerservice garantieren zu können, wird ein komplett neues Gemeindehaus (mit Gemeindeatelier) im Hauptort Hosingen gebaut, Vereinsbauten sind u.a. für die Ortschaften Neidhausen und Bockholtz vorgesehen. Der Ausbau der Schul- und Sportinfrastrukturen ist in Parc Hosingen ein kontinuierlicher Prozess, der sich aktuell im Bau zweier Fußballfelder sowie von Tennisplätzen im „Parc“ widerspiegelt.

Insgesamt steht die Gemeinde aktuell auf finanziell gesunden Füßen. Dies sollte sich in naher Zukunft auch nicht ändern, was die Voraussagen des PPF bestätigen. Denn trotz hoher Investitionsbereitschaft der Gemeinde in den laufenden Betrieb sowie in Projekte zur Daseinsgrundversorgung steht die Gemeinde finanziell auf gesunden Füßen.