Simon-Christiansen & Associés fait partie de

L.S.C. Engineering Group S.A.

Agrandissement d'un parking public

Grand-Rue
Roeser

Umweltverträglichkeitsstudie

- gemäß *loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement*
- und gemäß Annex IV (n°65) des *règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement*

Screening/Scoping-Dossier

Simon-Christiansen & Associés
Ingénieurs-Conseils S.A.

20191413-SC-ENV-EIE

Parc d'activités 85-87 | L-8308 Capellen | Tél. : (+352) 30 61 61-1 | info@simon-christiansen.lu | www.simon-christiansen.lu

Auftraggeber :

Administration communale de Roeser
Madame Sara JAWORSKI
40, Grand-Rue
L-3394 Roeser
Tel. : +352 369 232 253
Mail : sara.jaworski@roeser.lu

Auftragnehmer :

Simon-Christiansen & Associés
Ingénieurs-Conseils S.A.
85-87, Parc d'Activités Capellen
L-8303 Capellen
Tél. : (+352) 26 390 1
Fax : (+352) 30 56 09

Projektnummer	20191413-SC-ENV-EIE	
	Name	**Datum**
Erstellt von	Tim SANDERS Tel.: 26 390 - 339	20/09/2019
Geprüft von	Andreas WENER Tel.: 26 390 - 314	20/09/2019

Dokumentenversion

Index	Beschreibung	Datum
01	Umweltverträglichkeitsstudie – Screening/Scoping Dossier	20/09/2019

Inhalt

1 Anlass und Aufgabenstellung 1

2 Beschreibung des Projektes 2

2.1 Standort und Dimension des Projektes 2
2.2 Wesentliche bauliche Merkmale 3
2.3 Räumlicher Kontext 4

3 Beschreibung und Bewertung möglicher, umweltrelevanter Wirkungen 5

3.1 Schutzgut Mensch 5
3.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt 7
3.3 Schutzgut Boden 9
3.4 Schutzgut Wasser 11
3.5 Schutzgut Klima und Luft 13
3.6 Schutzgut Landschaft 14
3.7 Schutzgut Kultur und Sachgüter 15

4 Vorprüfung zur Betroffenheit der Schutzgüter 16

4.1 Schutzgut Mensch 16
4.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt 17
4.3 Schutzgut Boden 17
4.4 Schutzgut Wasser 18
4.5 Schutzgut Klima und Luft 19
4.6 Schutzgut Landschaft 19
4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter 20
4.8 Sonstiges 20

5 Fazit 22

6 Verwendete Literatur 23

Anhang

Anhang 1 Plan de voirie 1:200

Anhang 2 Plan des réseaux 1:200

Anhang 3 Coupes types 1:50

Abbildungen

Abb. 1: Geplante Erweiterung (rot) der bestehenden Parkfläche um 34 weitere Stellplätze (Orthofoto 2018; Quelle: Geoportail 2019) 1

Abb. 2: Die geplante Parkfläche befindet sich im Ortskern der Gemeinde Roeser und schließt direkt an den bestehenden Parkplatz in der Grand Rue an (Auszug aus topographischer Karte 1:5000; Quelle: Geoportail 2019) 2

Abb. 3: Im Fall der Planumsetzung entstehen 32 öffentliche und 2 privat genutzte PKW-Stellflächen, die über eine Zufahrt im Süden bzw. einen privaten Fußweg im Westen zugänglich sind. Siehe größere Darstellung in Anhang 1 (Quelle: Luxplan S.A. 2019)..... 3

Abb. 4: Verkehrswege, private und öffentliche Gebäude, sowie landwirtschaftliche Strukturen bestimmen die unmittelbare Umgebung des geplanten Parkplatzes (Orthofoto 2018; Quelle: Geoprtail.lu) 4

Abb. 5: Lage der Planzone im Bezug zum EU Vogelschutzgebiet *Vallée supérieur de l'Alzette* (LU0002007). (Quelle: Geoportail 2019)..... 8

Abb. 6: v.l.n.r.: Blick in Richtung Grand Rue entlang der links- und rechtsseitigen Grundstücks-grenzen (gelb angedeutet), sowie auf den hinteren Grundstücksbereich. 8

Abb. 7: links: Auszug aus der geologischen Karte 1:25.000; rechts: Auszug aus der Bodenkarte 1:25.000 (Quelle: Geoportail 2019) 10

Abb. 8: Auszug aus der Flächennutzungskarte 2015..... 10

Abb. 9: Auszug aus dem Altlastenverdachtsflächenkataster CASIPO (cadastre des sites potentiellement contaminés) (Quelle: AEV 2015) 11

Abb. 10: maximale Wasserstandshöhen gemäß Hochwassergefahrenkarte 2019, bei einem extremen Hochwasserereignis (HQ extrem – niedrige Wahrscheinlichkeit) (Quelle: Geoportail 2019) 12

Abb. 11: Klimauntersuchung für das Großherzogtum Luxemburg, Bewertungskarte Klima/Luft – Teil Südost. Die Lage der Planzone ist rot markiert (Quelle: SPACETEC 2004). 13

Abb. 12: links: Blick von der zukünftigen Zufahrt des Parkplatzes in Richtung des neu gebauten Wohnhauses; rechts: Sicht vom gleichen Standort aus in Richtung Osten. 14

Abb. 13: Auszug aus der CNRA-Kartierung für das Teilgebiet der Gemeinde Roeser, rund um die Planzone (rot markiert). Die Klassifizierung als *Zone orange* fordert eine Kontaktierung der CNRA vor Baubeginn. 15

Tabellen

Tab. 1: Zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse der schutzgutspezifischen Vorprüfung. 21

Abkürzungen

Abb.	Abbildung
AEV	Administration de l'Environnement
AGE	Administration de la Gestion de l'Eau
ANF	Administration de la Nature et des Forêts
ASTA	Administration des Services Techniques de l'Agriculture
BEP	Zone de bâtiments et d'équipements publics
bzw.	Beziehungsweise
CASIPO	Cadastre des Sites Potentiellement Pollués
CEF	Continuous Ecological Functionality Measures
CNRA	Centre national de recherche archéologique
COL	Centrale Ornithologique du Luxembourg
DEP	Detail- und Ergänzungsprüfung, 2. Teil des Umweltberichtes zur SUP
EIE	Évaluation des Incidences sur l'Environnement / Etude d'Impact Environmental
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
EU-VSG	Europäisches Vogelschutzgebiet
ggf.	gegebenenfalls
ITM	Inspection du Travail et des Mines
IVL	Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept
LDEN	Day evening night sound level – Lärmindex über 24 Stunden
LNGT	Night sound level – nächticher Lärmindex
LRT	Lebensraumtyp (nach FFH-Richtlinie)
MDDI-DE	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, Dept. Environnement
MECDD	Ministère de l'Environnement, du Climat et du Développement Durable (ehemals MDDI-DE)
MNHN	Musée Nationale d'Histoire Naturelle
MoDu	Mobilité Durable
MoPAG	Modification ponctuelle du PAG
NatschG	Naturschutzgesetz
NSG	Naturschutzgebiet
OBS	Occupation Biophysique du Sol
o.g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAG	Plan d'Aménagement Général
PAP-NQ	Plan d'aménagement particulier "nouveau quartier"
PCH	Administration des Ponts et Chaussées
PDAT	Programme Directeur d'Aménagement du Territoire
PNDD	Plan National pour un Développement Durable
PNPN	Plan National pour la Protection de la Nature

PSL	Plan Directeur Sectoriel – Logement
PSP	Plan Directeur Sectoriel – Paysages
PST	Plan Directeur Sectoriel – Transport
PSZAE	Plan Directeur Sectoriel – Zones d'Activités Économiques
RGD	Règlement Grand-Ducal
SCA	Sites Contaminés ou Assainis / Altlastenflächen
SEDAL	Service de Déminage de l'Armée Luxembourgeoise
SNCT	Société Nationale de Controle Technique
sog.	sogenannte/n
SPC	Sites Potentiellement Pollueés / Altlastenverdachstflächen
SSMN	Service des Sites et Monuments Nationaux
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UEP	Umwelterheblichkeitsprüfung, 1. Teil des Umweltberichtes zur SUP
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
vgl.	vergleiche
v.l.n.r.	von links nach rechts
VMK	Vermeidung, Minderung und Kompensation
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
ZAD	Zone d’aménagement différé
ZPIN	Zones Protegées d'Intérêt National

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Roeser beabsichtigt den öffentlichen Parkplatz in der *Grand Rue* um 34 zusätzliche PKW-Stellplätze zu erweitern, um dem steigenden Bedarf an innerstädtischem Parkraum gerecht zu werden. Hierfür ist eine Erweiterung der bestehenden Parkfläche (Katasterparzelle 1282/120) auf der Nachbarparzelle 1282/406 geplant. Abbildung 1 zeigt den aktuell bestehenden Parkraum in der Grand Rue, sowie die in Rot hervorgehobene Fläche der geplanten Parkraumerweiterung.

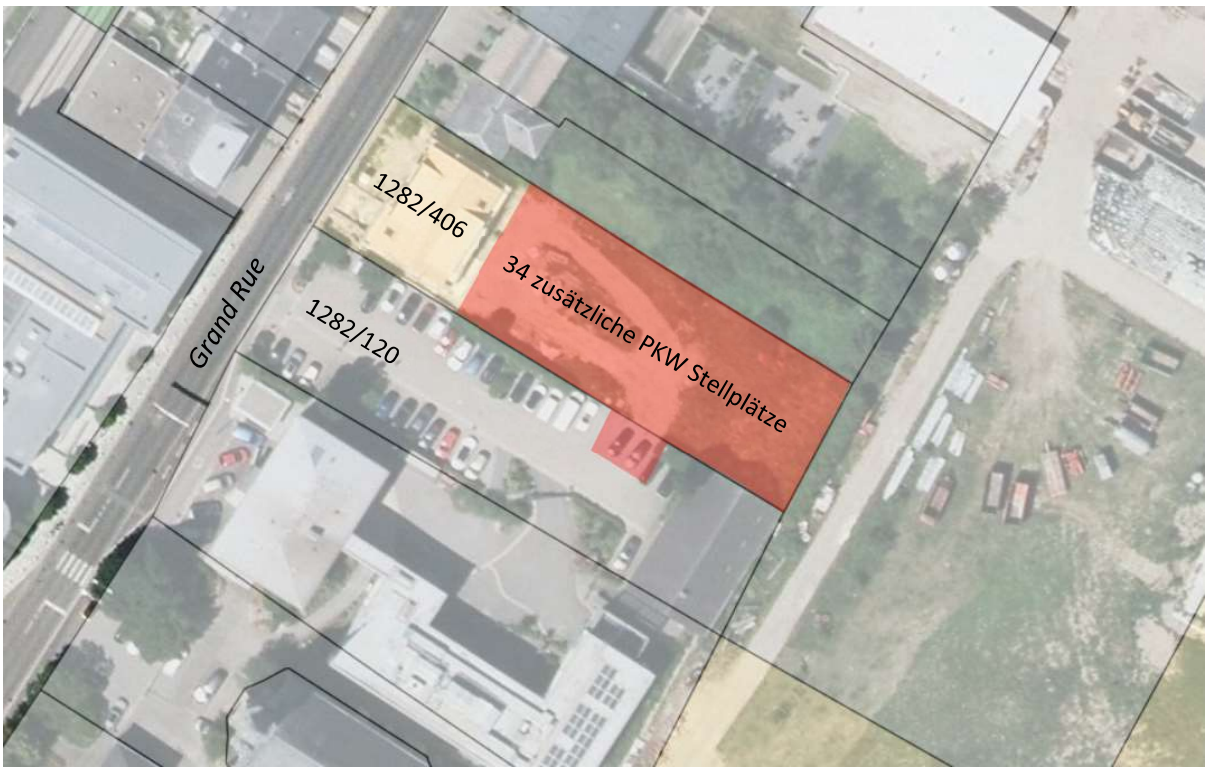

Abb. 1: Geplante Erweiterung (rot) der bestehenden Parkfläche um 34 weitere Stellplätze (Orthofoto 2018; Quelle: Geoportail 2019)

Das Projekt fällt laut Annexe IV (*Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences*) des RGD von 15 Mai 2018[1] unter Punkt 65 (*Construction de centres commerciaux et de parkings*) und unterliegt damit der Prüfpflicht im Sinne von Art. 2, Abs. 3, Punkt c) des EIE-Gesetzes[2].

Dementsprechend ist vor Umsetzung der Planung mittels einer *vérification préliminaire* (EIE-Screening) zu überprüfen, ob die Durchführung einer EIE (*évaluation des incidences environnementales*) im Sinne eines EIE-Rapports erforderlich ist.

Die Gemeinde Roeser hat das Ingenieurbüro Simon-Christiansen & Associés damit beauftragt, die gemäß Annexe II des EIE-Gesetzes relevanten Informationen für den Screening Prozess zusammen-

[1] *Règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.*
[2] *Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.*

zustellen. Zudem enthält das vorliegende Dossier eine Vorprüfung, ob mit Umsetzung des Projektvorhabens voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind.

2 Beschreibung des Projektes

Nachfolgend werden die wesentlichen physischen Merkmale des Projektes, sowie die lokalräumlichen Gegebenheiten dargestellt.

2.1 Standort und Dimension des Projektes

Das Projekt *Parkraumerweiterung Roeser* ist im Ortskern der Ortschaft Roeser situiert. Die als Parkraum geplante Fläche befindet sich in der 41, Grand Rue hinter einem bestehenden Gebäude (siehe Abbildung 2). Das zugehörige 1.500 m^2 große Grundstück grenzt westlich an die Grand Rue und östlich an einen Feldweg. Im Norden schließt sich ein bebautes Privatgrundstück an. Im Süden befindet sich der bestehende PKW-Parkplatz, über den die Zufahrt zu den neu geplanten Parkflächen erfolgt.

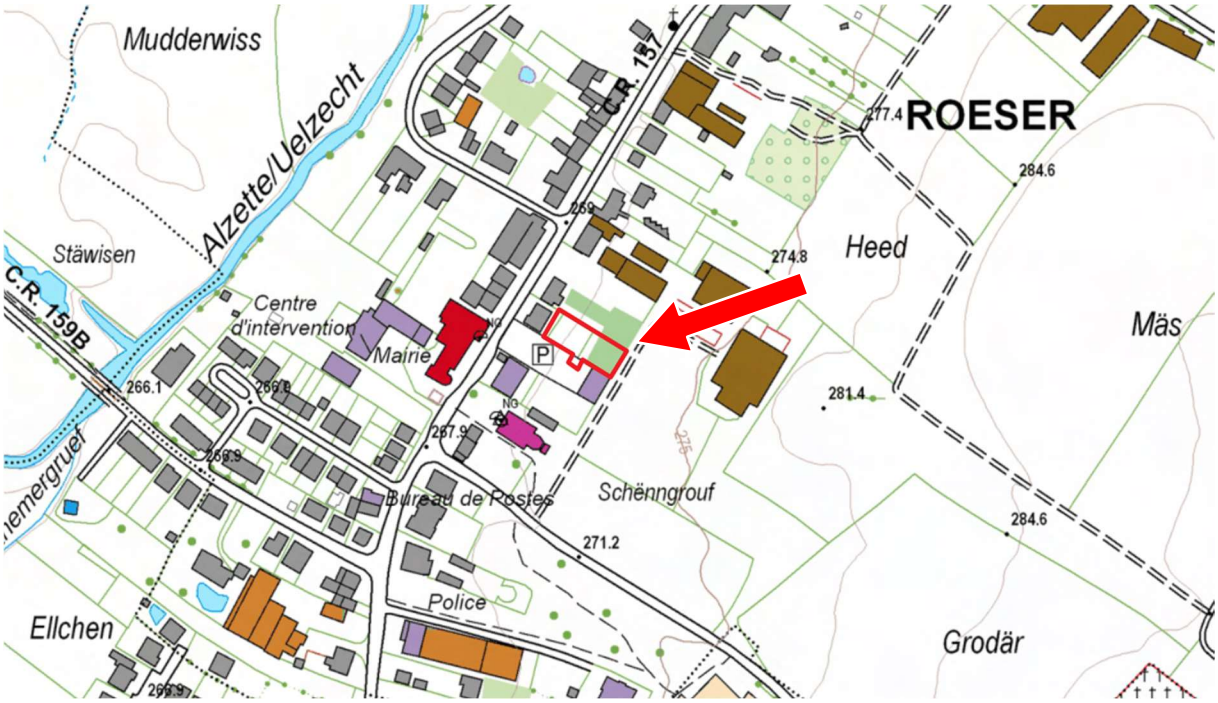

Abb. 2: Die geplante Parkfläche befindet sich im Ortskern der Gemeinde Roeser und schließt direkt an den bestehenden Parkplatz in der Grand Rue an (Auszug aus topographischer Karte 1:5000; Quelle: Geoportail 2019)

Die projektierte Fläche bildet derzeit den hinter dem Gebäude gelegenen Garten und ist in ihrem heutigen Zustand als teilgeschotterte Grünfläche anzusehen (vgl. Kapitel 3.2). Im Zuge der Maßnahme

werden ca. 810 m² dieser Grünfläche baulich überplant. Abbildung 3 zeigt den Planstand der Parkraumerweiterung, der im Detail auch Anhang 1 zu entnehmen ist.

Hiernach entstehen 32 öffentliche und 2 private PKW-Stellplätze auf der Parzelle 1282/406. Die zwei privaten Stellplätze befinden sich am westlichen Rand des Parkplatzes und markieren die Eigentumsgrenze zwischen öffentlichem und privat genutztem Parkraum. Ein privater Fußgängerweg macht den Parkplatz von Westen her zugänglich, während PKW über den bestehenden Parkplatz von Süden her auf das Gelände gelangen.

Zudem sieht die Planung vor, auf der Nachbarparzelle 1282/120 vier Behindertenparkplätze auf bereits bestehenden Stellplätzen auszuweisen und drei weitere Stellplätze zwecks Zufahrt zum neuen Parkplatz freizumachen.

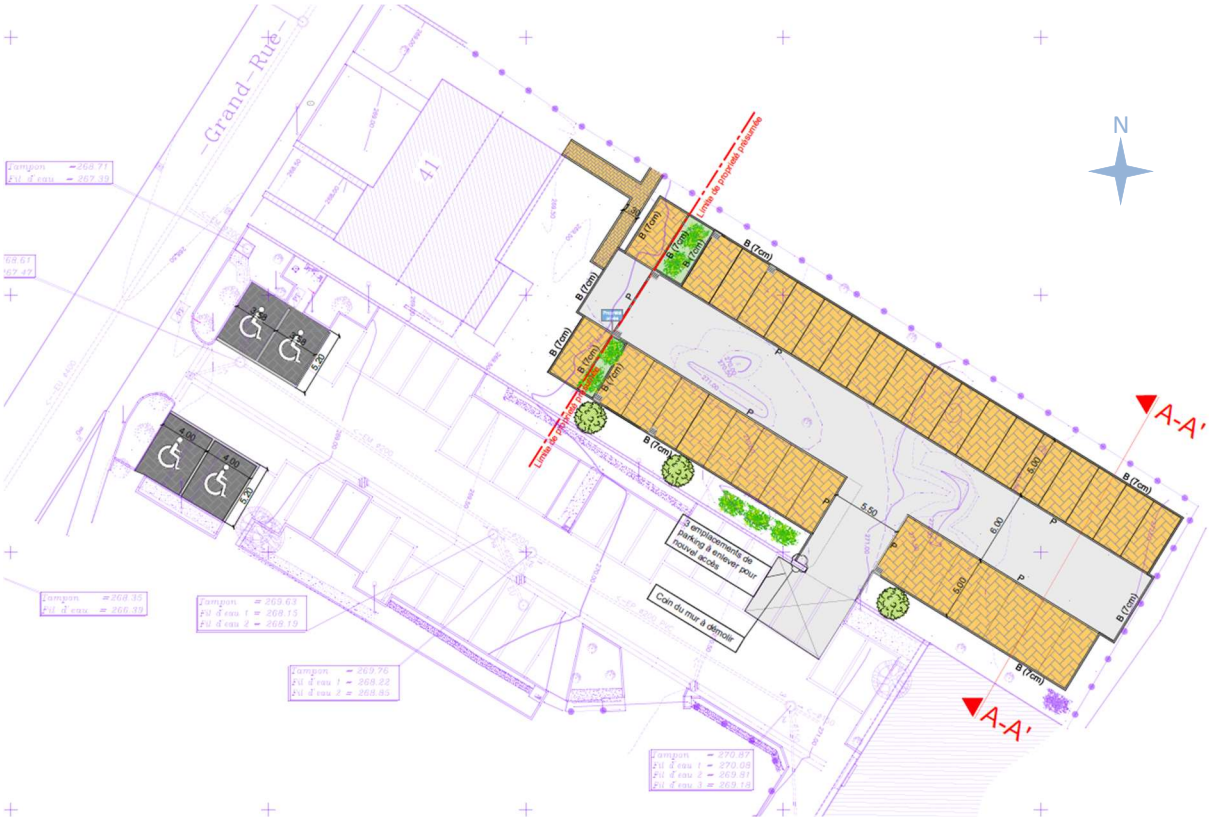

Abb. 3: Im Fall der Planumsetzung entstehen 32 öffentliche und 2 privat genutzte PKW-Stellflächen, die über eine Zufahrt im Süden bzw. einen privaten Fußweg im Westen zugänglich sind. Siehe größere Darstellung in Anhang 1 (Quelle: Luxplan S.A. 2019)

2.2 Wesentliche bauliche Merkmale

Die eigentlichen PKW-Stellflächen (5,0 x 2,50 m) werden ebenso wie der westliche Fußweg mit drainfähigen Rasengittersteinen befestigt, wohingegen die Zufahrt und die Fahrbahn asphaltiert ausgeführt werden. Anfallende Oberflächenwässer und die Drainage der Stellplätze werden in zwei

Sammelschächten zusammengefasst, welche an das bestehende Abwassersystem des existenten Parkplatzes angeschlossen werden.

Rings um den Parkplatz wird bis zur Grundstücksgrenze ein 1,5 bis 2,5 m breiter Grünstreifen angelegt, der stellenweise mit Bäumen und Hecken bepflanzt ist. Zwei weitere Sichtschutzhecken trennen den privaten vom öffentlichen Parkraum ab.

Um die Zufahrt zum Areal zu gewährleisten, muss im Übergangsbereich zwischen bestehendem und geplantem Parkplatz ein etwa 80 cm langes Teilstück einer Betonmauer eingerissen werden. Insgesamt vier LED-Straßenlaternen beleuchten den zukünftigen Parkplatz.

2.3 Räumlicher Kontext

Die unmittelbare Umgebung des Standortes ist vornehmlich von städtischer Bebauung geprägt, wie Abbildung 4 zeigt. Im Süden und Westen dominieren öffentliche Einrichtungen und die Grand Rue das direkte Umfeld. Nördlich und östlich des Standortes schließen sich geschlossene Wohnbebauung und ein landwirtschaftliches Gehöft samt Grasland an.

Die Parzelle der geplanten Parkraumerweiterung ist im PAG als *zone de bâtiments et d'équipements publics* (BEP) ausgewiesen.

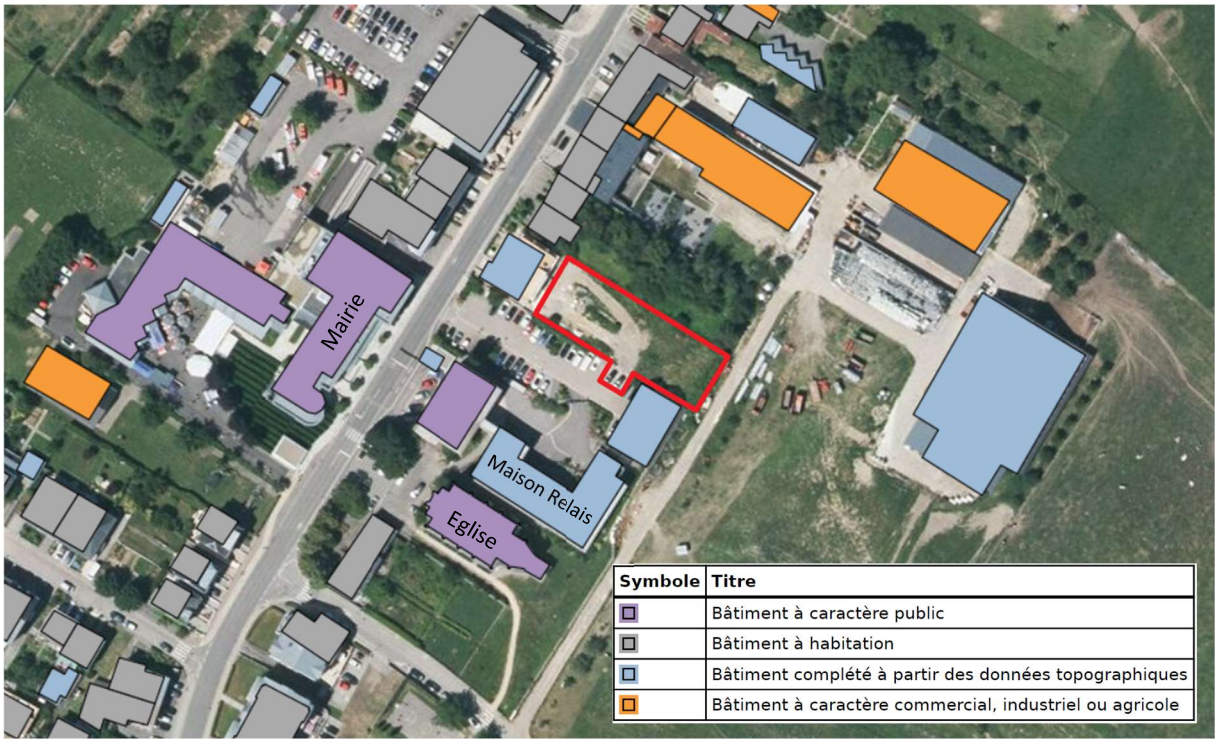

Abb. 4: Verkehrswege, private und öffentliche Gebäude, sowie landwirtschaftliche Strukturen bestimmen die unmittelbare Umgebung des geplanten Parkplatzes (Orthofoto 2018; Quelle: Geoprtail.lu)

3 Beschreibung und Bewertung möglicher, umweltrelevanter Wirkungen

In den folgenden Unterkapiteln werden die für den Screening-Prozess gemäß Anhang II des EIE-Gesetzes relevanten Informationen schutzgutspezifisch zusammengetragen und bewertet. Anschließend erfolgt in Kapitel 4 eine Vorprüfung, ob mit Umsetzung des Projektvorhabens laut aktuellem Planungsstand als erheblich zu bewertende Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind.

3.1 Schutzgut Mensch

Bei der Zusammenstellung von Grundlageninformationen zum Schutzgut Mensch sind grundsätzlich Informationen zur menschlichen Gesundheit sowie zum allgemeinen Wohlbefinden, zur Wohnqualität, zur gegenseitigen Verträglichkeit benachbarter Nutzungsarten, sowie zu Aspekten wie Lärm und Lichtverschmutzung von Bedeutung. Darüber hinaus werden Aspekte wie die Sicherheit und die menschliche Gesundheit betrachtet, was beispielsweise Unfallrisiken, oder Schad- und Gefahrstoffe miteinschließt.

Verkehr / Mobilität

Die Planzone liegt östlich der Grand Rue, einer Hauptverkehrsstraße der Gemeinde Roeser, von der sie durch das Wohnhaus 41, Grand Rue baulich getrennt ist. Die Zufahrt zum geplanten Parkplatz erfolgt von Süden, über den bereits bestehenden Parkraum. Ferner ist für die zwei privat genutzten Stellplätze ein Fußweg vom Wohnhaus her vorgesehen.

Der Projektstandort befindet sich in unmittelbarer Nähe zur *Administration Communale de Roeser* und zu einer Maison Relais mit etwa 250 Plätzen (43, Grand Rue), wodurch sich insbesondere morgens und abends während der Stoßzeiten ein hohes, lokales Verkehrsaufkommen inkl. Kurzzeitparkbedarf ergibt, für den derzeit nicht ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. Eine regelmäßige Überlastung des vorhandenen Parkplatzes, sowie kurzzeitiges, unkoordiniertes Parken entlang der Grand Rue kann während der Hauptverkehrszeiten nicht ausgeschlossen werden.

Das Projektvorhaben sieht vor, zusätzlichen Parkraum für den vorhandenen Bedarf zu schaffen und so die Parksituation für den PKW-Verkehr zu verbessern, wodurch die Attraktivität des Individualverkehrs gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln allerdings auch weiter unterstützt wird.

Wenige Meter vom Standort entfernt befindet sich zwischen Maison Relais und Mairie die Bushaltestelle *Roeser Gemeng*, die von den Linien 194 und 196[3] angefahren wird. In 200 m fußläufiger Entfernung hält zudem die Linie 311 an der Haltestelle *Bei der Uelzecht*, die zwischen Roeser und Dudelange verkehrt.

[3] Buslinie 194 : Sandweiler – Luxembourg – Bettembourg ; Buslinie 196: Luxembourg – Val de Roeser

Lärm

Die im Rahmen der Umsetzung der europäischen Direktive 2002/49/EG[4] erstellten strategischen Lärmkarten für Luxemburg liefern Informationen über die Lärmbelastung entlang der wichtigsten Straßenverkehrswege, Eisenbahnstrecken sowie zu den durch Flugverkehr generierten Geräuschemissionen (AEV 2018). Die Planzone liegt innerhalb keiner der hier ausgewiesenen Zonen (vgl. Geoportail 2019).

Durch das Projekt sind aber Lärmeffekte auf die Umgebung anzunehmen. Kurzzeitige Lärmspitzen, die über den Geräuschpegel der Grand Rue hinausgehen sind durch ankommende und den Parkplatz verlassende PKW, sowie die sich beim Schließen von Autotüren ergebenden Schallemissionen zu erwarten. Da sich der Parkplatz in unmittelbarer Nähe zur Gemeindeverwaltung und der Maison Relais befindet, liegt es nahe anzunehmen, dass o.g. Schallemissionen gehäuft an Werktagen, während der üblichen Arbeits- und Öffnungszeiten, auftreten. Durch das Projekt ist zwar nicht mit steigenden Schalldruckpegeln am Standort zu rechnen, da alle auftretenden Lärmemissionen in ihrer Lautstärke jenen des bestehenden Parkplatzes gleichzusetzen sind. Allerdings wird sich die Quantität der Lärmemissionen durch die zunehmende Zahl der ein- und ausparkenden PKW erhöhen. Hiervon sind insbesondere die unmittelbar angrenzenden Wohngebäude 39, 39A und 41 Grand Rue betroffen.

Licht

Das Beleuchtungskonzept sieht 4 LED Straßenlaternen (à 4000 lm, 1W) vor, die nach unten abstrahlen und laut Modellierung des Lieferanten eine maximale Beleuchtungsstärke von 20 lx am Boden erzeugen, was als geringe[5] aber ausreichende[6] Beleuchtung angesehen werden kann. Eine direkte Abstrahlung nach oben ist nicht gegeben. Die Laternen sind zeitgeschaltet und werden laut aktuellem Planstand während der Abend- und Nachtstunden durchgehend betrieben. Hieraus ergibt sich, im Vergleich zur derzeitigen Nutzung, eine erhöhte Lichtverschmutzung der direkten Umgebung.

Abfall

Die Aufstellung von öffentlichen Abfallbehältern ist nicht geplant, so dass durch den Betrieb des Parkplatzes nicht mit einem regelmäßigen Abfallaufkommen zu rechnen ist.

Im Zuge der Bauarbeiten fallen allerdings Erdaushubmassen an, die größtenteils abgefahren und deponiert werden. Hierunter fallen laut vorliegender Massenbilanz etwa 310 m^3 abgeschobenen Oberbodens und 400 m^3 Aushubmaterial. 20 m^3 standorteigener Boden werden vor Ort wiederverwendet.

[4] Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
[5] Vgl. ITM-SST 1506.3 « Prescriptions de prévention incendie DISPOSITIONS SPECIFIQUES Parkings couverts de plus de 20 vehicules », Art. 9 Eclairage ; 18. Septembre 2017
[6] Vgl. AAA « Recommandations de prévention », Art. 1.5.2 Installation d'éclairage dans les locaux de travail ; Oktober 2012

Sicherheit und Gefahren

Von der Parkraumerweiterung an sich gehen lediglich die verkehrsbedingten Gefahren für den Menschen aus, denen durch Beachtung des *Code de la Route* Rechnung getragen wird.

Eine Benutzung oder Lagerung von Gefahrstoffen findet am Standort nicht statt.

Die Einschätzung des Service de Déminage de l'Armée Luxembourgoise (SEDAL) kommt zu dem Schluss, dass „Kampfmittelreste an diesem Standort nicht sehr wahrscheinlich"[7] sind. Da nach Einschätzung von Herrn François Utter (SEDAL) Kampfmittelreste allerdings nie ausgeschlossen werden können, empfiehlt er den SEDAL telefonisch unter 26 33 22 27 zu informieren, sobald der Oberboden abgeschoben und eventueller Metallschrott entfernt wurde, damit eine Tiefensondierung der Fläche durchgeführt werden kann. Dieser Service des SEDAL ist kostenfrei und dauert nach Einschätzung von Herrn Utter etwa 2-3 Stunden.

3.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Im Rahmen der Betrachtung der Grundlageninformationen bezüglich des Schutzgutes Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt werden im Wesentlichen die natur- und artenschutzrechtlichen Aspekte herausgearbeitet. Hierzu werden schutzgebietsrelevante Informationen (Natura 2000 Gebiete, nationale Schutzgebiete), sowie Biotope und geschützte Arten inkl. ihrer Habitate betrachtet.

Schutzgebiete

Wie Abbildung 5 zeigt, liegt die Planzone 180 m entfernt vom Natura 2000 Vogelschutzgebiet *Vallée supérieure de l'Alzette* (LU0002007). Im Rahmen der strategischen Umweltprüfung (SUP) zum PAG ist eine avifaunische Detailstudie durch die *Centrale ornithologique Luxembourg* (COL) angefertigt worden, aus der hervorgeht, dass „das Untersuchungsgebiet der Gemeinde „Roeser" […] durch einen hohen Artenreichtum gekennzeichnet" ist. Zwar sind im Untersuchungszeitraum am Projektstandort selbst keine Sichtungen naturschutzrelevanter Arten verzeichnet, es liegt aber nahe anzunehmen, dass standortübliche, ubiquitäre Vogelarten zeitweise auf dem Grundstück anzutreffen sind.

[7] Gemäß Antwortmail des SEDAL vom 18.09.2019 auf die Anfrage nach möglichen Kampfmittelresten am Standort.

Abb. 5: Lage der Planzone im Bezug zum EU Vogelschutzgebiet *Vallée supérieur de l'Alzette* (LU0002007). (Quelle: Geoportail 2019)

Biotope

Da die o.g. SUP keine Daten spezifisch zum Projektstandort liefert und sich die Beschaffenheit der Planzone seit der Prüfung verändert hat, wurde die Standortbewertung durch eine Ortsbegehung vom 24.04.2019 ergänzt. Abbildung 6 zeigt die wenig naturnahe Fläche, die als Garten[8] einzuordnen ist. Eine Rasenfläche und wenige, nicht heimische Gebüsche (u.a. Buchsbaum, Forsythie) dominieren die Flora an jenen Stellen, die nicht im Zuge der Haussanierungsarbeiten überschottert wurden. Die die Planzone begleitenden Hecken stehen außerhalb der von der Planung betroffenen Parzelle, so dass die Grünstrukturen der Zone nicht als Biotop im Sinne des Art. 17 NatSchG anzusehen sind.

Abb. 6: v.l.n.r.: Blick in Richtung Grand Rue entlang der links- und rechtsseitigen Grundstücks-grenzen (gelb angedeutet), sowie auf den hinteren Grundstücksbereich.

[8] Einstufung als "Jardin privé" (Numéro 136) nach *RGD du 1er août 2018* instituant un système numérique d'évaluation et de compensation en éco-points

Geschützte Arten und deren Habitate

Gemäß den Daten der o.g. COL-Studie und des MNHN (letzte Abfrage am 13.09.2019) liegen rund um den Projektstandort rezente Vorkommensnachweise des Schwarzmilan (*Milvus migrans*) und des Rotmilan (*Milvus milvus*) vor. Im Vergleich der Planzone zu den Habitatanforderungen dieser großräumig agierenden Art ist nicht von einer regelmäßigen Nutzung der Fläche als Nahrungshabitat auszugehen.

Insgesamt zeigt die Untersuchungsfläche aufgrund fehlender Strukturen und ihrer geringen ökologischen Wertigkeit, wenig Potential als Reproduktions-, Ruhe-, oder Überwinterungsstätte planungsrelevanter Arten (lt. Art. 21 NatSchG). Vielmehr bieten die benachbarten Parzellen mit strukturreichen Gartenflächen im Norden und offenem Grünland im Osten (vgl. Orthofoto in Abb. 4) mehr Habitatpotential als die eigentliche Planzone, so dass im Falle der Planumsetzung ein Fortbestand ggf. am Standort ansässiger Tierarten in der direkten Umgebung wahrscheinlich erscheint.

Aufgrund der Nutzung der Planzone als Garten, inkl. den hierfür typischen Ziergewächsen, wird nicht mit dem Vorkommen besonders geschützter Pflanzenarten im Sinne des Art. 20 NatSchG gerechnet.

3.3 Schutzgut Boden

Im Rahmen der Betrachtung des Schutzgutes Boden sind Aspekte wie Bodenqualität, Flächennutzung, Versiegelungsgrad und Altlasten von zentraler Bedeutung. Im folgenden Kapitel wird der Istzustand kurz beschrieben und der zukünftig geplanten Nutzung gegenübergestellt.

Boden und Geologie

Ein gering wasserdurchlässiger, toniger Blättermergel prägt den geologischen Untergrund des Projektstandortes. Unmittelbar östlich an das Vorhaben schließen sind noch die aus dem Mergel entstandenen, natürlichen Staunässeböden an, die aufgrund ihres tonig, vergleytem Charakters vornehmlich als Gras- und Weideland genutzt werden.

Da Boden und Untergrund am Standort selbst allerdings stark urban überprägt sind und die betreffende Gartenfläche im Zuge der Wohnhaussanierung zwecks Zuwegung großenteils geschottert wurde, sind diese Schutzgüter in ihrem derzeitigen Zustand als wenig naturnah zu bewerten.

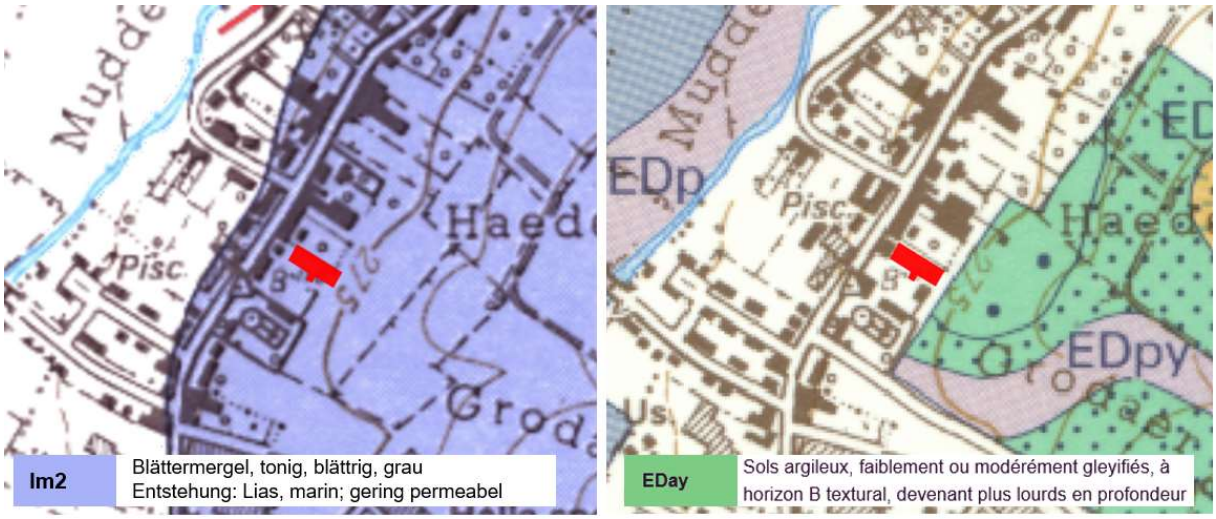

Abb. 7: links: Auszug aus der geologischen Karte 1:25.000; rechts: Auszug aus der Bodenkarte 1:25.000 (Quelle: Geoportail 2019)

Flächennutzung und Versiegelung

Wie erwähnt, werden gemäß aktuellem Planstand 840 m² Grün- bzw. Gartenfläche durch das Vorhaben baulich überplant, so dass die zukünftige Flächennutzung der Parzelle 1282/406 sich von „Wohnen" zu „Parken" ändern wird (vgl. Abb. 8).

Die überplante Fläche wird durch die Maßnahme nur noch teilweise versickerungsfähig bleiben. 400 m² werden durch die Versiegelung der Fahrbahn der natürlichen Grundwasserneubildung entzogen, während die verbleibenden 440 m² aufgrund der Rasengittersteine noch weitestgehend hierzu beitragen. Nicht versickerndes Niederschlagswasser wird gesammelt abgeleitet und dem öffentlichen Abwassernetz zugeführt.

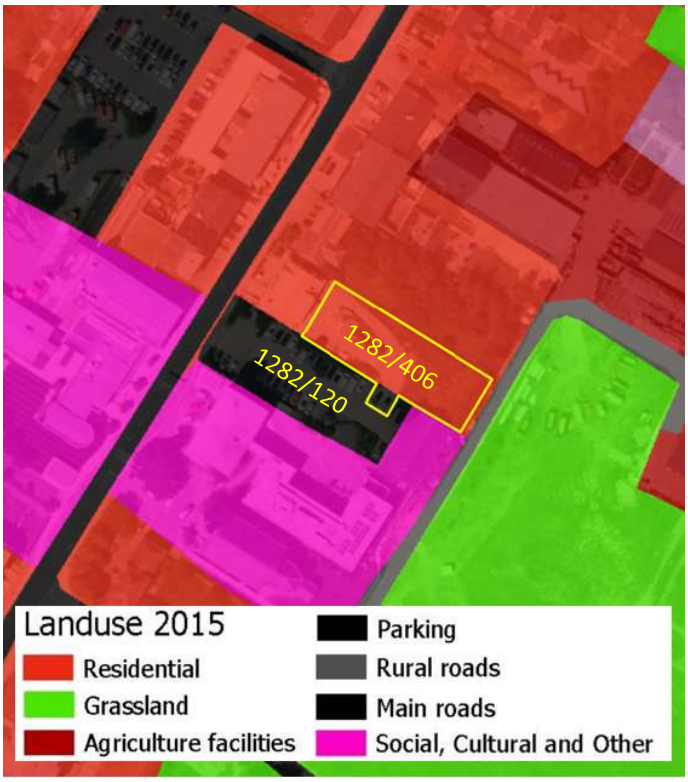

Abb. 8: Auszug aus der Flächennutzungskarte 2015 (Quelle: Geoprtail.lu)

Altlasten

Wie aus dem Auszug des Altlastenverdachtsflächenkatasters (Abb. 9) hervorgeht, liegen weder am Projektstandort noch auf angrenzenden Parzellen Altlastenverdachtsflächen vor. Von einer bestehenden Kontamination des Untergrundes ist daher nicht auszugeben.

Abb. 9: Auszug aus dem Altlastenverdachtsflächenkataster CASIPO (cadastre des sites potentiellement contaminés) (Quelle: AEV 2015)

3.4 Schutzgut Wasser

Im Rahmen des Schutzgutes Wasser sind Grundlageninformationen bezüglich aller wassertechnischen Aspekte, wie Oberflächenwasser, Hochwassergefährdung, Grundwasser, Trinkwasserschutz, Kontaminationsrisiko und Wasserverbrauch von Relevanz.

Oberflächengewässer

Am Projektstandort und in dessen unmittelbarer Umgebung befinden sich keine offenen oder kanalisierten Gewässer, so dass von der geplanten Maßnahme keine Fließ- oder Oberflächengewässer betroffen sind (vergleiche Geoportail.lu). Umgekehrt ist das Vorhaben aufgrund seiner Entfernung zum nächstgelegenen Fließgewässer, der *Alzette*, als nicht hochwassergefährdet zu betrachten, wie Abbildung 10 illustriert.

Abb. 10: maximale Wasserstandshöhen gemäß Hochwassergefahrenkarte 2019, bei einem extremen Hochwasserereignis (HQ extrem – niedrige Wahrscheinlichkeit) (Quelle: Geoportail 2019)

Abwasser und Entwässerungskonzept

Durch die Einleitung und dadurch relativ schnelle Zuführung anfallender Niederschlagswässer in den nächsten Vorfluter wird die Entstehung von Hochwässern zwar begünstigt, allerdings ist die abflussrelevante Fläche des Vorhabens durch den Einsatz von Rasengittersteinen zumindest teilweise auf die asphaltierte Fläche reduziert. Hierüber hinausgehende Maßnahmen zur Retention oder lokalen Versickerung sind nicht vorgesehen, wobei im Allgemeinen die Versickerungsleistung des Untergrundes aufgrund seines Tongehaltes als gering einzustufen ist.

Grund- und Trinkwasser

Die Planfläche liegt weder innerhalb eines Grundwasserleiters noch innerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes. Aufgrund ihrer Dimension ist der Beitrag der Fläche zur Grundwasserneubildung als gering zu betrachten.

Im Normalbetrieb ist zwar nicht davon auszugehen, dass Gefahr- oder Schadstoffe durch die Parkplatznutzung in den Untergrund gelangen, da PKW der regelmäßigen technischen Kontrolle durch einen organisme agrée (z.B. SNCT) unterliegen, allerdings kann das Austreten von Betriebsstoffen wie Öl oder Kraftstoff nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Wasserverbrauch

Außer des im Zuge der Baumaßnahme benötigten Wassers benötigt der Betrieb des Parkplatzes Wasser zur Pflege des geplanten Grünstreifens.

3.5 Schutzgut Klima und Luft

Bezüglich des Schutzgutaspekte Klima und Luft sind im Fall von städtebaulichen Vorhaben insbesondere lokalklimatische Faktoren an dem zu untersuchenden Standort, als auch Interaktionen mit regional relevanten Klimazonen und -funktionen von Bedeutung. Darüber hinaus sind Informationen zum Beitrag des Projektes auf den Klimawandel (z. B. Art und Ausmaß von Emissionen), sowie zur Empfindlichkeit des Vorhabens in Bezug auf selbigen relevant.

Lokalklima

Lokalklimatische Grundlageninformationen können der von SPACETEC (2004) veröffentlichten *Bewertungskarte Klima/Luft* entnommen werden. Diese zeigt, dass der Standort sich in einer Luftaustauschzone befindet, in der insbesondere nachts unbelastete Kaltluft vom östlich gelegenen Freiland über das Siedlungsgebiet hinweg in das *Alzettetal* strömt, welches als Strömungsgebiet für regional bedeutsame Luftleitbahnen fungiert. Die Bewertungskarte stuft zwar die Funktion des östlich angrenzenden Grünlandes als hochgradig klimatisch und lufthygienisch relevant ein, der Projektstandort selbst wird aber als lufthygienisch niedrig belastet und benachbarte Räume gering beeinflussend beschrieben. Insgesamt ist die als Siedlungsfläche deklarierte Projektfläche als Zone mit mittlerer Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen klassifiziert (vgl. Abbildung 11).

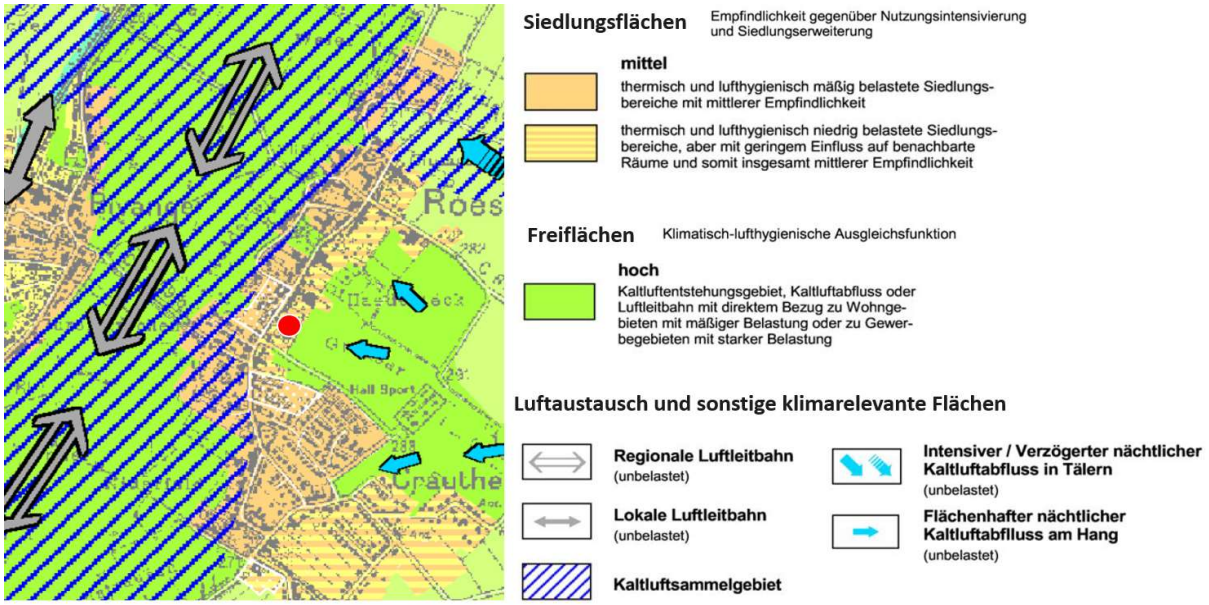

Abb. 11: Klimauntersuchung für das Großherzogtum Luxemburg, Bewertungskarte Klima/Luft – Teil Südost. Die Lage der Planzone ist rot markiert (Quelle: SPACETEC 2004).

Emissionen und Klimawandel

Im Zuge der Bauphase werden vornehmlich Staub und Motorenabgase durch die Baumaschinen freigesetzt. Da diese der Maschinenrichtlinie 2006/42/CE unterliegen und dementsprechend mit

„Systeme[n] zur Beseitigung von Emissionen von Maschinen" gemäß Anhang V, Punkt 6) ausgestattet sein müssen, sind die in dieser Umsetzungsphase entstehenden Emissionen als bereits technisch gemindert und daher als üblich zu betrachten.

Der Betrieb des Parkplatzes selbst bringt die durch den PKW-Verkehr bedingten Abgasemissionen mit sich. Da es sich um einen Freiluftparkplatz handelt, werden die entstehenden Abgase nicht gefasst, sondern in die Umgebungsluft freigesetzt. Anzumerken ist allerdings, dass mit der Schaffung weiteren Parkraumes keine direkte Zunahme von PKW-Abgasen einhergeht, wenngleich zusätzliche Parkplätze den Individualverkehr indirekt fördern.

Aufgrund der geringen elektrischen Leistung sind dezentrale, elektrisch bedingte Emissionen durch den Betrieb der LED-Straßenlaternen (4 x 1W) ebenso wenig von Bedeutung, wie der Einfluss des Projektes auf den Klimawandel.

3.6 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind insbesondere vom Vorhaben ausgehende visuelle Auswirkungen auf das Landschafts- bzw. Ortsbild zu beschreiben. Da im Fall der relativ kleinen Untersuchungsfläche nicht von einem großräumigen Landschaftsbild gesprochen werden kann, fokussiert sich die Betrachtung auf die derzeitige und die geplante Gestalt und Integration des Grundstücks in die innerörtliche Umgebung.

Die Planzone liegt außerhalb von Gebieten, die sich durch herausragende und für Luxemburg spezifische Orts- oder Landschaftsqualitäten auszeichnen (vgl. Geoportail.lu). Ferner sind im PAG Roeser keine durch das Vorhaben beeinflussten Strukturen, wie geschützte Gebäude oder „petit patrimoine à conserver" in dessen Umgebung anzutreffen.

Anhand der Bestandsaufnahme des Grundstücks vom 24.04.2019 lässt sich das derzeitige Erscheinungsbild der Fläche selbst als landschaftlich geringwertig einstufen, da zum einen kaum natürliche Strukturen vorzufinden sind und zum anderen die Sanierung des Wohngebäudes 41, Grand Rue zu einer deutlichen baulichen Überprägung des vorherigen Gartens führte, wie Abbildung 12 zeigt.

Abb. 12: links: Blick von der zukünftigen Zufahrt des Parkplatzes in Richtung des neu gebauten Wohnhauses; rechts: Sicht vom gleichen Standort aus in Richtung Osten.

Auch wenn mit der Planumsetzung eine landschaftlich derzeit wenig ansprechende Fläche überplant wird, so geht mit dem Bau eines Parkplatzes keine automatische Aufwertung des Landschaftsbildes einher. Bei einer, im Rahmen des Projektes machbaren, attraktiven Ausgestaltung des Parkplatzes in puncto Materialien und Begrünung kann aber davon ausgegangen werden, dass eine Integration des Planvorhabens in das städtische Erscheinungsbild möglich ist.

3.7 Schutzgut Kultur und Sachgüter

Bei Betrachtung des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter stehen das Kulturerbe, gegebenenfalls vorhandene archäologische Schutzgebiete sowie Elemente der Kulturlandschaft und des Naturerbes im Fokus der Betrachtung.

Im vorliegenden Fall können "kulturhistorische Informationen" des *Centre National de la Archéologique* (CNRA) sowie die öffentlich zugänglichen "Denkmalschutz"-Informationen des *Service des sites et monuments nationaux* (SSMN) genutzt werden.

Hinsichtlich der Antreffwahrscheinlichkeit von archäologischen Funden unterscheidet das *Centre National de Recherche Archéologique* (CNRA) drei Zonen, von denen für das vorliegende Planvorhaben lediglich die *Zone orange: Terrains avec des vestiges archéologiques connus ou indices, à étudier avant altération ou destruction* auschlaggebend ist, wie Abbildung 13 zeigt. Daher muss vor Baubeginn das CNRA unbedingt informiert werden (Tel. 260281-1). Dieses entscheidet, welche Untersuchungen durchgeführt werden müssen.

In der *Liste des immeubles et objets classés monuments nationaux ou inscrits à l'inventaire supplémentaire* des *Service des sites et monuments nationaux* (SSMN) sind im Bereich der Planzone aktuell (Stand 13. September 2019) keine Objekte als denkmalgeschützt aufgelistet. Auf das Fehlen „kleiner, schützenswerter Kulturerbe" laut PAG wurde im vorstehenden Kapitel „Schutzgut Landschaft" bereits hingewiesen.

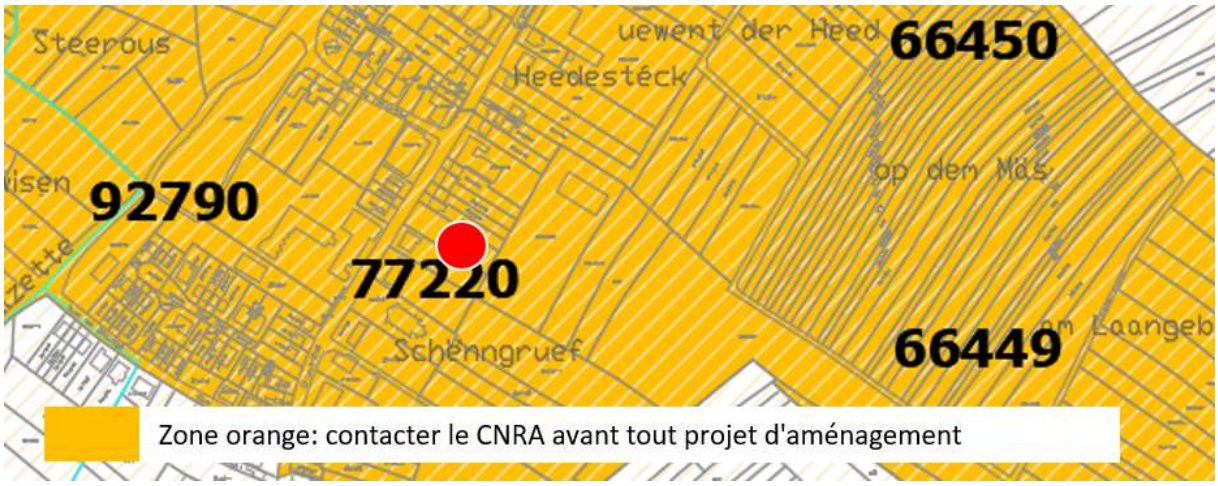

Abb. 13: Auszug aus der CNRA-Kartierung für das Teilgebiet der Gemeinde Roeser, rund um die Planzone (rot markiert). Die Klassifizierung als *Zone orange* fordert eine Kontaktierung der CNRA vor Baubeginn.

4 Vorprüfung zur Betroffenheit der Schutzgüter

Das vorliegende Dokument dient im Sinne des Art. 4 des EIE-Gesetzes einer *vérification préliminaire* (Screening) und hat demnach zum Ziel, festzustellen, ob das Vorhaben erhebliche Umweltauswirkungen haben kann und damit einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 EIE-Gesetz bedarf. Demnach erfolgt nachfolgend eine Abschätzung der Auswirkungen des Projektvorhabens auf die Umwelt, ohne die eigentliche UVP dabei vorwegzunehmen.

4.1 Schutzgut Mensch

Die geplante Erweiterung des Parkplatzes bringt heute am Standort nicht existente Licht- und Lärmquellen mit sich. Zudem ist mit kleinräumig steigendem PKW-Verkehr durch zusätzlich den Standort anfahrende und ihn verlassende Autos zu rechnen. Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, ist insbesondere die angrenzende Wohnbebauung von diesen Impakten betroffen, hierunter explizit die Gebäude 39, 39A und 41 Grand Rue.

In Anbetracht des derzeitigen, die vorhandenen Parkraumkapazitäten bereits überschreitenden Verkehrsaufkommens, ist das Vorhaben allerdings als reaktive Maßnahme anzusehen, mit der versucht wird, die überlastete Parksituation entlang der Grand Rue zu ordnen. Daher ist neben der am Standort selbst steigenden Licht- und Lärmbelastung auch mit einer gezielten Verkehrsentlastung entlang der Grand Rue zu rechnen, auf der insbesondere während der Verkehrsstoßzeiten Halte- und Kurzzeitparkmöglichkeiten fehlen. Im Hinblick auf ein nachhaltiges Mobilitätskonzept bleibt zu bemerken, dass das Projekt durch Schaffung attraktiver Parkmöglichkeiten für PKW, den motorisierten Individualverkehr weiter fördert, während alternative und die Region entlastende Verkehrskonzepte eigentlich bevorzugt ausgebaut werden sollten[9].

In Summe sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch als gering zu bewerten, da das Beleuchtungskonzept lichtarme Laternen vorsieht, verkehrsbedingte Gefahrenquellen entlang der Grand Rue abgebaut werden sowie Park- und Haltevorgänge auf den hierfür vorgesehenen Parkplatz verlagert werden. Es ist zwar mit einer Häufung, aber auch mit einer Verlagerung parkplatzspezifischer Lärmemissionen zu rechnen, wobei eine Erhöhung der Schalldruckpegel nicht stattfindet. Ferner ist die Zahl der unmittelbar betroffenen Wohngebäude verhältnismäßig gering.

Um mögliche Impakte weiter zu minimieren, wird empfohlen, die Parkplatzbeleuchtung bedarfsgerecht per Bewegungsmelder zu schalten. Ferner sollten die Empfehlungen des SEDAL zur Prüfung auf mögliche Kampfmittelreste beachtet werden (vgl. Kapitel 3.1, Abschnitt „Sicherheit und Gefahren").

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise geringem Umfang zu erwarten bzw. in geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

9 Mobilitätsstrategie für Luxembourg: Modu 2.0 - Statégie pour une mobilité durable (2018); https://transports.public.lu/fr/contexte/strategie/modu2.html

4.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Durch die Überplanung der Zone sind weder nationale noch europäische Schutzgebiete betroffen. Ebenso wenig sind laut Art. 17 NatSchG klassifizierte Biotope von der geplanten Nutzungsänderung berührt.

Mit Blick auf das derzeitige Erscheinungsbild der Fläche als rezent teilgeschotterter Garten, ist die Habitateignung des Standortes eingeschränkt. Von der Gefährdung eines Jagd-, Ruhe- oder Reproduktionsstandortes planungsrelevanter Arten ist daher nicht auszugehen. Folglich ist eine Störung des Lebensraums von Tierarten mit ungünstigem Erhaltungszustand unwahrscheinlich.

Typischerweise am Standort zu erwartenden Arten, stehen im Falle der Planumsetzung Ausweichmöglichkeiten in direkter Nachbarschaft zur Verfügung, so dass nicht vom Verlust eines lokal schwer ersetzbaren Habitats gesprochen werden kann. Um Konflikte dennoch weitestgehend zu vermeiden sollte die Bauphase aber außerhalb der Brutzeit ausgeführt werden.

Zudem wird empfohlen, bei der Umgestaltung zum Parkraum einen größtmöglichen natürlichen Nutzen zu erzielen, indem auf eine standortgerechte Gestaltung geachtet wird, die idealerweise folgende Kriterien des „Leitfaden naturnahe Anlage und Pflege von Parkplätzen" der Administration des eaux et forets (2008) berücksichtigt.

- Die Grünfläche wird ausschließlich mit heimischen, standortangepassten Gewächsen bepflanzt.
- Heimische Bäume und Hecken bilden interessante Lebensräume für die im nahegelegenen Schutzgebiet anzutreffenden Vogelarten (Distanz 180 m, siehe Abbildung 5).
- Landschaftlich ansprechende und für Insekten interessante Blühstreifen werden, pflegeintensiven Rasenflächen vorgezogen.
- Die standortangepasste Auswahl der Bepflanzung senkt den Bewässerungsbedarf.
- Bei der Pflege der Grünflächen wird auf den Einsatz von Dünger und Herbiziden verzichtet.
- Der naturnahe Charakter der Grünflächengestaltung wertet den Stadtraum für Mensch und Tier gleichermaßen auf.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.3 Schutzgut Boden

Da der ehemals natürliche Boden am Standort bereits urban überprägt ist, ist dieses Schutzgut hinsichtlich seiner Ursprünglichkeit als bereits stark beeinflusst anzusehen. Vom Planvorhaben ist dementsprechend kein landwirtschaftlich bzw. pedologisch äußerst wertvoller oder seltener Bodenstandort betroffen.

Dennoch findet aus umweltwissenschaftlicher Sicht im Falle der Planumsetzung eine Degradation des Schutzgutes Boden statt, da natürliche Bodenfunktionen des Wasser- und Nährstoffhaushaltes, sowie dessen Filterwirkung verändert werden. Die Maßnahme fördert kleinräumig die weitere, zumindest teilweise Versiegelung heute pflanzennutzbarer und versickerungsfähiger Fläche. Ferner ist nicht auszuschließen, dass der Untergrund der unversiegelten PKW-Stellflächen einem vermutlich geringen Eintrag von Schadstoffen durch PKW-Betriebsstoffe oder Auswaschungen von selbigen (z.B. Bremsstaub) ausgesetzt sein wird.

Technisch wird den oben genannten Beeinträchtigungen nach aktuellem Planstand aber teilweise Rechnung getragen (keine Vollversiegelung, begrünbare Rasengittersteine, Grünstreifen), so dass in Anbetracht der betroffenen Arealgröße und des heutigen Erscheinungsbildes der Fläche, von einer sehr geringen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen ist.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.4 Schutzgut Wasser

Wasserschutzgebiete oder natürliche Gewässer sind vom Planvorhaben nicht betroffen und der Einfluss auf das Grundwasser ist ebenfalls sehr gering.

Lediglich das Kontaminationsrisiko des Schutzgutes Wasser bleibt in geringem Maße bestehen. Während die Fahrbahnfläche an das öffentliche Abwassernetz angeschlossen wird, bleiben die PKW Stellplätze versickerungsfähig, so dass der bereits in Kapitel 4.3 beschriebene, geringe Schadstoffeintrag prinzipiell auch in den Wasserkreislauf möglich ist. Aufgrund der zu erwartenden, begrenzten Parkdauer, der technischen Pflichtkontrollen für PKW und der relativ geringen Menge an lokal vorhandenen Gefahrstoffen, kann aber von einem geringen Expositionsrisiko und einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit für ernste Gewässerschäden ausgegangen werden.

Ferner lässt sich der gärtnerische Wasserbedarf durch standortangepasste Bepflanzung und Regenwassernutzung zur Bewässerung nachhaltig gestalten, was auch im Sinne des Klimapaktes[10] der Gemeinde Roeser ist. Insgesamt können die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als sehr gering eingestuft werden.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

[10] Vgl.: Mesure 2.1.3 « Contrôle des consommations, optimisation et l'exploitation »; www.pacteclima.lu/fr/les-mesures/

4.5 Schutzgut Klima und Luft

Wie in Kapitel 3.5 beschrieben, sind keine nennenswerten Beeinträchtigungen des Lokal- oder Regionalklimas zu erwarten, was u.a. auf die geringe Dimension des Vorhabens zurückzuführen ist. Ähnlich verhält es sich mit dem Ausstoß klimarelevanter Emissionen, oder indirekten Beiträgen zum Klimawandel.

Der Bauträger hat mit Blick auf die Vorgaben des *Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique* bereits andere Standorte für die Installation weiterer Ladestellen für Elektrofahrzeuge identifiziert. Eine solche „Chargy"-Ladestation steht im Übrigen bereits auf dem vorhanden Parkplatz (Parzelle 1282/120) zur Verfügung.

Es bleibt anzumerken, dass die Schaffung von zusätzlichem, kostenfreien Parkraum den Individualverkehr gegenüber alternativen, emissionsärmeren Mobilitätskonzepten weiter begünstigt. Insgesamt sind die Auswirkungen des Projektes auf die Schutzgüter Luft und Klima aber als sehr gering zu bewerten, da keine direkte Zunahme des Verkehrs und den damit einhergehenden Emissionen bewirkt werden.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.6 Schutzgut Landschaft

Das Projektvorhaben wird den Bebauungsgrad der Gemeindefläche weiter erhöhen, da heutige Grün- bzw. Gartenfläche in Falle der Umsetzung urbanem Nutzraum weichen wird. Aus den in Kapitel 3.6 genannten Gründen, ist der derzeitige ästhetische Wert des Grundstückes als gering einzustufen. Zudem sind keine herausragenden Landschaftsräume durch die Maßnahme betroffen, so dass bei entsprechender Begrünung und Pflege des Parkplatzes (vgl. Kapitel 4.2) von einer harmonischen Integration und eines verhältnismäßig ansprechenden Erscheinungsbildes des Parkplatzes auszugehen ist. Somit ist nur eine sehr geringe Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft zu erwarten.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Aus Kapitel 3.7 geht hervor, dass keine bekannten denkmalgeschützten bzw. schützenswerten Bereiche auf der Untersuchungsfläche vorhanden sind.

Das Areal ist nach Daten der CNRA allerdings als *Zone orange* klassiert. Da es sich dabei aber nicht zwangsläufig um ein Kriterium handelt, bei dem eine Überplanung unmöglich ist, sondern lediglich Sondierungsuntersuchungen durch die CNRA vorgeschaltet und eventuell vorhandene Kulturgüter gesichert werden müssen, wird hieraus keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes abgeleitet.

Das CNRA muss vor Baubeginn schriftlich oder telefonisch kontaktiert werden.

⇨ **keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten**
Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.8 Sonstiges

Im Rahmen des EIE-Prozesses sind auch über die eigentliche Projektplanung hinausgehende Wirkungen auf die Schutzgüter zu berücksichtigen.

Kumulative Aspekte

Das Projekt steht nicht in Wechselwirkung mit anderen, geplanten oder abgeschlossenen Projekten. Somit ergeben sich keine kumulativen Effekte im Sinne des Anhang 1 des EIE-Gesetzes.

Grenzüberschreitender Einfluss

Aufgrund der Entfernung des Projektes zur nächstgelegenen Ländergrenze ergeben sich keine grenzüberschreitenden Einflüsse.

Risiko schwerer Unfälle oder Katastrophen

Da es sich bei dem Projekt um die Schaffung einer offenen, öffentlichen Parkfläche handelt, ist keine Gefahr durch größere Unfälle oder durch Naturkatastrophen zu erwarten.

Umkehrbarkeit

Mit Rückbau des Parkplatzes zu einem Garten ließe sich der heutige Ursprungszustand des Standortes zwar wiederherstellen, aufgrund der baubedingten Bodenverdichtung würde sich allerdings ein technisch nur bedingt reversibler, geringer Einfluss auf das Schutzgut Boden ergeben.

Nullvariante

Mit Nicht-Durchführung des Projektvorhabens ist nicht garantiert, dass die derzeitige Nutzung der Fläche als Garten fortbesteht. Die Gemeinde Roeser ist Eigentümer des Grundstücks, auf dem nach der Gebäudesanierung Sozialwohnungen entstanden sind. Der jetzige Garten könnte mittelfristig eines anderen gemeindlichen Nutzungswunsches weichen.

Die Nicht-Durchführung des Projektes könnte den Druck auf die PKW-Mobilität erhöhen und die potentiellen Parkplatznutzer zu längeren Fußwegen oder alternativen Verkehrsmitteln hinbewegen, was mit Blick auf die nationale Mobilitätsstrategie[11] und die Teilnahme der Gemeinde Roeser am Klimapakt aber nicht als nachteilig zu bewerten ist.

Tab. 1: Zusammenfassende Bewertung der Ergebnisse der schutzgutspezifischen Vorprüfung.

Schutzgut	Bewertung	Empfehlungen
Mensch	●	- Die Parkplatzbeleuchtung sollte bedarfsgerecht per Bewegungsmelder geschaltet werden - Zwecks Risikominimierung sollte der SEDAL nach Abschieben des Oberbodens die Fläche sondieren (Tel: 26 33 22 27)
Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	●	- Die Bauarbeiten sollten außerhalb der Brutzeit ausgeführt werden - Die Bepflanzung sollte heimisch und standortgerecht entsprechend des Empfehlungen aus Kapitel 4.2 erfolgen
Boden	●	keine
Wasser	●	- Der gärtnerische Wasserbedarf sollte aus Regenwasser gedeckt und durch standortangepasste Bepflanzung minimiert werden
Klima und Luft	●	keine
Landschaft	●	keine
Kultur- und Sachgüter	●	- Zwecks Sicherung ggf. vorhandener archäologischer Kulturgüter ist das CNRA vor Baubeginn zu kontaktieren (Tel: 26 02 811)

Legende:
● = Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien
● = Auswirkungen in vergleichsweise geringem Umfang zu erwarten bzw. in geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien
● = Auswirkungen in vergleichsweise mittlerem Umfang zu erwarten bzw. in mittlerem Konflikt mit entsprechenden Kriterien
● = Auswirkungen in vergleichsweise großem Umfang zu erwarten bzw. in großem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

[11] Mobilitätsstrategie für Luxembourg: Modu 2.0 - Statégie pour une mobilité durable (2018); https://transports.public.lu/fr/contexte/strategie/modu2.html

5 Fazit

Wie in Kapitel 4 ausgeführt, konnten im Rahmen des vorliegenden Screenings keine erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne des Artikel 4 des *Loi du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement* festgestellt werden. Folglich wird das Projektvorhaben aus Sicht des Studienbüros als **nicht EIE-Rapport pflichtig** bewertet.

Aus städtebaulicher Sicht ist der Umfang des Projektes *Parkraumerweiterung Roeser* relativ klein. Dennoch sollte im Zuge der detaillierten Ausführungsplanung nicht darauf verzichtet werden, öffentliche, wirtschaftliche und umweltrelevante Ansprüche vorteilhaft miteinander zu kombinieren.

6 Verwendete Literatur

AEV [Administration de l'environnement] (2006): Das Altlasten- und Verdachtsflächenkataster Luxemburg. Luxemburg. 6 Seiten.

AEV [Administration de l'environnement] (2018a): Plan d'action contre le bruit des grands axes routiers de plus de trois millions de passages de véhicules par an. Luxemburg. 64 Seiten.

AEV [Administration de l'environnement] (2018b): Plan d'action contre le bruit des grands axes ferroviaires de plus de trente mille passages de trains par an. Luxemburg. 75 Seiten.

AEV [Administration de l'environnement] (2018c): Plan d'action contre le bruit de l'aéroport de Luxembourg. Luxemburg. 75 Seiten.

ANF [Administration de la nature et des fôrets] (2018): Plan de Gestion Natura 2000 Vallée supérieure de l'Alzette. 37 Seiten.

AEF [Administration des eaux et fôrets] (2008): Leitfaden naturnahe Anlage und Pflege von Parkplätzen. 116 Seiten.

COL [Centrale Ornitholoqique Luxembourg] (2014): Analyse der avifaunistischen Daten in Bezug zur SUP „PAG Roeser". 36 Seiten.

ITM [Inspection du travail et des mines] (2017) : ITM-SST 1506.3 Prescriptions de prévention incendie DISPOSITIONS SPECIFIQUES Parkings couverts de plus de 20 vehicules. 15 Seiten.

AAA [Association d'assurance accident] (2012): Recommandations de prévention. 54 Seiten.

EU-KOM [Europäische Kommission] (2002): Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. 14 Seiten.

EU-KOM [Europäische Kommission] (2006): RICHTLINIE 2006/42/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen. 63 Seiten.

RELUX Informatik AG (2019): Beleuchtungskonzept für die Parkplatzerweiterung Roeser. 11 Seiten.

OEKO-BUREAU (2013): Strategische Umweltprüfung für den PAG der Gemeinde Roeser. Prüfung der Umwelterheblichkeit (UEP). 40 Seiten.

OEKO-BUREAU (2015): Strategische Umweltprüfung für den PAG der Gemeinde Roeser. Ergänzung zur Prüfung der Umwelterheblichkeit (UEP). 57 Seiten.

MDDI [Ministère du Développement Durable et des Infrastructures] (2013): 2. Nationaler Aktionsplan Klimaschutz. Luxemburg. 35 Seiten.

SPACETEC – Steinicke & Streifeneder Umweltuntersuchungen (2004): Klimauntersuchung Luxembourg. Freiburg. 70 Seiten (zzgl. Pläne).

ZILMPLAN s.à r.l. (2017): PAG Roeser – Version Coordonée.

Sonstige Quellen und Datengrundlagen

http://www.geoportail.lu (zuletzt aufgerufen am 19.09.2019).

http://map.mnhn.lu (zuletzt aufgerufen am 13.09.2019)

http://ssmn.public.lu (zuletzt aufgerufen am 13.09.2019)

http://www.pacteclima.lu (zuletzt aufgerufen am 17.09.2019)

https://transports.public.lu (zuletzt aufgerufen am 17.09.2019)

SEDAL [Service de déminage de l'armée Luxembourgeoise] (Korrespondenz von 18.09.2019)

Code de la Route: LÉGISLATION: Mémorial A - 353 du 27 mai 2019 PRISE D'EFFET : 31 mai 2019

Loi du 18 juillet 2018 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles.

Loi du 15 mai 2018 relative à évaluation des incidences sur l'environnement.

Règlement grand-ducal du 1er août 2018 instituant un système numérique d'évaluation et de compensation en éco-points.

Règlement grand-ducal du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

Règlement ministériel du 5 février 2016 fixant un plan d'implantation général pour l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique.