



UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE – SCREENING DOSSIER

**Neubau von Parkplatzinfrastrukturen,
POST - Bettembourg**

design › shape › inspire

AUFTRAGGEBER

AUFTRAGNEHMER



CICAL Synergies

Z.I. - 3 Rue de l’Embranchement - Reichstett
BP 13421 - F-67454 Mundolsheim Cedex
France
Tél. : +33 38 85 18651

LSC360

4, rue Albert Simon
L-5315 Contern
Tél. : +352 26 390-1

Projektnummer	20251000-LSC360-PRO
Dateipfad	P:\LSC360\2025\20251000-LSC360-PRO Hall_Logistique_Bettembourg\C_Production\ENV\2_Etude\EIE

	Name	Datum
Erstellt von	Eric FRECHES, M.Sc. Biologie Tél. : +352 26 390-305	August 2025
Geprüft von	Dr. Marco HÜMANN, Dipl. Umweltwissenschaftler Tél. : +352 26 390-330	August 2025

Modifikationen

Index	Beschreibung	Datum

INHALT

1	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	9
2	KURZDARSTELLUNG DES PROJEKTES	11
2.1	Räumlicher Kontext	12
2.2	Zielsetzung und Beschreibung des Projektes	15
2.3	Wesentliche bauliche Merkmale	20
3	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG MÖGLICHER SCHUTZGUTSPEZIFISCHER UMWELTRELEVANTER WIRKUNGEN	22
3.1	Schutzgut Mensch	23
3.2	Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt	28
3.3	Schutzgut Boden	32
3.4	Schutzgut Wasser	37
3.5	Schutzgut Klima und Luft	41
3.6	Schutzgut Landschaft	43
3.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	43
4	VORPRÜFUNG ZUR BETROFFENHEIT DER SCHUTZGÜTER	46
4.1	Schutzgut Mensch	47
4.2	Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt	48
4.3	Schutzgut Boden	48
4.4	Schutzgut Wasser	49
4.5	Schutzgut Klima und Luft	49
4.6	Schutzgut Landschaft	50
4.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	50
4.8	Sonstiges	51
4.9	Gesamtbewertung	53
5	ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT	54
6	VERWENDETE LITERATUR	56

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Ausschnitt der topographischen Karte (Maßstab 1:5.000). Die Planzone ist in Rot dargestellt (Quelle: ACT 2025).	12
Abb. 2: Orthofoto 2023 – Lage der gesamten Planzone (rot) und des Parkhauses (gelb) in Bezug zur Ortschaft Bettembourg (Quelle: ACT 2025). Darstellung der Parkplatzfläche nicht maßstabsgetreu.	13
Abb. 3: Lage der Planfläche auf dem Katasterplan (Quelle: ACT 2025). Vollständiger Katasterauszug im Anhang.	13
Abb. 4: Lage der Planzone (rot) im Plan d'aménagement général der Gemeinde Bettembourg (Quelle: Geoportail 2025, Zeyen & Baumann 01/2025). Größere Darstellung im Anhang.	14
Abb. 5: Generelle Planung des Logistikstandortes. Markierung der vorgesehenen Parkplatzflächen in Rot. (Quelle: Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. Stand 07/2025). Größere Darstellung im Anhang.	15
Abb. 6: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung NO– HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo(Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).	16
Abb. 7: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung N– HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo(Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).	17
Abb. 8: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung O – HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo (Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).	18
Abb. 9 Coupe transversale sur parking silo (Quelle: Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. Stand 07/2025).....	19
Abb. 10: Generelle Planung des Logistikstandortes im Bereich der neuen Parkplatzflächen. Markierung der vorgesehenen Parkplatzflächen in Rot. (Quelle: Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. Stand 07/2025). Größere Darstellung im Anhang.	20
Abb. 11: Lage der Planzone „Parking POST“ (rot) im Kontext der nahegelegenen Autobahnen A13 (Ost-West) und A3 (Nord-Süd) (orange) (Quelle: Geoportail 2025).	24
Abb. 12: Bushaltestellen (violett) im Umfeld der Planzone „Parking POST“ (Quelle: Geoportail 2025). Die Abgrenzung der Planzone ist rot dargestellt.	24
Abb. 13: Auswirkung des Lärms der Hauptverkehrsstraßen tagsüber (links; Lden-Wert) und nachts (rechts; Lngt-Wert) im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: ACT 2025, AEV 2021).	25
Abb. 14: Auswirkung des Lärms der Haupteisenbahnstrecken tagsüber (links; Lden-Wert) und nachts (rechts; Lngt-Wert) (Quelle: ACT 2025, AEV 2021).....	25
Abb. 15: Kunstlichtemissionen in der Gemeinde Bettembourg; am Projektstandort (rot markiert) herrschen starke Lichtemissionen, die mittelfristig zu reduzieren sind (Quelle: Dark-Sky Switzerland 2017).	26
Abb. 16: Auszug aus dem Plan Biotope-Bestand; rot markiert die ungefähre Lage der Parkplatzflächen; größere Darstellung im Anhang (Quelle: LSC360 2025).....	28
Abb. 17: Planfläche (rot) im Kontext der nächsten Schutzgebiete (Schriftfarbe weiß: Natura 2000-Habitatschutzgebiet LU0001076 Massif forestier du Waal, blau: Natura 2000-Vogelschutzgebiet LU0002007 Vallée supérieure de l'Alzette, schwarz: nationale Naturschutzgebiete RD29 Um Bierg und Däerebësch-Waal-Hellengerbësch) (Quelle: Geoportail, 2025).	31
Abb. 18: Lage der Planzone (rot) in Bezug zum geologischen Ausgangsmaterial – Auszug aus der harmonisierten geologischen Karte (Maßstab 1:25.000) (Quelle: Geoportail 2025).	32
Abb. 19: Lage der Planzone (rot) in Bezug zum pedologischen Ausgangsmaterial – Auszug aus der Bodenkarte von 1964 (Maßstab 1:25.000) (Quelle: Geoportail 2025).	33

Abb. 20: (Teil)versiegelte Bereiche der geplanten Parkpatzflächen (Quelle: Geoportail 2025).34

Abb. 21: Principe de terrassement, rot markiert die neuen Parkplatzbereiche (Quelle: LSC360 2025). Größere Darstellung im Anhang.35

Abb. 22: Ausschnitt aus dem Altlastenverdachtsflächenkataster, betroffene Verdachtsflächen (gelb, rot) auf Parzelle 2515/11112 (Quelle: CASIPO 2025). Vollständiger Auszug in Anhang 09.36

Abb. 23: Lage der Planzone (rot) in Bezug zu den umliegenden Fließgewässern (blau) (Quelle: Geoportail 2025, AGE 2021).37

Abb. 24: Lage der Planzone (türkis) im Auszug aus der Starkregengefahrenkarte (Quelle: Geoportail 2025).38

Abb. 25 : Ausschnitt Plan – concept d’assainissement (Quelle: LSC360 2025). Größere Darstellung im Anhang 40

Abb. 26: Klimaanalysekarte im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: Geoportail 2025).41

Abb. 27: Planungshinweiskarte im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: Geoportail 2025).42

Abb. 28: Lage der Planzone (rot) in Bezug zur archäologischen Beobachtungszone (Quelle: Geoportail 2025). ..44

Abb. 29: Bereich der archäologischen Untersuchung (Quelle: DOKU PLUS S.à r.l. 2024, Anhang 14).45

TABELLEN

Tab. 1: Fotodokumentation der Planzone zum Zeitpunkt Juni 2025 (Quelle: LSC360 S.A. 2025).

29

Tab. 2: Südlich der Planzone gelegenes Retentionsbecken zum Zeitpunkt Juni 2025 (Quelle: LSC360 2025).

38

Tab. 3: Übersicht zur Erheblichkeit schutzgutspezifischer Wirkungen – Gesamtbewertung der Ergebnisse der schutzgutspezifischen Vorprüfung.

53

ANHANG

Anhang 01

Auszug BD Topo (ACT 2025)

Anhang 02

Orthofoto 2023 (ACT 2025)

Anhang 03

Offizieller Katasterauszug (ACT 07/2025)

Anhang 04

Auszug aus dem PAG (Zeyen & Baumann 01/2025)

Anhang 05

Plan FAISA (Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. 07/2025)

Anhang 06

Plan Bestand Biotope (LSC360 S.A. 07/2025)

Anhang 07

Principe de terrassement (LSC360 S.A. 07/2025)

Anhang 08

Auszug aus dem Kataster der potenziell kontaminierten Verdachtsflächen (CASIPO 07/2025)

Anhang 09

Concept d’assainissement (LSC360 S.A. 08/2025)

Anhang 10

Auskunft SEDAL (03/2024)

Anhang 11

Bericht Luxdetect s.à r.l. (04/2024)

Anhang 12

Auskunft INRA (12/2023)

Anhang 13

Aufhebung der archäologischen Einschränkung (Ministère de la Culture 09/2024)

Anhang 14

Plan Brutvögel und Nahrungsgäste – Prüffläche Be08 (TR-ENGINEERING und ecorat - Umweltberatung & Freilandforschung 2018)

Anhang 15

ASP (LSC Environmental Engineering 08/2024)

Anhang 16

Abschätzung der künftigen Zu- und Abfahrten zum Gelände (POST LUXEMBOURG 08/2025)

ABKÜRZUNGEN

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
CASIPO	Cadastre des Sites Potentiellement Pollués
CEF	Continuous Ecological Functionality Measures
CNRA	Centre National de la R 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 Environnemental
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
EU-VSG	Europäisches Vogelschutzgebiet
ITM	Inspection du Travail et des Mines
IVL	Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept
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)
MECB	Ministère de l'Environnement, du Climat et de la Biodiversité
MNHN	Musée Nationale d'Histoire Naturelle
MoDu	Mobilité Durable
MoPAG	Modification ponctuelle du PAG
NatschG	Naturschutzgesetz
NSG	Naturschutzgebiet
OBS	Occupation Biophysique du Sol
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
SPC	Sites Potentiellement Pollués / Altlastenverdachtflächen
SSMN	Service des Sites et Monuments Nationaux
SUP	Strategische Umweltprüfung
UEP	Umwelterheblichkeitsprüfung, 1. Teil des Umweltberichtes zur SUP
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VMK	Vermeidung, Minderung und Kompensation
WRRRL	Wasserrahmenrichtlinie
ZAD	Zone d'aménagement différé
ZPIN	Zones Protégées d'Intérêt National

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die CICAL SYNERGIES beabsichtigt in der Z.A.E. Wolser F in Bettembourg bereits bebaute Areale umzunutzen und noch nicht bebaute Bereiche auszubauen. Für die POST LUXEMBOURG soll ein neues Logistikzentrum entstehen.

Im Rahmen der Um- und Neubaumaßnahmen sollen auch neue Parkplatzflächen in Form eines Parkhauses sowie weiterer Stellplatzflächen entstehen. Im Folgenden wird das Projekt daher als „Parking POST“ bezeichnet.

Mit der Errichtung neuer Parkplatzmöglichkeiten erfüllt das Projekt die Kriterien des RGD¹, Annexe IV (*Liste des projets soumis au cas par cas à une évaluation des incidences*), Punkt 65 (*Construction [...] de parkings*). Der Neubau des Logistikzentrums selbst fällt selbst nicht unter diese Prüfpflicht.

Unter Bezugnahme auf Art. 2, Abs. 3, Punkt c) des UVP-Gesetzes² ist dementsprechend zur Umsetzung der Planung zunächst zu prüfen (*vérification préliminaire, EIE-Screening*), ob für das Projektvorhaben die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (*évaluation des incidences environnementales, EIE*) erforderlich ist.

Mit dem vorliegenden Dossier werden die für den UVP-Screening Prozess gemäß Anhang II des UVP-Gesetzes relevanten Informationen zusammengetragen. Außerdem erfolgt eine Vorabschätzung ob mit Umsetzung des Projektvorhabens voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt verbunden sind.

¹ Règlement grand-ducal modifié du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement und Règlement grand-ducal du 29 juillet 2025 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 15 mai 2018 établissant les listes de projets soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

² Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement.

2 KURZDARSTELLUNG DES PROJEKTES

Nachfolgend werden neben der Beschreibung der wesentlichen physischen Merkmale des Projektes auch die lokalräumlichen Gegebenheiten dargestellt, sodass nachvollzogen werden kann wo sich das Projekt befindet und in welchen Raum es eingebettet sein wird.

2.1 Räumlicher Kontext

Das geplante Bauvorhaben „Parking POST“ befindet sich in der *Zone d'Activités Économiques* (Z.A.E.) Wolser F, im südlichen Bereich der Ortschaft Bettembourg, gelegen im Südwesten der gleichnamigen Gemeinde.

Gemäß dem *Plan d'Aménagement Général* (PAG) der Gemeinde Bettembourg ist das gesamte Areal als *Zone spéciale - activités économiques de service* (SPEC-as) ausgewiesen. Die Planzone ist von gewerblich genutzten Gebäuden umgeben, ergänzt durch landschaftliche Elemente wie Hecken und angrenzende Agrarflächen, die das Gebiet räumlich einbetten.

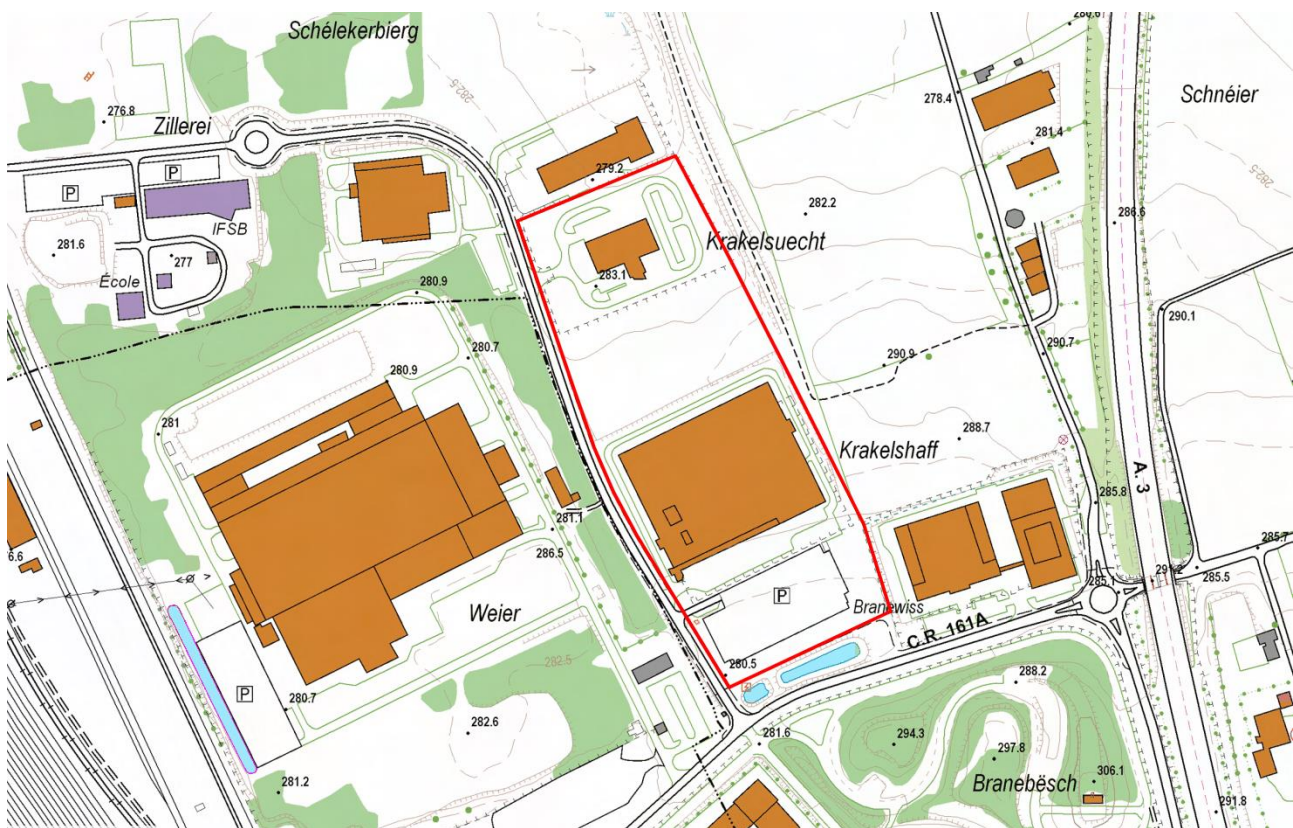


Abb. 1: Ausschnitt der topographischen Karte (Maßstab 1:5.000). Die Planzone ist in Rot dargestellt (Quelle: ACT 2025).

Das geplante Parkhaus, auch als „Parking silo“ bezeichnet, soll im südöstlichen Abschnitt der Katasterparzelle 2515/11112 errichtet werden. Aktuell wird das Gelände als offener Parkplatz für Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der POST Luxembourg genutzt. Die Fläche ist überwiegend versiegelt, mit Ausnahme einiger begrünter Streifen, die zur Gliederung und Auflockerung beitragen.

Das südlich an das Projekt angrenzende Retentionsbecken bleibt vom Bauvorhaben unberührt. Zwischen dem Becken und der Planzone verläuft ein Weg, der als klare räumliche Trennung fungiert. Die entlang der östlichen Grundstücksgrenze verlaufende Hecke wird vollständig erhalten und weiterhin als natürliche visuelle und ökologische Abschirmung dienen.



Abb. 2: Orthofoto 2023 – Lage der gesamten Planzone (rot) und des Parkhauses (gelb) in Bezug zur Ortschaft Bettendorf (Quelle: ACT 2025). Darstellung der Parkplatzfläche nicht maßstabsgetreu.



Abb. 3: Lage der Planfläche auf dem Katasterplan (Quelle: ACT 2025). Vollständiger Katasterauszug im Anhang.

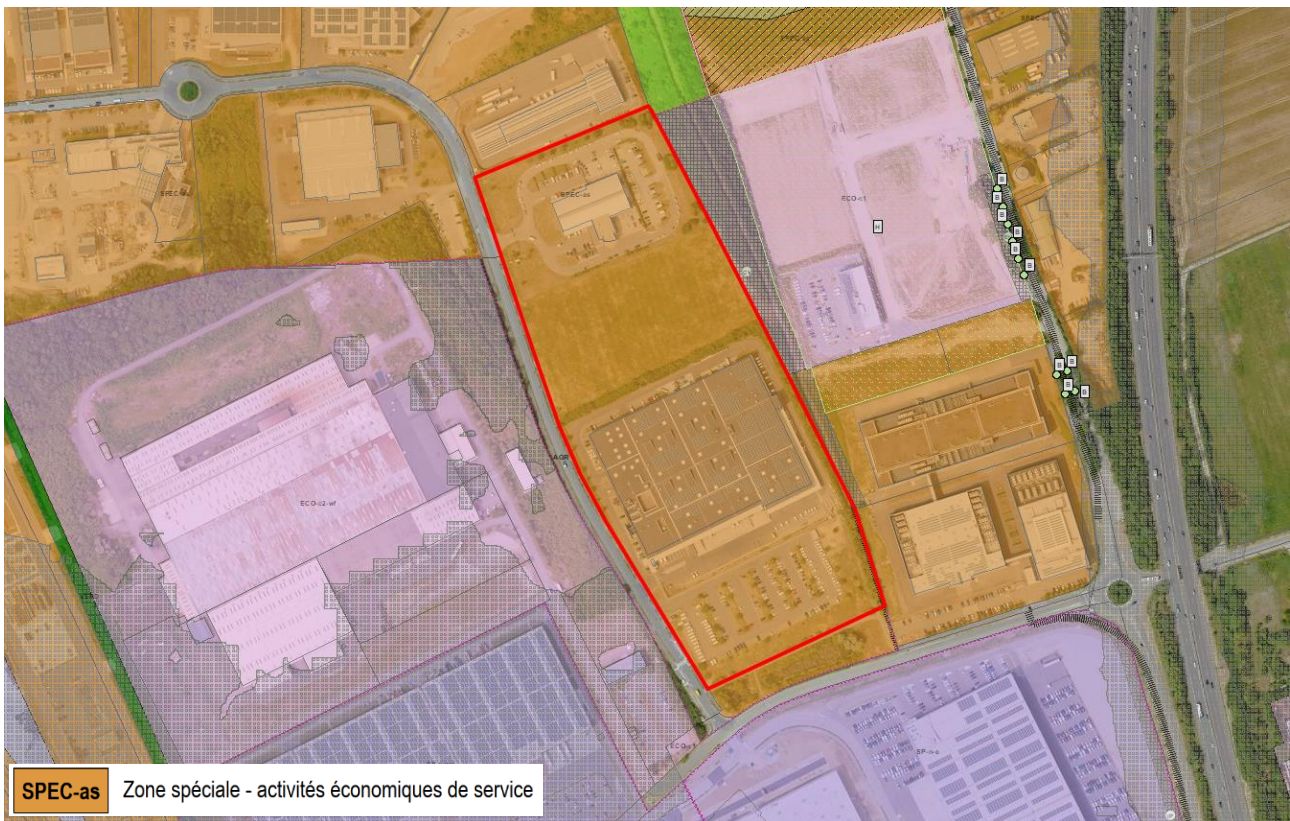


Abb. 4: Lage der Planzone (rot) im Plan d'aménagement général der Gemeinde Bettembourg (Quelle: Geoportail 2025, Zeyen & Baumann 01/2025). Größere Darstellung im Anhang.



Abb. 6: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung NO– HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo(Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).



Abb. 7: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung N– HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo(Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).

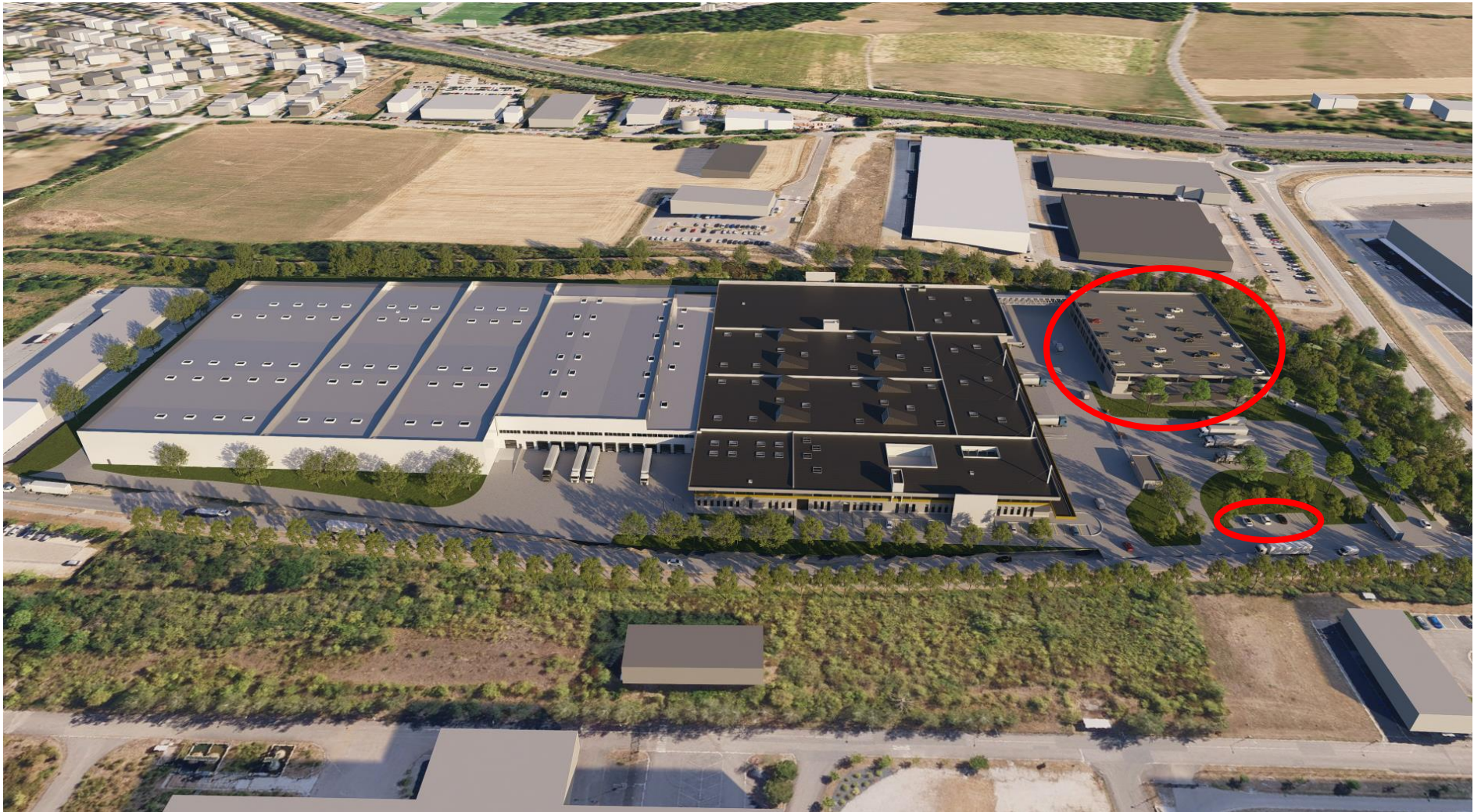


Abb. 8: 3D-Modell Luftperspektive in Richtung O – HaLo, Cross Dock, Centre de Tri und Parking silo (Quelle: Kardham Architecture, Stand 04.02.2025).

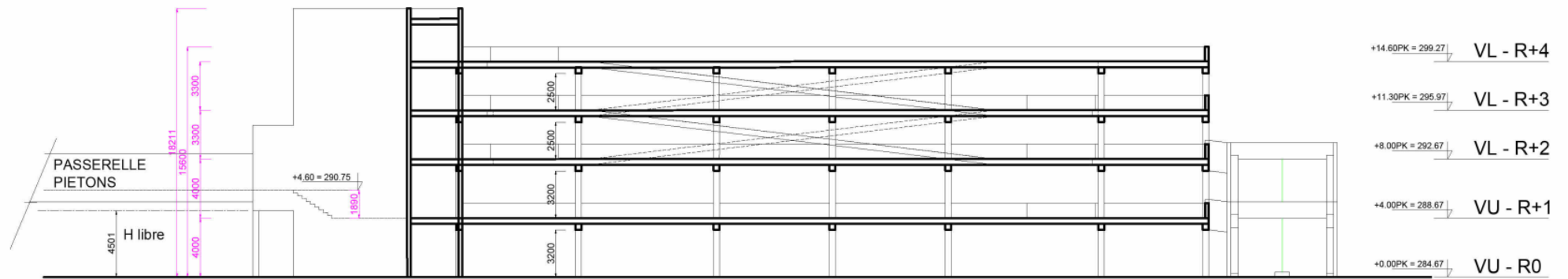


Abb. 9 Coupe transversale sur parking silo (Quelle: Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. Stand 07/2025)

2.3 Wesentliche bauliche Merkmale

Der südlich gelegene Parkplatzbereich wird durch die avisierte Planung vollumfänglich verändert. Hier soll künftig ein mehrstöckiges Parkhaus sowie diverse Verkehrsflächen entstehen. Die verkehrstechnische Erschließung wird über den südlichen Teil der Z.A.E. Wolser F erfolgen, wodurch eine effiziente Anbindung an das bestehende Straßennetz gewährleistet wird.

Das Parkhaus selbst wird fünf Etagen aufweisen, wobei die unteren beiden Etagen mit einer Höhe von 3,20 m geplant sind, damit auch Kleinlieferwagen hier zirkulieren können, während die beiden darüberliegenden Etagen Bauhöhen von 2,50 m aufweisen. Die oberste Etage ist offen ohne Dachüberdeckung vorgesehen. Insgesamt kommt das Parkhaus so auf eine Gesamthöhe von 15,60 m. Im Bereich des Aufzuges werden 18,20 m erreicht. In der folgenden Grafik sind die Zirkulationswege zu den jeweiligen Parkplatzflächen dargestellt.

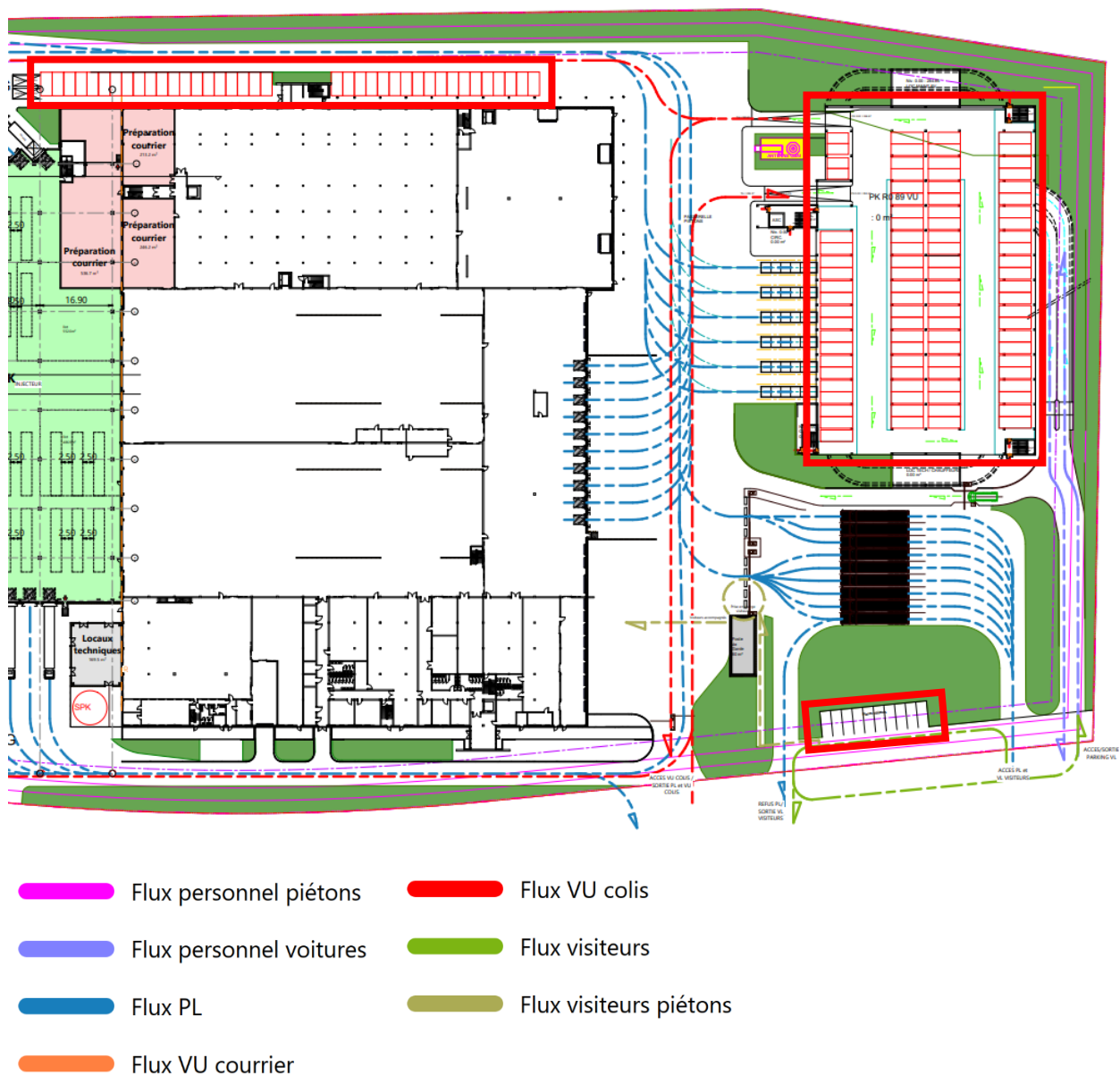


Abb. 10: Generelle Planung des Logistikstandortes im Bereich der neuen Parkplatzflächen. Markierung der vorgesehenen Parkplatzflächen in Rot. (Quelle: Kardham Architecture, CICAL Synergies, LSC360 S.A. Stand 07/2025). Größere Darstellung im Anhang.

Bei den offenen und ebenerdig vorgesehenen Parkplatzflächen im Zufahrtsbereich für Besucher und östlich des bestehenden *Centre de tri* handelt es sich um reguläre Parkplatzflächen, die keine Besonderheiten hinsichtlich der Ausgestaltung aufweisen.

Bei allen übrigen dargestellten Flächen in den mitgelieferten Plänen handelt es sich nicht um Parkplätze. Diese Bereiche sind vorgesehen, um dem Anlieferverkehr Raum zu gewähren, um die erforderlichen Registrierungen durchzuführen und Rangiermanöver ermöglichen zu können.

3 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG MÖGLICHER SCHUTZGUTSPEZIFISCHER UMWELTRELEVANTER WIRKUNGEN

Im Rahmen des Umweltverträglichkeits-Screenings wird die Betroffenheit der Schutzgüter durch die vorliegende Planung in einer Vorprüfung untersucht. In den folgenden Unterkapiteln werden die für das Screening gemäß Anhang II des EIE-Gesetzes relevanten Informationen schutzgutspezifisch zusammengetragen. 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.

Wichtig im Zusammenhang mit der hier betrachteten Planung ist zu beschreiben, dass die im Sinne des EIE-Gesetzes zu prüfenden Parkplatzflächen lediglich einen kleinen Teil der avisierten Umplanung bzw. des vorgesehenen Ausbaus des Standortes darstellen. Eine Trennung der potentiellen Effekte durch die Parkplatzflächen bzw. die Nutzung des Standortes als neues modernes Logistikzentrum ist nur schwierig umsetzbar. Dennoch soll der Fokus der folgenden Darstellungen und Beschreibungen auf den geplanten Parkplatzflächen liegen.

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 Unfallrisiken oder Schad- und Gefahrstoffe miteinschließt.

Verkehr / Mobilität

Die Planzone liegt im Südosten der Gemeinde Bettembourg, nahe der Gemeindegrenze zu Dudelange. Sie wird im Westen von der Straße Z.A.E. Wolser F begrenzt. Die Zufahrt zu den geplanten Parkplatzflächen soll über Zufahrten im Süden der Planzone erfolgen. Die in diesem Bereich bestehenden Stellplätze werden zurückgebaut, um dort das Parkhaus zu errichten. Zusätzlich zum Parkhaus mit 553 Stellflächen für PKW und Kleinlieferwagen werden 48 offene PKW-Stellplätze (10x Besucher, 38x Angestellte) geschaffen.

Aufgrund des lokal entstehenden modernen Logistikzentrums ist insgesamt von einem veränderten Verkehrsaufkommen auszugehen. Durch den an- und abfahrenden Lieferverkehr ist generell von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Kleinlieferwagen und LKW auszugehen (eine entsprechende Ausstellung der wahrscheinlichen Verkehrsflüsse ist einer Tabelle im Anhang zu entnehmen). Diese wahrscheinliche Steigerung der Verkehrsflüsse ist jedoch nur sehr partiell durch die Realisierung der neuen Parkplatzflächen bedingt. Hier basieren die veränderten Verkehrsflüsse hauptsächlich auf der geplanten Nutzung der betrachteten Areale als Logistikzentrum.

Des Weiteren ist zu erwähnen, dass die Zu- und Abfahrten der Autobahn A13 und A3 etwa 1 km südlich der Planzone liegen. Aufgrund der geringen Distanz wird ein Großteil des entstehenden Verkehrs auf die ZAE beschränkt (Abb. 11).

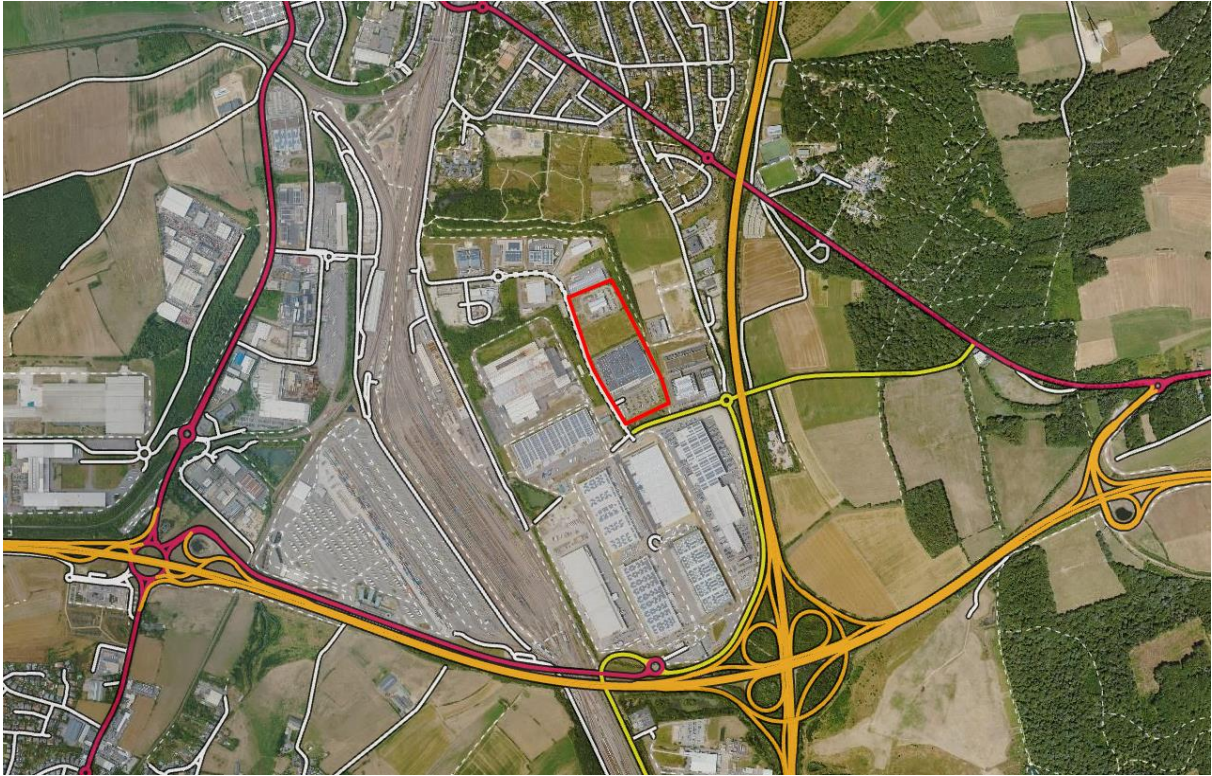


Abb. 11: Lage der Planzone „Parking POST“ (rot) im Kontext der nahegelegenen Autobahnen A13 (Ost-West) und A3 (Nord-Süd) (orange) (Quelle: Geoportail 2025).

Im Umkreis von 450 m befinden sich drei Bushaltestellen (Bettembourg Krackelshaff IFSB, Bettembourg Krackelshaff MOOG und Bettembourg Krackelshaff P&T; Abb. 12).



Abb. 12: Bushaltestellen (violett) im Umfeld der Planzone „Parking POST“ (Quelle: Geoportail 2025). Die Abgrenzung der Planzone ist rot dargestellt.

Lärm

Aus den strategischen Lärmkarten für Luxemburg (nach der europäischen Richtlinie 2002/49/EG³) gehen Informationen über die Lärmbelastung entlang der wichtigsten Straßenverkehrswege, Eisenbahnstrecken sowie durch Flugverkehr generierte Geräuschemissionen (AEV 2018) hervor. Das Maß, der hier dargestellten Lärmbelastung ist der L_{den} -Wert. Dieser repräsentiert den durchschnittlichen Schalldruckpegel innerhalb von 24 Stunden. Der L_{ngt} -Wert gibt den durchschnittlichen Schalldruckpegel während der achtstündigen Nachtzeit (23 - 7 Uhr) an.

Durch die nahe gelegene A3 im Osten und A13 im Süden, liegt die Planfläche innerhalb eines Bereichs erhöhter Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr von 55 - 65 dB(A) tagsüber und 45 - 55 dB(A) nachts (Abb. 13). Ebenso werden vom westlich gelegenen Eisenbahnverkehr Lärmimmissionen verursacht. Erhöhte Emissionen erreichen die Planzone jedoch nicht (Abb. 14).

Durch das neu entstehende Logistikzentrum und den mit der Nutzung verbundenen Lieferverkehr muss damit gerechnet werden, dass zusätzliche Lärmeffekte im Bereich der Industriezone entstehen können.

Die Effekte durch die im vorliegenden Screening betrachteten Parkplätze selbst (Parkhaus und Außenstellplätze) werden in diesem Zusammenhang jedoch als nicht ausschlaggebend angesehen.

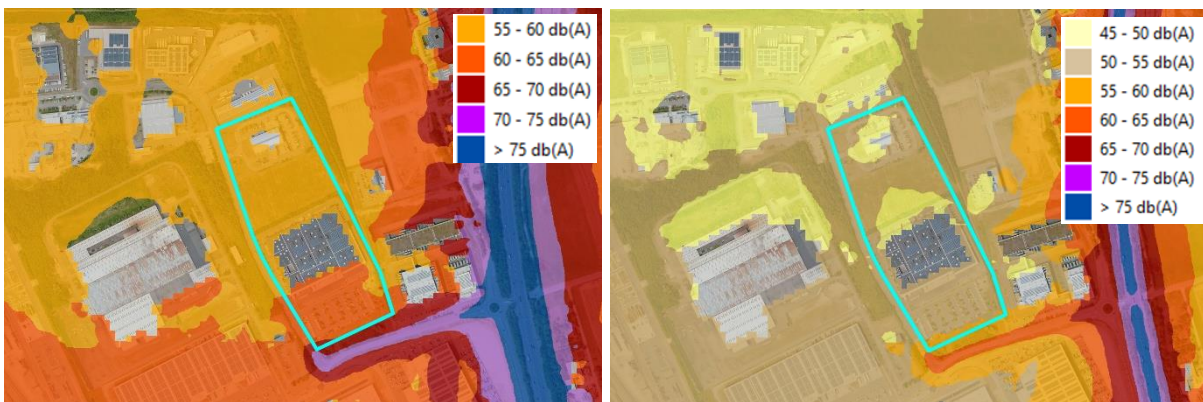


Abb. 13: Auswirkung des Lärms der Hauptverkehrsstraßen tagsüber (links; L_{den} -Wert) und nachts (rechts; L_{ngt} -Wert) im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: ACT 2025, AEV 2021).



Abb. 14: Auswirkung des Lärms der Haupteisenbahnstrecken tagsüber (links; L_{den} -Wert) und nachts (rechts; L_{ngt} -Wert) (Quelle: ACT 2025, AEV 2021).

³ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Licht

Die Beleuchtung der Parkplatzflächen wird nach den Regeln der Technik mit modernen LED-Leuchtmitteln und insgesamt bedarfsgerecht ausgestaltet. Die verkehrs- und sicherheitstechnischen Vorschriften werden hierbei eingehalten. Aufgrund des sehr frühen Planungszeitpunktes konnten noch keine detaillierteren Informationen zum Beleuchtungskonzept geliefert und an dieser Stelle mit eingebunden werden.

Die Lichtemissionsstudie Luxemburgs (Dark-Sky Switzerland 2017) hat ergeben, dass der Projektstandort in der Gemeinde Bettembourg im Bereich von starken Emissionen liegt und diese mittelfristig zu reduzieren sind (Abb. 15). Neben der installierten Beleuchtung ist zumindest zeitweise mit Streulicht durch Autoscheinwerfer zu rechnen, welches in die Umgebung abgestrahlt wird. Dies vor allem in den frühen Morgenstunden sowie späten Abend- und Nachtstunden sowie eher im Winterhalbjahr.

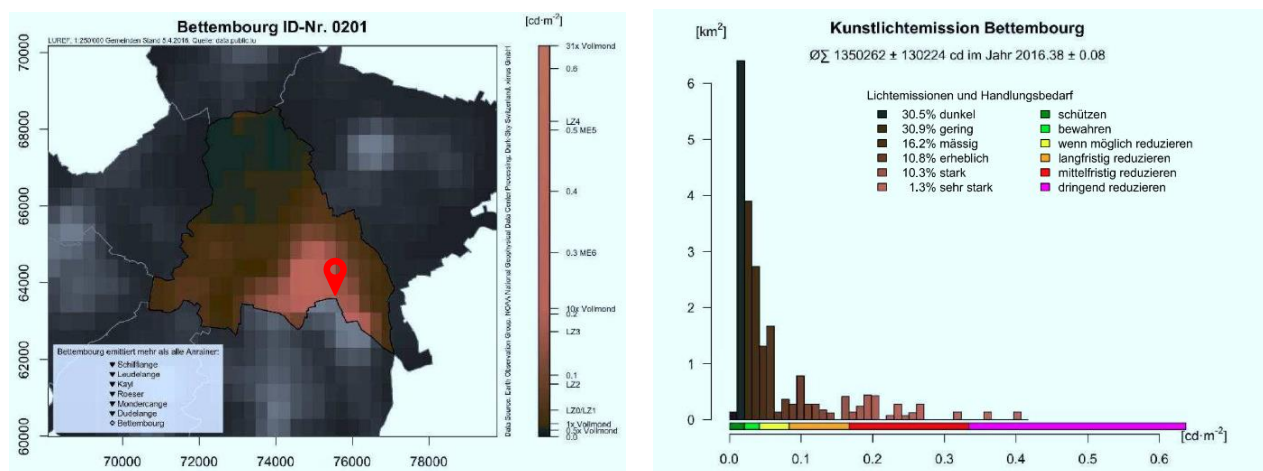


Abb. 15: Kunstlichtemissionen in der Gemeinde Bettembourg; am Projektstandort (rot markiert) herrschen starke Lichtemissionen, die mittelfristig zu reduzieren sind (Quelle: Dark-Sky Switzerland 2017).

Abfall

Den Nutzenden des „Parking POST“ werden die Abfallentsorgungsmöglichkeiten des Logistikzentrums zur Verfügung stehen. Mit einem erheblich erhöhten Abfallaufkommen durch die Realisation des Parkhauses sowie den Außenparkplätzen ist nicht zu rechnen.

Sicherheit und Gefahren

Durch den offenen Charakter des Parkhauses ist die Gefahr von Kohlenmonoxidvergiftungen und Bränden gering, jedoch sollte der *Code de la Route* und entsprechende Sicherheitsauflagen für Parkplatzflächen berücksichtigt werden.

Eine Benutzung oder Lagerung von Gefahrstoffen findet im Bereich der Parkplatzflächen nicht statt.

Luxemburg war im zweiten Weltkrieg Kriegsschauplatz und Ziel von Bombenangriffen aus der Luft. Aufgrund dieser Tatsache ist nicht auszuschließen, dass bisher nicht gefundene und nicht beseitigte Kampfmittel im Umfeld des Projektvorhabens angetroffen werden können, von denen wiederum eine Gefährdung von Personen ausgehen kann. Auf Rückfrage beim *Service de Déminage de l'Armée Luxembourgeoise* (SEDAL) hat dieser bekanntgegeben, dass die Planzone am Rande des Bombardements des Bahnhofes von Bettembourg während des zweiten Weltkriegs liegt. Aus diesem Grund wurden von Seiten des SEDAL empfohlen die Fläche vorab sondieren zu lassen (siehe Anhang).

Um mögliche Risiken hinsichtlich Kampfmittel auszuschließen, wurde die Firma Luxdetect S.à r.l-S beauftragt Sondierungsarbeiten im Bereich der unbebauten Fläche (zukünftig Bereich des *Cross Dock*) durchzuführen. Im zugehörigen Bericht (siehe Anhang) wurden sämtliche identifizierten Objekte aufgelistet. Im Zuge dessen wurden keine Kampfmittelreste gefunden.

Sollten trotz Vorsorgemaßnahmen im Zuge der Baumaßnahmen Gegenstände gefunden werden, für die der Verdacht auf Kampfmittel oder Kampfmittelreste nicht ausgeschlossen werden kann, werden aus Vorsorgegründen ein Baustellenstillstand und eine Kontaktierung der mobilen Truppen des Kampfmittelräumdienstes empfohlen.

3.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt

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

Biotop (Art. 17 NatSchG)

Hinsichtlich biotopschutzrechtlicher Aspekte sind grundsätzlich nur Strukturen relevant, die die Kriterien nach Art. 17 NatSchG erfüllen.

Da die Gesamtplanung und Entwicklung in nachfolgenden Planungsschritten eine Anfrage auf naturschutzrechtliche Genehmigung erforderlich machen, wurde bereits das gesamte Gelände von LSC360 hinsichtlich der vorhandenen Biotopstrukturen erfasst (siehe nachfolgende Abbildung).

Im Bereich der geplanten Parkplätze finden sich lediglich junge Einzelbäume, Rasenflächen, Zierstrauchanpflanzungen und Einzelbäume, die keine geschützten Biotop im Sinne des Art. 17 NatSchG darstellen.



- | | |
|--|---|
| 3.5.3. - Extensivgrünland - Wiesen und Weiden mit wiesentypischen Kräutern und Gräsern | 6.2.1. - Straße/Weg/Platz versiegelt |
| 3.5.6. - Tritt- und Parkrasen | 6.2.2. - Straße/Weg/Platz gepflastert (Pflasterung ohne Fugenversiegelung), geschottert |
| 3.8.8. - Krautige und grasige Säume und Fluren (ohne Gehölzsäume, sowie Grünlandbrachen) | 6.3.2. - Bebaute Fläche |
| 4.1.8. - Gebüsch und Gestrüpp ruderaler oder stickstoffreicher Standorte | 6.3.3. - Kleine Gebäude, Schuppen |
| 4.1.11. - BK17 - Hecken auf ebenerdigen Rainen oder Böschungen | 4.4.3. - Einheimischer, standortgerechter Einzelbaum (ohne Art. 17) |
| 4.1.12. - Heckenzaun/ Zierhecke | Eingriffsfläche |
| 4.3.2. - Gebüsch und Hecken aus nichtheimischen Straucharten | |

Abb. 16: Auszug aus dem Plan Biotop-Bestand; rot markiert die ungefähre Lage der Parkplatzflächen; größere Darstellung im Anhang (Quelle: LSC360 2025)

Der aktuelle Zustand der Fläche zum Zeitpunkt Juni 2025 kann den nachfolgenden Fotos entnommen werden.

Tab. 1: Fotodokumentation der Planzone zum Zeitpunkt Juni 2025 (Quelle: LSC360 S.A. 2025).



Bestandsgebäude. Blickrichtung Nordwesten.



Bestandsgebäude. Blickrichtung Nordosten.



Bestehender Parkplatz im südlichen Bereich der Planzone (zukünftig als Parkhaus umgebaut). Blickrichtung Süden.

Geschützte Arten und deren Habitate (Art. 17 und Art. 21 NatSchG)

Nach Art. 17 NatSchG sind neben Biotopen auch Habitate geschützt, die von Arten des gemeinschaftlichen Interesses genutzt werden, deren Erhaltungszustand als „ungünstig“ bewertet wurde⁴. Im Sinne des Artenschutzes gemäß Art. 21 NatSchG ist zu überprüfen, ob durch die Planumsetzung Auswirkungen auf Arten von gemeinschaftlichem Interesse zu erwarten sind. Inhaltlich basiert dieser Ansatz auf der Prüfung von potenziellen Impakten auf Arten der Anhänge 4 und 5 des NatSchG 2018 sowie auf Vögel des Artikels 1 der Vogelschutzrichtlinie (2009/147/CE).

Im Umkreis von etwa 400 m besteht lediglich ein Nachweis für eine planungsrelevante Art vor. Dabei handelt es sich um die Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*) aus dem Jahr 2024 (MNHNL 21.07.25).

⁴ Règlement grand-ducal du 1er août 2018 établissant l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire et des espèces d'intérêt communautaire.

Ebenfalls wurde die Planzone als Teilbereich der Prüffläche Be08 im Rahmen der SUP zur Neuaufstellung des PAG Bettembourg avifaunistisch untersucht (TR-ENGINEERING und ecorat - Umweltberatung & Freilandforschung 2018). Bei dieser Untersuchung wurden innerhalb der Planzone keine geschützten Brutvögel oder Nahrungsgäste nachgewiesen. Lediglich jenseits der östlichen Grenze wurden Reviere bzw. Brutnachweise für Bluthänfling (*Linaria cannabina*), Goldammer (*Emberiza citrinella*), Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*) und Dorngrasmücke (*Sylvia communis*) festgestellt (siehe Anhang).

LSC360 S.A. (ehemalige Firma LSC Environmental Engineering) wurde im Rahmen der Planungen ebenfalls beauftragt eine Artenschutzfachliche Vorprüfung (ASP) auszuarbeiten. Die entsprechenden Begehungen wurden im Juni 2024 durchgeführt und das Dokument liegt im Anhang bei. Im Rahmen der Begehungen wurde hauptsächliches Augenmerk auf die noch nicht bebauten Bereiche nördlich des *Centre de tri* gelegt. Im vorliegenden Falle sollen die Ergebnisse jedoch auf die geplanten Parkplatzflächen fokussiert sein. Die entsprechenden Flächen südlich des *Centre de tri* wurden bei den damaligen Begehungen mit betrachtet. Die Ergebnisse wurden aufgrund eines anderen Betrachtungsschwerpunktes jedoch nicht in das separate Dokument integriert.

Die Flächen, auf denen die Parkplätze respektive das Parkhaus geplant sind, sind aus artenschutzfachlicher Sicht insgesamt als wenig konfliktträchtig einzustufen. Mit Blick auf das derzeitige Erscheinungsbild der Planzone als teils versiegelte und anthropogen stark geprägte Fläche, ist die Habitateignung des Standortes für verschiedene Arten stark eingeschränkt. Im Rahmen der artenschutzfachlichen Prüfung (LSC360 S.A., siehe Anhang) wurden dementsprechend in den betroffenen Bereichen keine Arten nachgewiesen.

Demgegenüber konnten diverse heckenbrütende/freibrütende Vogelarten in den umliegenden Hecken der Gesamtplanzone nachgewiesen werden. Dazu zählen Feldsperling, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Nachtigall, Goldammer und Stieglitz, welche gemäß dem modifizierten RGD vom 1. August 2018 einen ungünstigen Erhaltungszustand (U1) aufweisen.

Die untersuchte Fläche der Parkplätze / des Parkhauses stellt kein bedeutendes Jagdhabitat für Fledermäuse dar. Nur vereinzelt kann es entlang von Hecken zentral und im Osten zu Jagdaktivitäten kommen, jedoch wird aufgrund der geringen Artenvielfalt und Insektenzahl keine regelmäßige Nutzung angenommen.

Auch für andere nach Art. 17 NatSchG relevante Arten (z. B. Reptilien, Amphibien, Pflanzen, Insekten) konnten keine geeigneten Habitatstrukturen festgestellt werden. Die Fläche hat daher keine besondere Bedeutung für diese Artengruppen.

Die entsprechend detaillierte Betrachtung der naturschutzfachlichen Aspekte wird Teil der nachgeschalteten Anfrage auf Naturschutzgenehmigung sein.

Schutzgebiete

Wie Abb. 17 zeigt, liegt die Planzone nicht in unmittelbarer Nähe zu einem Schutzgebiet. Die Planzone ist etwa 1 km entfernt vom nationalen Naturschutzgebiet *Um Bierg* (RD 29), etwa 1,4 km vom Natura 2000 Schutzgebiet LU0001076 *Massif forestier du Waal* und dem nationalen Naturschutzgebiet *Däerebësch-Waal-Hellengerbësch* sowie etwa 1,5 km vom EU-Vogelschutzgebiet *Vallée supérieure de l'Alzette* (LU0002007).

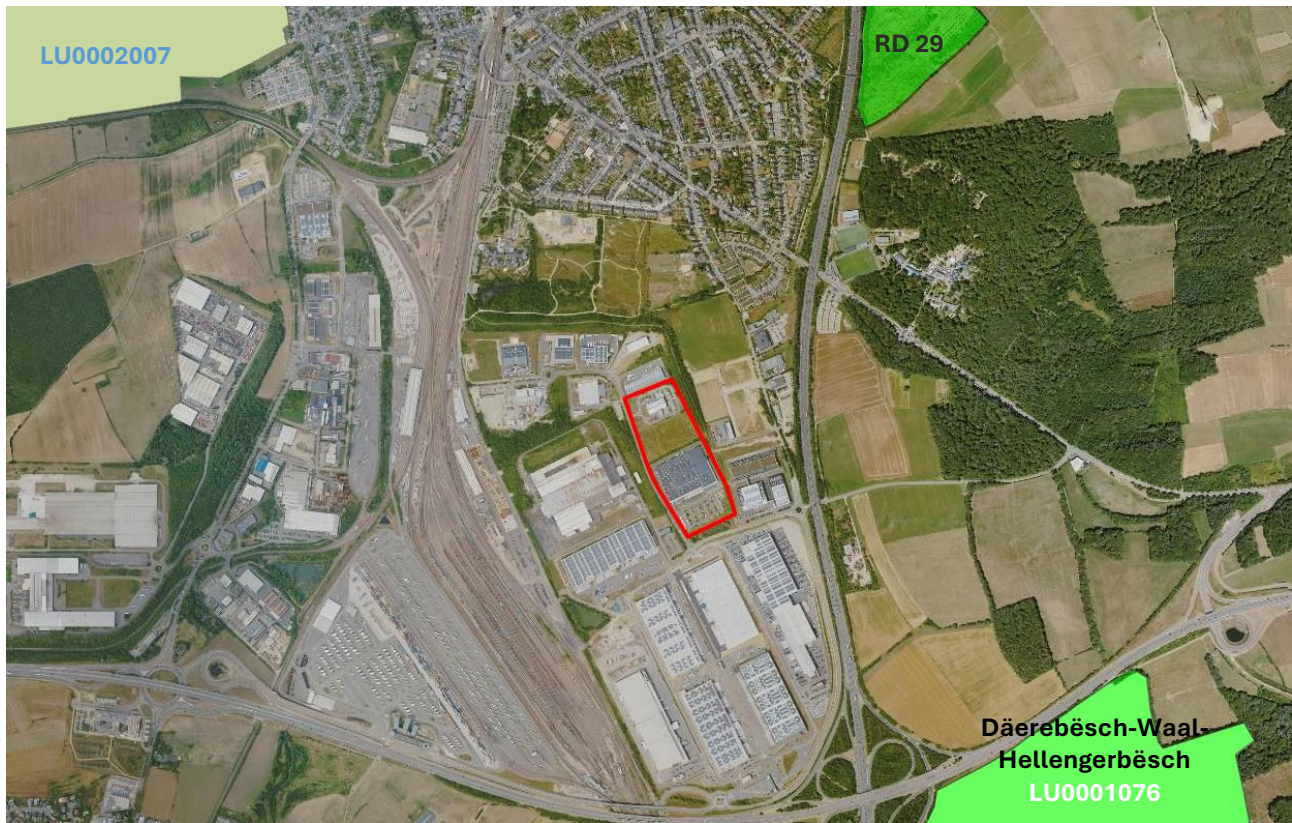


Abb. 17: Planfläche (rot) im Kontext der nächsten Schutzgebiete (Schriftfarbe weiß: Natura 2000-Habitatschutzgebiet LU0001076 *Massif forestier du Waal*, blau: Natura 2000-Vogelschutzgebiet LU0002007 *Vallée supérieure de l'Alzette*, schwarz: nationale Naturschutzgebiete RD29 *Um Bierg* und *Däerebësch-Waal-Hellengerbësch*) (Quelle: Geoportail, 2025).

3.3 Schutzgut Boden

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

Es ist für den betrachteten Standort besonders hervorzuheben, dass es sich insgesamt um ein sehr stark anthropogen überprägtes Terrain handelt, dass innerhalb einer erschlossenen Gewerbezone liegt. Die Fläche wurde vor mehr als 18 Jahren mit den aktuellen Bestandsgebäuden bebaut. Natürlich gewachsene Böden können daher nicht mehr angetroffen werden. Dennoch soll im Folgenden kurz auf die natürlicherweise hier entstandenen Böden eingegangen werden.

Boden und Geologie

Das geologische Ausgangsmaterial im Bereich der Planzone besteht aus Falciferen-Schichten aus mergeligem und fein blättrigem grauen Tonstein (Bitumenschiefer) und Spinatum-Schichten aus tonig und grauem Mergel mit fossilreichen Kalkkonkretionen an der Basis (*lo1* und *lm3*). Die natürlicherweise auf der Planzone vorhandenen Böden, die sich aus den Ausgangssubstraten entwickelt haben, sind als teils schwere und schwach bis mäßig vergleyte Lehm- bzw. Lehmböden anzusprechen, welche einen texturierten B-Horizont aufweisen und in der Tiefe schwerer werden.

Die Flächen, die zur Realisierung der Parkplatzflächen genutzt werden sollen, sind bereits versiegelt oder zumindest teilversiegelt.

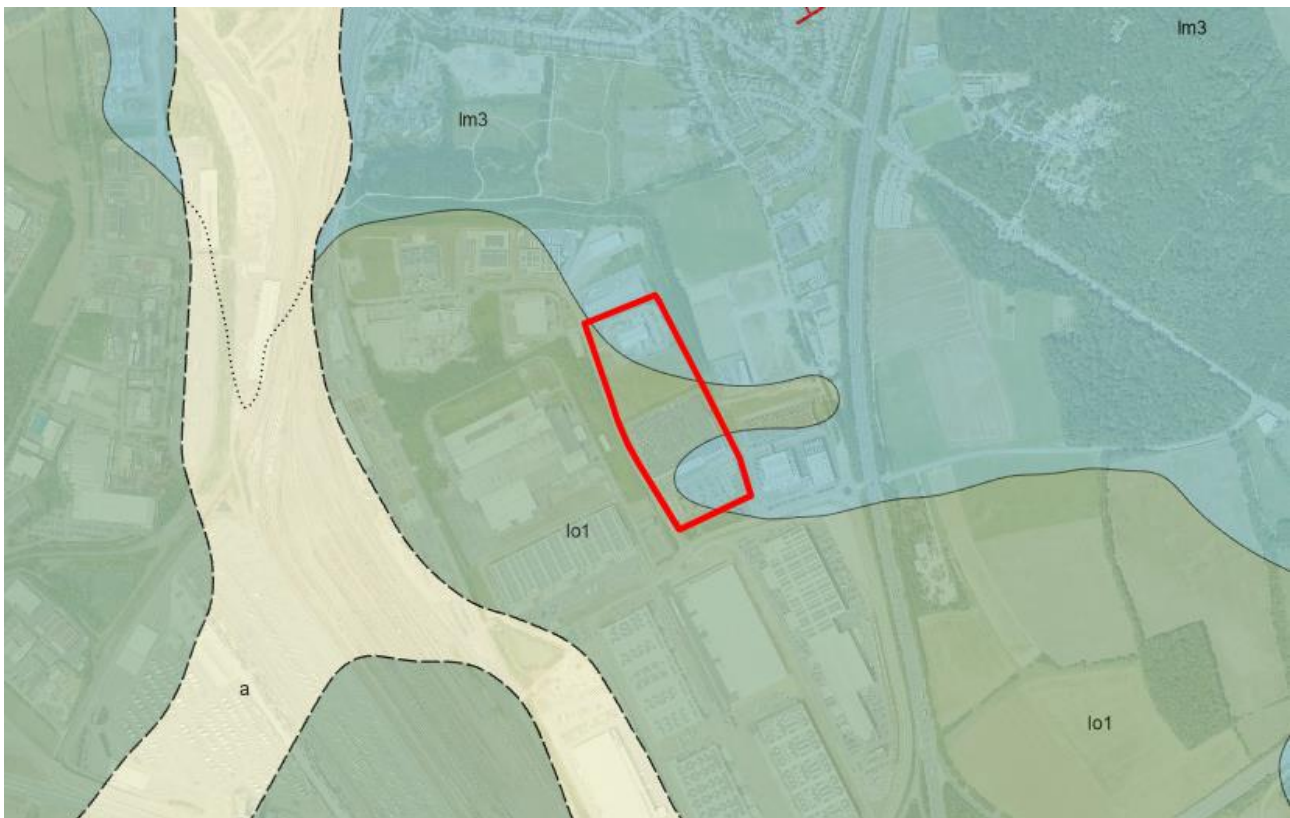


Abb. 18: Lage der Planzone (rot) in Bezug zum geologischen Ausgangsmaterial – Auszug aus der harmonisierten geologischen Karte (Maßstab 1:25.000) (Quelle: Geoportal 2025).

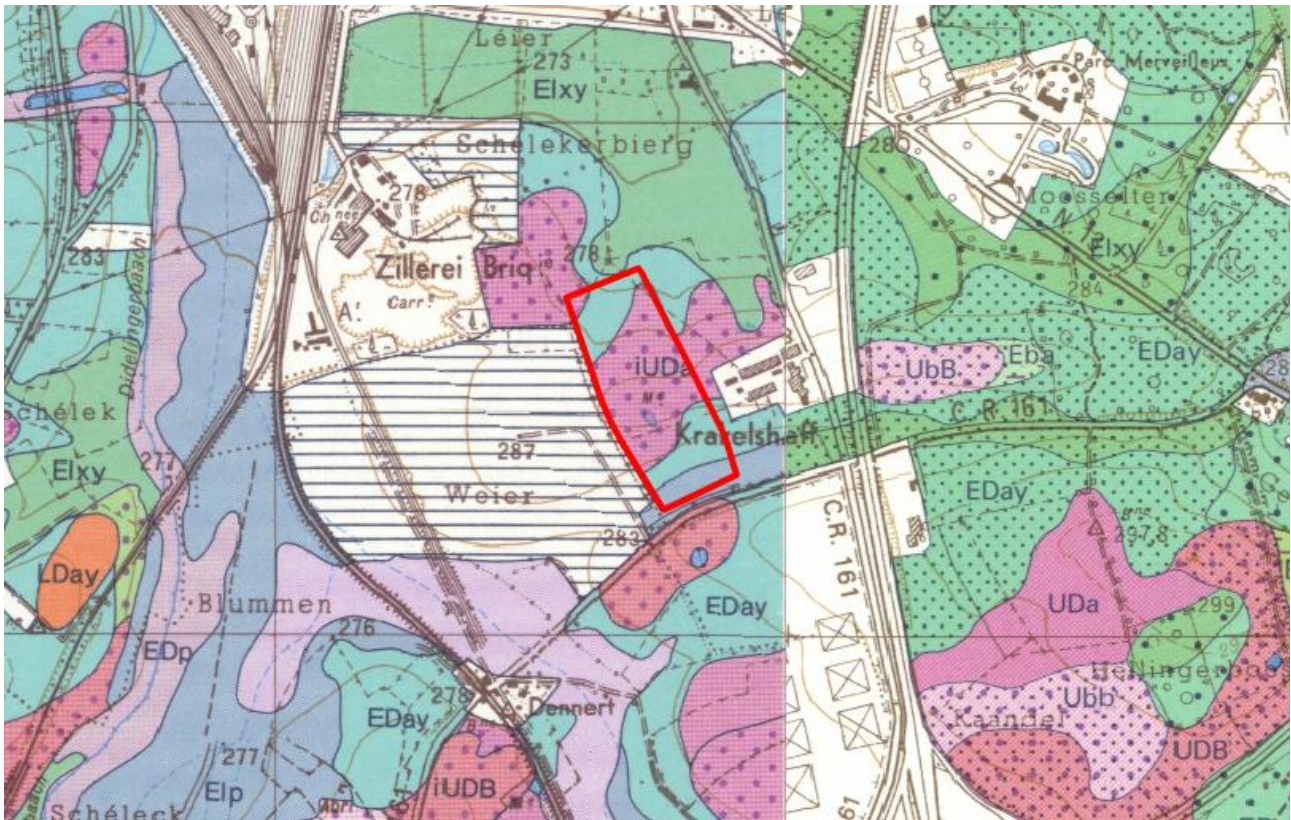


Abb. 19: Lage der Planzone (rot) in Bezug zum pedologischen Ausgangsmaterial – Auszug aus der Bodenkarte von 1964 (Maßstab 1:25.000) (Quelle: Geoportail 2025).

Versiegelung und Erdbewegungen

Die Planzone wird derzeit bereits intensiv genutzt und weist eine (teil)flächige Versiegelung auf. Zur Errichtung der neuen Parkplatzflächen wird lediglich ein geringer Eingriff in bereits stark anthropogen überprägte Oberflächen erforderlich. Der Terrassierungsplan zeigt, dass im Bereich des Parkhauses ein kleiner Aufschüttungsbereich entstehen wird.



Abb. 20: (Teil)versiegelte Bereiche der geplanten Parkpatzflächen (Quelle: Geoportail 2025).

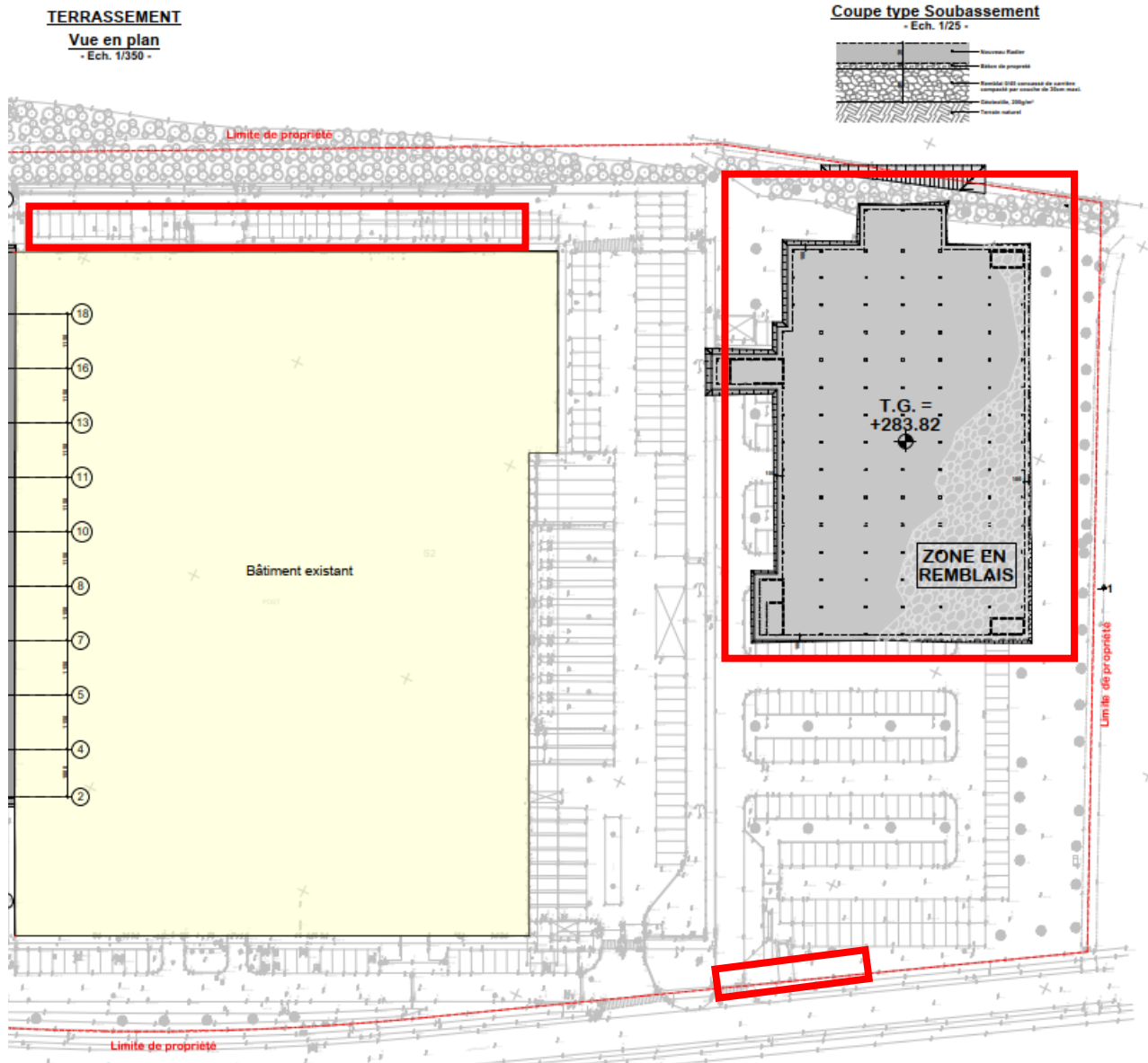


Abb. 21: Principe de terrassement, rot markiert die neuen Parkplatzbereiche (Quelle: LSC360 2025). Größere Darstellung im Anhang.

Altlasten

Innerhalb der Parzelle 2515/11112 (Abb. 22) befinden sich zwei Verdachtsflächen. Gemäß Auszug bestand oder besteht seit 2004 ein *Réservoir à mazout* bzw. *Réservoir souterrain d'hydrocarbures*, *Capacité réservoir 10.000 l*. Weiterhin wurde ab dem Jahr 2000 ein *Remblai* verzeichnet. Auf diesen beiden Verdachtsflächen befindet sich das *POST-Luxembourg Centre de tri*-Gebäude, welches nach aktuellem Stand im Zuge der Baumaßnahmen nicht abgerissen wird.

Im Bereich der geplanten Parkplätze befinden sich keine Altlastenverdachtsflächen.

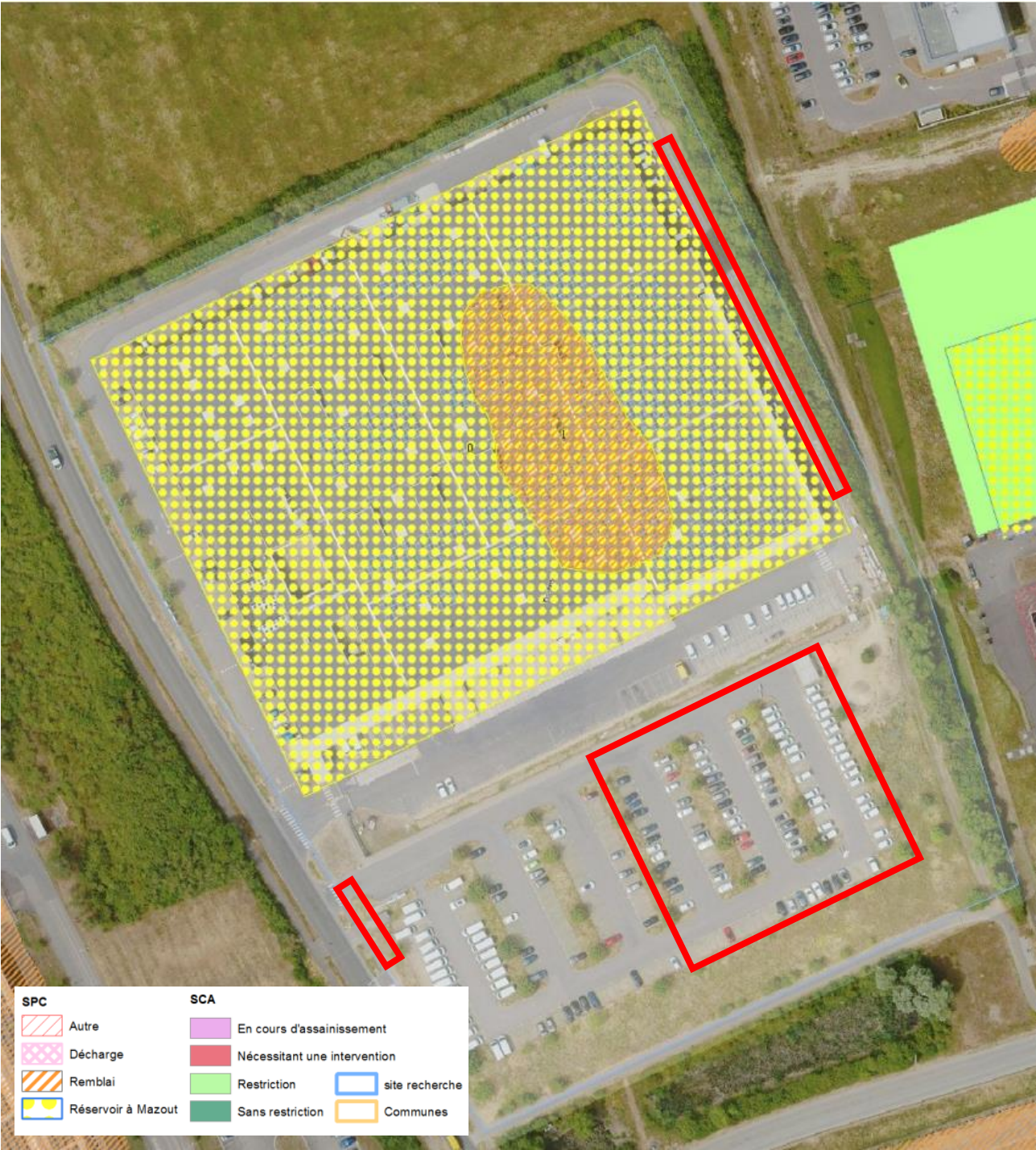


Abb. 22: Ausschnitt aus dem Altlastenverdachtsflächenkataster, betroffene Verdachtsflächen (gelb, rot) auf Parzelle 2515/11112 (Quelle: CASIPO 2025). Vollständiger Auszug in Anhang 09.

3.4 Schutzgut Wasser

Im Rahmen des Schutzgutes Wasser sind Grundlageninformationen bezüglich aller wassertechnischen Aspekte (Grundwasser, Oberflächenwasser, Überschwemmungs- bzw. Hochwassergefährdung sowie Trinkwasserschutz) von Relevanz.

Oberflächengewässer

Entlang der südöstlichen Abgrenzung des Projektstandortes verläuft gemäß *geoportal.lu* ein kleines Gewässer ohne Namen mit einer Gesamtlänge von 270 m. Das Gewässer nimmt, wie in der folgenden Abbildung dargestellt, seinen Ursprung ungefähr 190 m östlich der Planzone und erstreckt sich bis zur südöstlichen Grenze derselben. Ein Hochwasserrisiko besteht durch das Gewässer laut Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie und der Hochwassergefahrenkarte nicht (AGE 2025). Es handelt sich mutmaßlich um einen kanalisierten Wasserlauf. Ebenso liegt südlich der Planzone ein Retentionsbecken, welches zumindest zeitweise Wasser führt (Tab. 2).

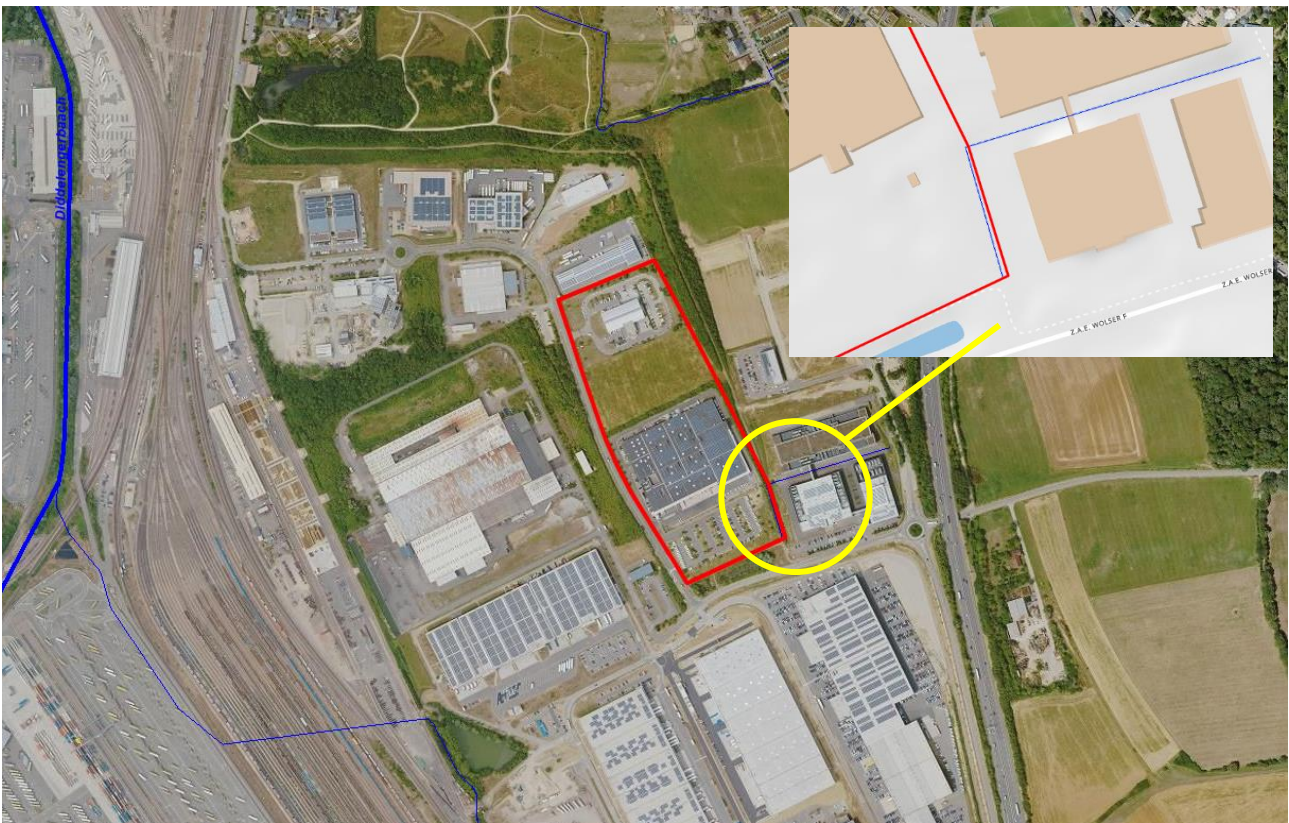


Abb. 23: Lage der Planzone (rot) in Bezug zu den umliegenden Fließgewässern (blau) (Quelle: Geoportal 2025, AGE 2021).

Tab. 2: Südlich der Planzone gelegenes Retentionsbecken zum Zeitpunkt Juni 2025 (Quelle: LSC360 2025).



Hinsichtlich potenzieller Starkregenereignisse zeigt die Starkregengefahrenkarte, dass Teilbereiche im Norden und im Süden der Fläche als auch rund um das zentrale Bestandsgebäude potenziell in mäßiger bis hoher Art und Weise betroffen sein können (Abb. 24). Im Zuge der Planung sollten diese Risiken berücksichtigt werden. Das Parkhaus ist von diesen Ereignissen nicht betroffen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dieser potenzielle Gefahrenbereich von dem geplanten Logistikzentrum beeinflusst wird und sich mögliche Starkregengefahrenzonen mit Planrealisierung verschieben werden.

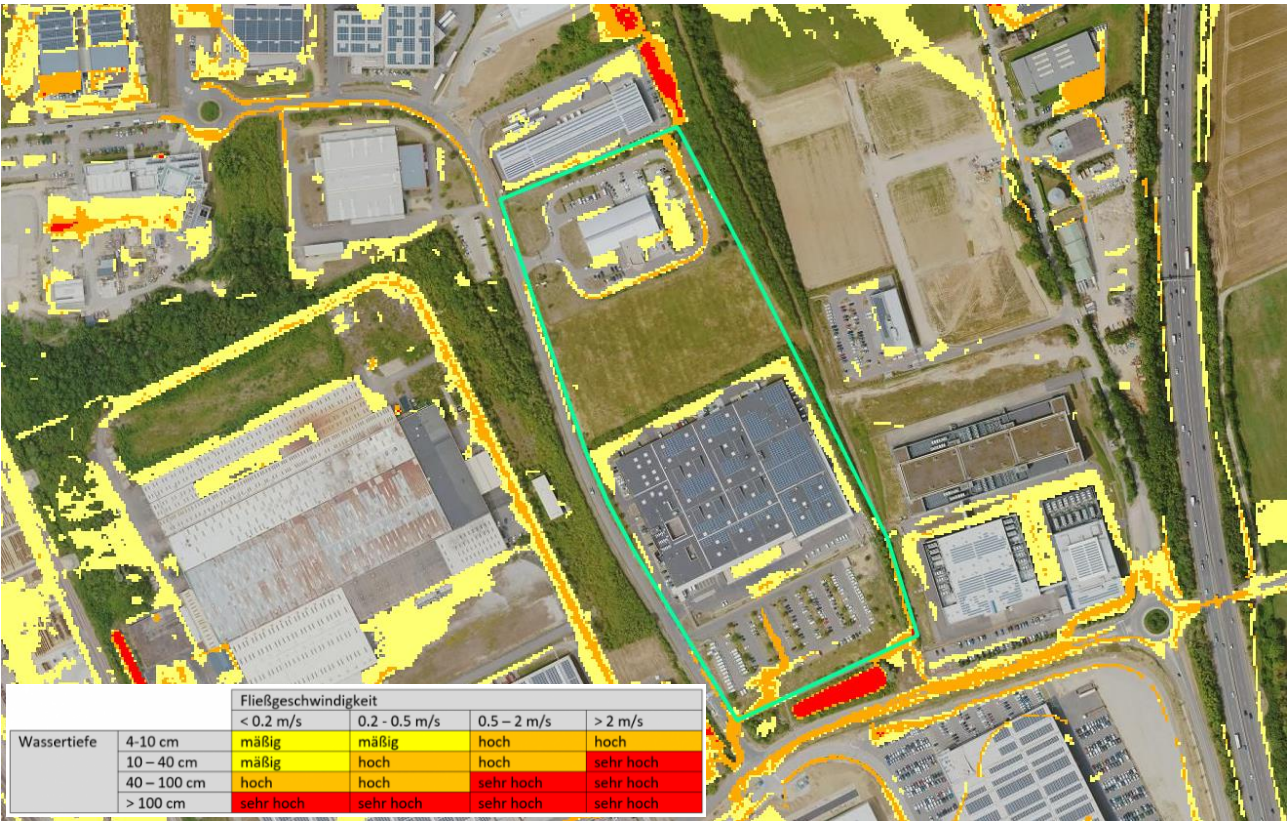


Abb. 24: Lage der Planzone (türkis) im Auszug aus der Starkregengefahrenkarte (Quelle: Geoportail 2025).

Grund- und Trinkwasser

Die Planfläche liegt weder innerhalb noch angrenzend an ein Grund- oder ein Trinkwasser-schutzgebiet.

Im Normalbetrieb ist nicht davon auszugehen, dass Gefahr- oder Schadstoffe über das Parkhaus oder andere Stellflächen in den Untergrund gelangen, allerdings kann das ungewollte Eindringen, z.B. von Kraft- oder Schmierstoffen in den natürlichen Wasserkreislauf nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Da PKWs der regelmäßigen technischen Kontrolle durch ein *organisme agréé* (z.B. SNCT) unterliegen, ist das Risiko für den Austritt von Betriebsstoffen als gering anzusehen.

Abgesehen von den möglichen im Zuge der Baumaßnahme benötigten Wassermengen, erfordert der Betrieb des Parkhauses nur geringe Nutzwassermengen, welche über das öffentliche Trinkwassernetz der Gemeinde Bettembourg zugeführt werden.

Abwasser und Entwässerungskonzept

Der Verlauf der Regen- und Abwasserleitungen außerhalb des Gebäudes sowie die Lage der Retentionsbecken sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Anfallende Niederschlagswässer im südlichen Parkhausbereich sollen in drei kleinen offenen Retentionsbecken gesammelt werden, welche an das bestehende Niederschlagsabwassersystem der Gemeinde Bettembourg angeschlossen sind. Abwässer, welche im Rahmen der Nutzung des Gesamtkomplexes entstehen, werden dem bestehenden, öffentlichen Abwassersystem zugeführt. Die Abwässer werden im Trennsystem der Kläranlage Bettembourg zugeführt. Auf Anfrage hat die Gemeinde Bettembourg mitgeteilt, dass die entsprechenden Kapazitäten im Jahre 2018 im Zuge der Ausarbeitung des neuen PAG überprüft wurden. Sämtliche bebaubaren Flächen wurden dabei berücksichtigt und sind von entsprechenden Einwohnergleichwerten abgedeckt.

Für die Planfläche sind insgesamt sechs kleine offene Rückhaltebecken sowie ein unterirdisches geschlossenes Becken (Kassettensystem) vorgesehen. Die geplanten Retentionsvolumina belaufen sich dabei auf 60 m³ bis 120 m³ für die offenen Rückhaltebecken und 320 m³ für das unterirdische Becken.

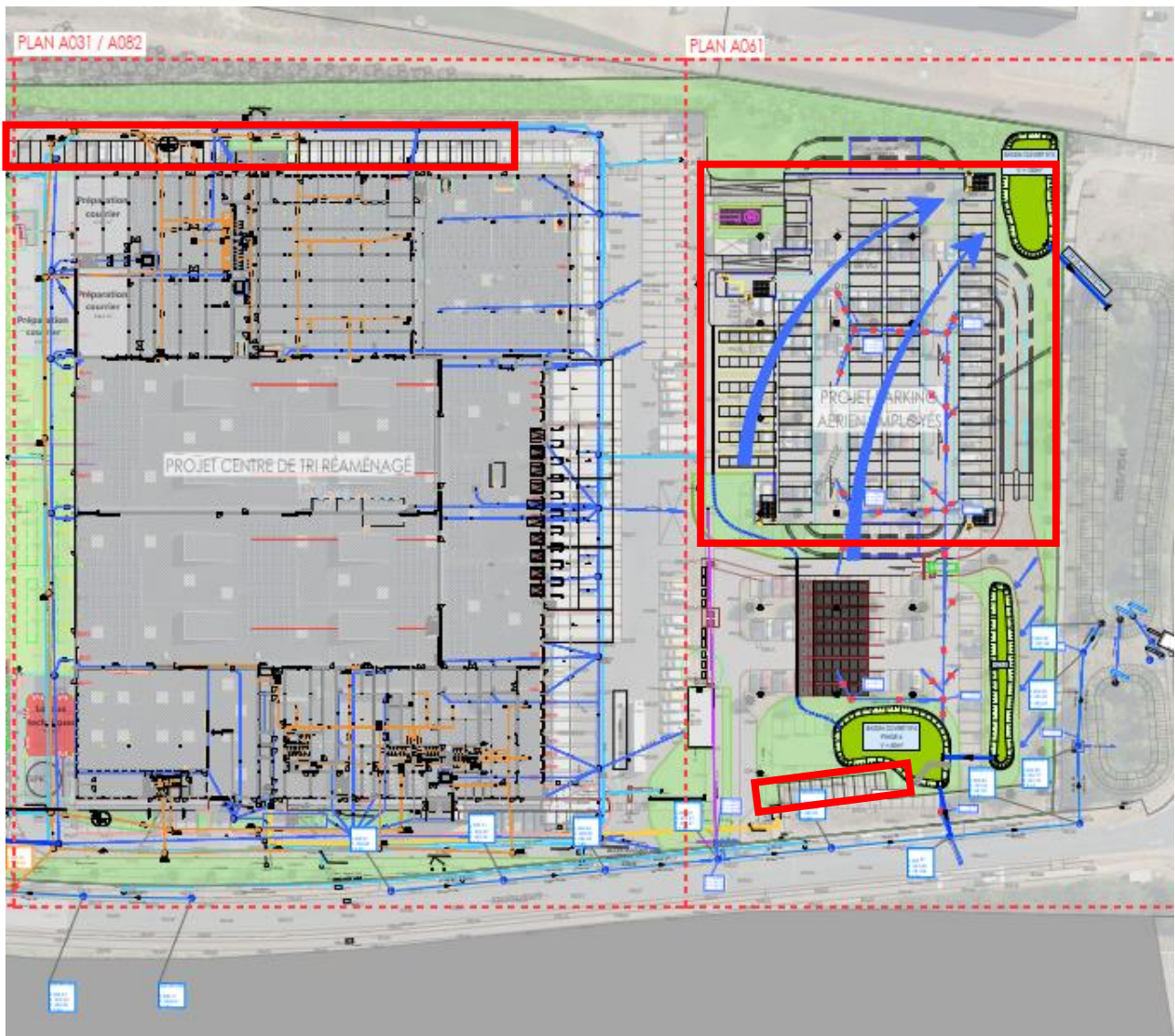


Abb. 25 : Ausschnitt Plan – concept d’assainissement (Quelle: LSC360 2025). Größere Darstellung im Anhang

3.5 Schutzgut Klima und Luft

Im Kontext des Schutzgutes Klima und Luft sind bei städtebaulichen Vorhaben vor allem meso- und mikroklimatische Faktoren des zu untersuchenden Standortes von Bedeutung. Dabei sind relevante Frischluft-Entstehungsgebiete sowie deren Abflussbahnen und mögliche Veränderungen der (kleinräumigen) Windverhältnisse zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind einerseits die Anfälligkeit des Projektes auf den Klimawandel, aber umgekehrt auch die Auswirkungen des Projektes auf den Klimawandel (z. B. Art und Ausmaß möglicher Emissionen) von Bedeutung.

Lokalklima

Die Klimaanalyse- und Planungshinweiskarten des Landes Luxemburg (GEO-net & LIST 2021) dienen als Grundlage für die klimatische Bewertung der Planfläche.

Da im vorliegenden Falle lediglich die neuen Parkplatzinfrastrukturen bewertet werden sollen, kann festgehalten werden, dass diese im Kontext der Gesamtplanung kaum eine Relevanz aufweisen.

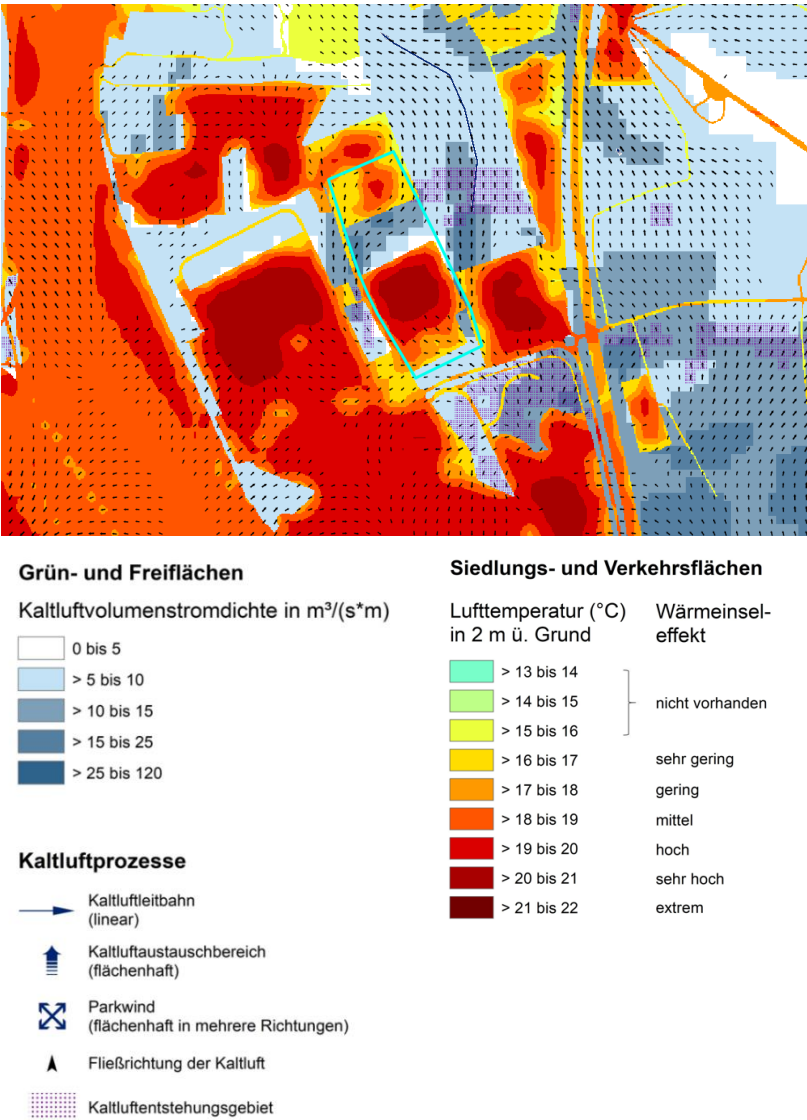


Abb. 26: Klimaanalysekarte im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: Geoportail 2025).



Wirkungsraum: Siedlungs- und Verkehrsflächen

Bewertungsgegenstand ist die sommerliche humanbioklimatische Belastungssituation im Wirkungsraum in der Nacht. Je höher die Belastung, desto höher ist das Handlungserfordernis für proaktive Anpassungsmaßnahmen.

- **Sehr günstige bioklimatische Situation**
Vorwiegend offene Siedlungsstruktur mit guter Durchlüftung und einer geringen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Das sehr günstige Bioklima ist zu sichern. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind nicht erforderlich. Der Vegetationsanteil sollte möglichst erhalten bleiben.
- **Günstige bioklimatische Situation**
Geringe bis mittlere Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Das günstige Bioklima ist zu sichern. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind nicht notwendig. Freiflächen und der Vegetationsanteil sollten möglichst erhalten bleiben.
- **Mittlere bioklimatische Situation**
Mittlere Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation werden empfohlen. Die Baukörperstellung sollte beachtet, Freiflächen erhalten und möglichst eine Erhöhung des Vegetationsanteils angestrebt werden.
- **Ungünstige bioklimatische Situation**
Hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind notwendig. Es sollte keine weitere Verdichtung (insb. zu Lasten von Grün-/Freiflächen) erfolgen und eine Verbesserung der Durchlüftung angestrebt werden. Freiflächen sollten erhalten und der Vegetationsanteil erhöht werden (ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen).
- **Sehr ungünstige bioklimatische Situation**
Sehr hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind notwendig und prioritär. Es sollte keine weitere Verdichtung (insb. zu Lasten von Grün-/Freiflächen) erfolgen und eine Verbesserung der Durchlüftung angestrebt werden. Freiflächen sind zu erhalten und der Vegetationsanteil sollte erhöht sowie möglichst Entsiegelungsmaßnahmen durchgeführt werden (z.B. Pocket-Parks, Begrünung von Blockinnenhöfen).

Ausgleichsraum: Grün- und Freiflächen

Bewertungsgegenstand ist die sommerliche kaltilufthaushaltliche Bedeutung der Grün- und Freiflächen für die Entlastung des Wirkungsraumes in der Nacht. Je höher die Bedeutung, desto höher ist die Empfindlichkeit der Flächen gegenüber - vor allem baulichen - Nutzungsintensivierungen und damit ihre Schutzbedürftigkeit.

- **Sehr hohe bioklimatische Bedeutung**
Flächen, die die Kernbereiche der wirkraumbezogenen Kaltluftleitbahnen, Kaltluftaustauschbereiche und Parkwinde bilden.
- **Hohe bioklimatische Bedeutung**
Flächen, die den Randbereich der wirkraumbezogenen Kaltluftleitbahnen, Kaltluftaustauschbereiche und Parkwinde darstellen.
- **Erhöhte bioklimatische Bedeutung**
Gut durchlüftete Bereiche, die an belastete Siedlungsflächen (= mittlere bis sehr ungünstige bioklimatische Situation) angrenzen oder Flächen mit besonders hoher Kaltluftproduktivität.
- **Geringe bioklimatische Bedeutung**
Alle übrigen Flächen des Ausgleichsraums.

Abb. 27: Planungshinweis Karte im Kontext der Planfläche (türkis) (Quelle: Geoportail 2025).

Klimawandel und Emissionen /Energiekonzept

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 Parkhauses selbst bringt durch den PKW-Verkehr bedingte Abgasemissionen mit sich. Da das Parkhaus jedoch in offener Bauweise entstehen soll, ist eine zusätzliche Zu- und Abluft nicht erforderlich.

Einflüsse der neuen Parkplatz-Infrastrukturen auf den Klimawandel sind im Kontext der Gesamterschließung des Standortes kaum von Relevanz.

3.6 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind insbesondere vom Vorhaben ausgehende visuelle Auswirkungen auf das Orts- bzw. Landschaftsbild zu beschreiben.

Die Planzone liegt außerhalb von Gebieten, die sich durch herausragende und für Luxemburg spezifische Orts- oder Landschaftsqualitäten auszeichnen. Es handelt sich vielmehr um bereits erschlossene und bebaute Flächen innerhalb eines Gewerbegebietes. Ferner sind im PAG der Gemeinde Bettembourg keine durch das Vorhaben beeinflussten Strukturen, wie geschützte Gebäude oder „*petit patrimoine à conserver*“ in dessen Umgebung anzutreffen.

Anhand der Bestandsaufnahmen lässt sich das derzeitige Erscheinungsbild der Planfläche aufgrund fehlender hochwertiger Strukturen als landschaftlich geringwertig einstufen. Mit dem Bau des Parkhauses wird keine automatische Aufwertung des Ortsbildes einhergehen, es erfolgt dennoch eine Integration in das Erscheinungsbild der Z.A.E (vgl. Abb. 6 - Abb. 8).

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.

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

Kulturgüter

Gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 25. Februar 2022⁵ hat das INRA eine Karte der archäologischen Beobachtungszone (*Zones d'observation archéologique*, ZOA) erstellt, die einerseits auf dem Inventar des archäologischen Kulturerbes und andererseits auf zusätzlichen Informationen und Daten staatlicher oder kommunaler Behörden basieren. Die ZOA ist durch das RGD vom 26 Juli 2023⁶ zur Abgrenzung der

⁵ Loi du 25 février 2022 relative au patrimoine culturel et modifiant

⁶ Règlement grand-ducal du 26 juillet 2023 portant délimitation de la zone d'observation archéologique.

archäologischen Beobachtungszone bestimmt worden. Sie ist als überlagerte Zone integraler Bestandteil jeglicher Pläne oder Projekte, die Raum-, Gemeinde- oder Stadtplanung zum Gegenstand haben.

Hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit von archäologischen Funden unterscheidet das INRA folgende Bereiche:

- Archäologische Beobachtungszone
 - Unterzone,
 - ZOA
 - auf dem Zusatzinventar gelistete archäologische Fundstätten,
 - als nationales Denkmal geschützte archäologische Fundstellen,
- Gelände außerhalb der ZOA
 - vollkommen zerstörte Gelände,
 - vollständig ausgegrabene Gelände,
 - als nationales kulturelles Erbe geschützte archäologische Fundstelle.

Der Kartierung der Archäologischen Beobachtungszone ist zu entnehmen, dass die betrachtete Planfläche in der ZOA liegt (Abb. 28).

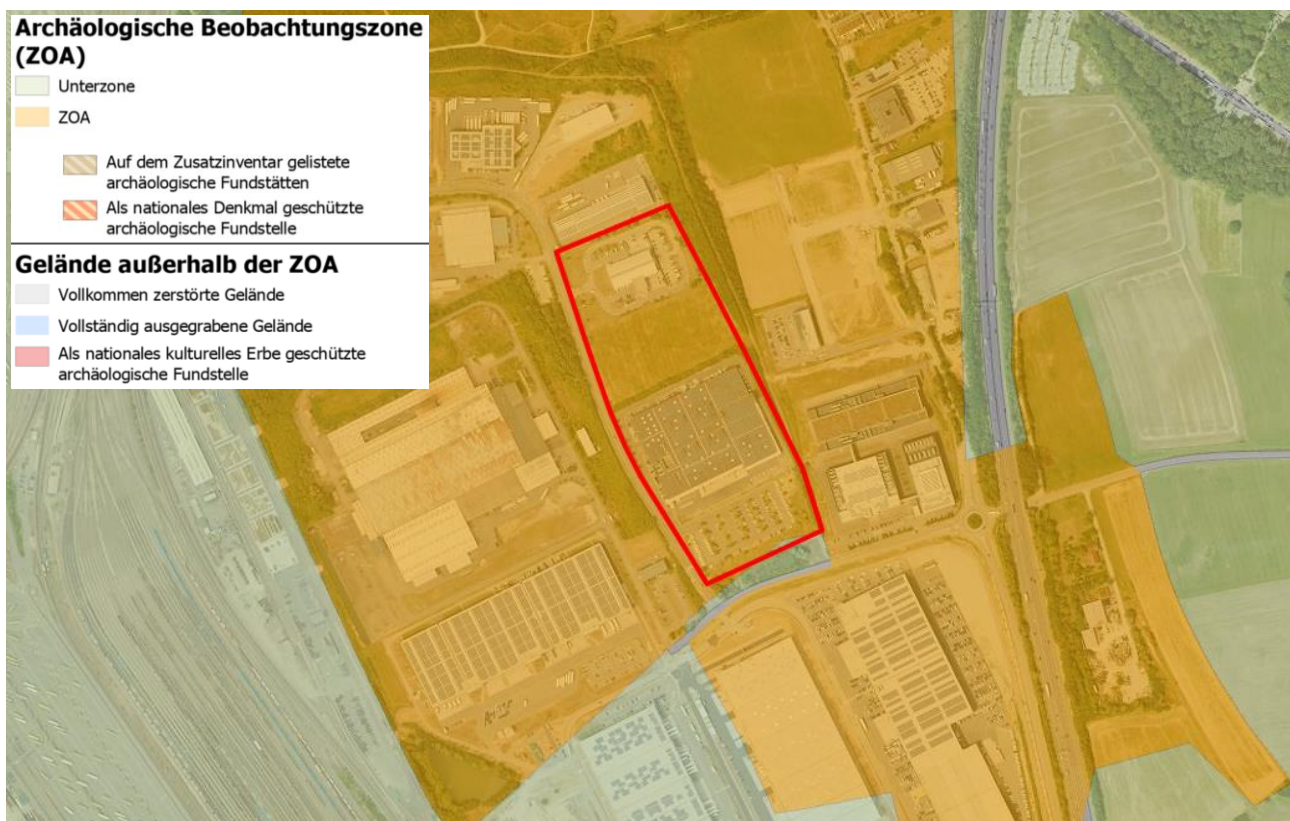
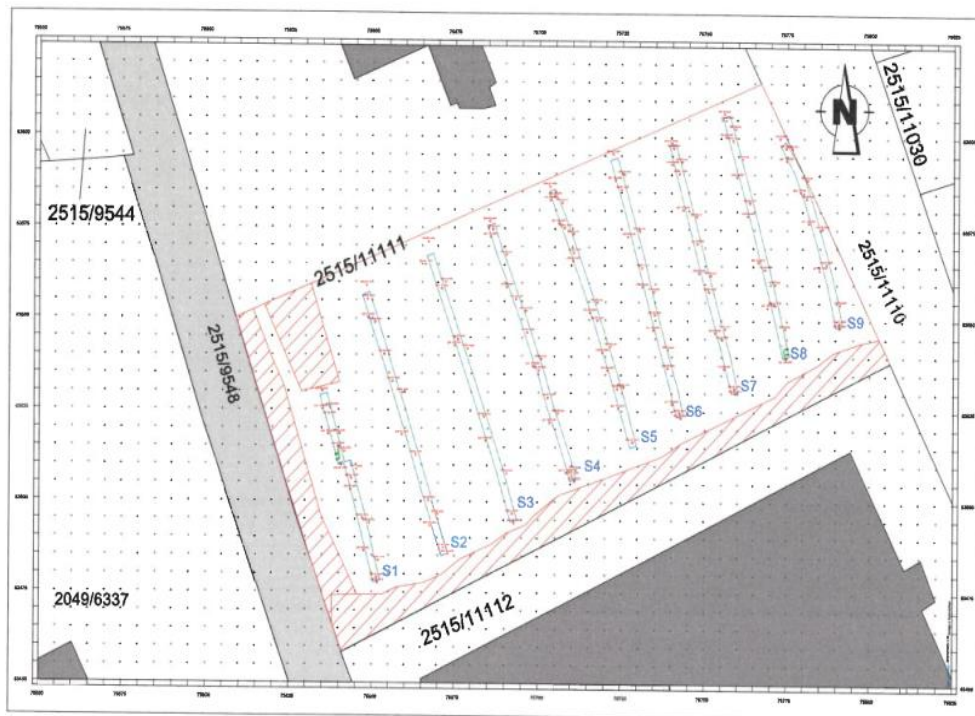


Abb. 28: Lage der Planzone (rot) in Bezug zur archäologischen Beobachtungszone (Quelle: Geoportail 2025).

Im Rahmen einer Anfrage an das INRA teilte dieses mit dem Schreiben vom 18.12.2023 (Réf N° 0201-C/23.5047, Anhang) mit, dass die Fläche ein hohes archäologisches Potenzial aufweist. Dies wird durch die Nähe zu mehreren bekannten archäologischen Stätten, insbesondere aus der gallo-römischen Epoche, begründet. Entsprechend wurde eine archäologische Diagnose durch das INRA angeordnet. Diese wurde von Seiten des Auftraggebers beauftragt. Im Schreiben vom 16.09.2024 (Anhang) teilte das *Ministère de Culture* mit, dass die

geforderten Untersuchungen durchgeführt wurden (vgl. Abb. 29) und aufgrund der Ergebnisse entschieden wurde, dass keine weiteren archäologischen Maßnahmen notwendig sind. Entsprechend liegt mit dem Schreiben eine Aufhebung der archäologischen Einschränkungen auf der Fläche vor. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die Untersuchungen auf Basis einer zwischenzeitlich angepassten Planung durchgeführt wurden.



Légende:

	Limites de projet		Nivellements		Bâtiment
	Limites de tranchées		Surface non sondable		Canalisation
	Log		Rue		

Abb. 29: Bereich der archäologischen Untersuchung (Quelle: DOKU PLUS S.à r.l. 2024, Anhang 14).

Denkmalschutz

In der stets fortgeschriebenen *Liste des immeubles et objets bénéficiant d'une protection nationale* des Institut national pour le patrimoine architectural (INPA) sind im Bereich der Planzone, nach aktueller Auflistung (25.06.2025), keine Objekte als denkmalgeschützt aufgelistet. Der Schutzgutaspekt Denkmalschutz kann deswegen im Rahmen des vorliegenden Projektes als gegenstandslos betrachtet werden.

Sachgüter

Auf der Planfläche befinden sich aufgrund der derzeitigen Nutzung u.a. eine Halle, Straßenlaternen, Zäune, sowie ein Zugangstor bzw. Schranken. Diese werden mit Realisierung der geplanten Bebauung teilweise weichen.

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 dient damit als Vorprüfung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß Art. 6 EIE-Gesetzes. Dementsprechend folgt eine Abschätzung der Auswirkungen des Projektvorhabens auf die Umwelt⁷ ohne die eigentliche UVP dabei vorwegzunehmen.

4.1 Schutzgut Mensch

Zur Betrachtung von eventuellen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind der PKW-Verkehr und der sich hierdurch ergebende Lärm sowie die Beleuchtung hinsichtlich Lichtverschmutzung zu betrachten.

Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, findet mit dem Bau des Parkhauses und der weiteren Stellflächen in der Z.A.E. Wolser F eine Erhöhung des zu Verfügung stehenden Parkraums statt. Die Planung berücksichtigt dabei den geplanten Ausbau des Standortes hin zu einem modernen Logistikzentrum. Mitarbeiter, Lieferanten und Besucher sollen ausreichende Stellplatzflächen zur Verfügung gestellt bekommen, sodass eine effiziente Nutzung des Geländes gewährleistet werden kann. Es ist davon auszugehen, dass es lokal zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Vergleich zu heute kommen wird. Aufgrund der beschriebenen guten Anbindung an die Autobahnen A13 und A3 werden die Anwohner der Gemeinden Bettembourg und Dudelange jedoch nicht in erheblicher Art und Weise betroffen sein. Zur verkehrstechnischen Sicherheit aller Beteiligten ist der Bereich der Ein- und Ausfahrten durch Hinweisschilder klar zu kennzeichnen, was zu einer erhöhten Sicherheit beiträgt. Dies ist insbesondere von hoher Wichtigkeit, da der geplante Gebäudekomplex, sowohl durch Kleinlieferwagen, LKW als auch PKW genutzt wird.

Hinsichtlich des Lärms ist nach Abschluss der Bauarbeiten mit keinen erheblichen Störungen zu rechnen. Aufgrund der offenen Gestaltung des Parkhauses ist von keinem erheblichen Unterschied zur aktuellen Situation auszugehen. Generell sind die Lärmemissionen der Nutzung der Parkplatzflächen nicht als erheblich zu betrachten.

Da die Fahrzeuge vorwiegend durch die ZAE und unmittelbar auf die Autobahn fahren werden, sind die Auswirkungen als gering einzustufen. Die Autobahnen selbst sind bereits jetzt Gebiete mit sehr hohen Lärmpegeln.

Weiterführende Informationen zur Lichtkonzeption liegen derzeit noch nicht vor. Es ist jedoch klar, dass die geplanten Beleuchtungen und Leuchtmittel dem Stand der Technik entsprechen werden und die sicherheitsrelevanten Standards für die geplanten Nutzungen respektiert werden.

Im Sinne der Umweltverträglichkeit sollte der Leitfaden „Gutes Licht im Außenraum“ (MDDI 2018) bei der weiteren Planung beachtet werden. Zu den wichtigsten Faktoren zählen hier u.a.: Lichtintensität, Abstrahlgeometrie, Farbtemperatur und Notwendigkeit. Die erhebliche lichttechnische Vorbelastung des Gebietes ist in der Dark-Sky Studie belegt und sollte dementsprechend im Rahmen von reduzierten Lichtemissionen beachtet werden.

Im Zuge der Sondierungen durch Firma Luxdetect S.à r.l. wurden keine Kampfmittelreste gefunden, weshalb das potentielle Risiko als sehr gering eingestuft wird.

Aus Sicht des Studienbüros sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch insgesamt als nicht erheblich zu bewerten.

⁷ Die in den folgenden Unterkapiteln bei der Bewertung schutzgutrelevanter Wirkungen verwendete Farbgebung stellt dementsprechend die "Erheblichkeit" einer Auswirkung dar. Die Farbgebung wird im Rahmen der Gesamtbewertung erläutert.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

Auswirkungen in vergleichsweise geringem Umfang zu erwarten bzw. in mittlerem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt

Durch die geplante Realisierung der beschriebenen Parkplatzflächen sind weder nationale noch europäische Schutzgebiete betroffen. Durch die gegebene Distanz sind die geplanten Maßnahmen auf der hier betrachteten Fläche bezüglich der Schutzziele, Zielarten und Habitate der in Kap. 3.2 genannten Schutzgebiete als unbedenklich zu bewerten.

Es sind auch keine Biotope oder regelmäßig genutzte Habitate im Sinne des Art. 17 NatSchG durch die geplante Entwicklung der Parkplatzflächen betroffen. Eine Rodung der vorhandenen Grünstrukturen sollte dennoch nur im Winterhalbjahr (Oktober - Februar) erfolgen. Im Rahmen der Gesamtentwicklung des Logistikzentrums ist generell eine naturschutzrechtliche Genehmigungsanfrage zu stellen. Diese Prozedur ist der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgeschaltet.

Von einer essenziellen Bedeutung (Art. 21 NatSchG) der Flächen, die für die Parkplatzentwicklung zur Verfügung stehen, ist nicht auszugehen. In der direkten Umgebung finden sich hochwertige Strukturen (Hecken), die für verschiedene ubiquitäre, aber auch planungsrelevante Arten von Bedeutung sind und die durch diese auch genutzt werden. Da diese Bereiche jedoch von der Parkplatzplanung ausgeschlossen sind, ist kein Effekt im Sinne des Art. 21 NatSchG zu befürchten.

Insgesamt wird empfohlen, bei der Planung des Neubaus einen größtmöglichen natürlichen Nutzen zu erzielen, indem auf eine standortgerechte Gestaltung mit einheimischen Gewächsen geachtet wird. Die standortangepasste Auswahl der Bepflanzung senkt den Bewässerungsbedarf. Bei der Pflege der Grünflächen sollte auf den Einsatz von Dünger und Herbiziden verzichtet werden.

Zusammenfassend werden die das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt möglicherweise beeinträchtigenden Effekte als unerheblich eingeschätzt. Die Prozedur des Antrags auf naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung im Rahmen der Gesamtentwicklung ist zu achten.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen 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 sehr stark anthropogen überprägt ist, ist dieses Schutzgut hinsichtlich seiner Ursprünglichkeit als bereits deutlich beeinflusst anzusehen. Vom Planvorhaben ist dementsprechend kein landwirtschaftlich bzw. pedologisch besonders wertvoller oder seltener Bodenstandort betroffen.

Aufgrund der derzeitigen Nutzung der Planfläche und der bereits größtenteils versiegelten Flächenanteile ist durch das Planvorhaben nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes auszugehen. Die Flächenanteile der geplanten Stellplatzflächen liegen außerhalb von Altlastenverdachtsflächen.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.4 Schutzgut Wasser

Natürliche Gewässer und Trinkwasserschutzzonen sind vom Planvorhaben nicht betroffen.

Das Kontaminationsrisiko des Schutzgutes Wasser bleibt jedoch in geringem Maße bestehen. Das Parkhaus wird an das öffentliche Abwassernetz angeschlossen, so dass ein potenzieller Schadstoffeintrag prinzipiell 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 Gewässerschäden ausgegangen werden.

Für die auf der geplanten Fläche anfallenden Niederschlagswässer sind verschiedene Retentionsbecken vorgesehen. Die Ableitung der Niederschläge und Abwässer erfolgt geregelt über das getrennte, öffentliche Niederschlagwasser- bzw. Abwassernetz.

Von einer Veränderung der Starkregengefahrenzonen durch die geplanten Parkplatzflächen oder eine Gefährdung der Parkplätze durch Starkregen ist nicht auszugehen.

Insgesamt können die Auswirkungen durch die visierten Parkplätze auf das Schutzgut Wasser als sehr gering eingestuft werden.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.5 Schutzgut Klima und Luft

Wie in Kapitel 3.5 beschrieben, weist das Lokal- oder Regionalklima im bebauten Bereich der Planzone eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsintensivierung auf. Erhebliche Verschlechterungen sind jedoch durch die geplanten parkplatz-Infrastrukturen im Vergleich zur vorherigen Nutzung nicht zu erwarten, da der Versiegelungsgrad unverändert bleibt und der Bau des Parkhauses einen vergleichsweise geringen Bereich im Kontext des gesamten Planvorhabens darstellt. Ähnlich verhält es sich mit dem Ausstoß klimarelevanter Emissionen oder indirekten Beiträgen zum Klimawandel.

Insgesamt sind die Auswirkungen des Projektes auf das Schutzgut Klima und Luft als gering zu bewerten, da voraussichtlich keine direkte Zunahme des Verkehrs und den damit einhergehenden Emissionen bewirkt werden.

In Summe können die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Klima und Luft als nicht erheblich bewertet werden.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

Auswirkungen in vergleichsweise geringem Umfang zu erwarten bzw. in geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.6 Schutzgut Landschaft

Durch die geplanten Parkplatzinfrastrukturen sind keine erhebliche Verschlechterungen im Vergleich zur vorherigen Nutzung zu erwarten, da der derzeitige ästhetische Wert des Grundstückes innerhalb der Z.A.E. Wolser F bereits als gering einzustufen ist. Zudem sind keine herausragenden Landschaftsräume durch das Planvorhaben betroffen, sodass bei entsprechender Gestaltung von einer harmonischen Integration in das Gewerbegebiet auszugehen ist.

Somit ist nur von einer sehr geringen Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft auszugehen.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten

Auswirkungen in vergleichsweise sehr geringem Umfang zu erwarten bzw. in sehr geringem Konflikt mit entsprechenden Kriterien

4.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Auf der Planfläche sind keine bekannten denkmalgeschützten Güter vorhanden.

Nach Angaben der INRA besteht jedoch ein erhöhtes Potential für archäologische Fundstellen. Mit der Stellungnahme (Réf N° 0201-C/23.5047, Anhang 13) wurde eine archäologische Diagnose angeordnet. Mit Schreiben vom 16.09.2024 (Anhang 14) bestätigte das *Ministère de la Culture*, dass die geforderten Untersuchungen durchgeführt wurden und keine weiteren archäologischen Maßnahmen erforderlich sind. Damit wurde die archäologische Einschränkung für die Fläche aufgehoben. Die Untersuchungen basierten auf einer zwischenzeitlich überarbeiteten Planung, die jedoch keine wesentlichen Änderungen in relevanten Aspekten aufweist. Daher ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes auszugehen.

⇒ keine erheblichen Beeinträchtigungen 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

Wie bereits beschrieben sind die Parkplatzinfrastrukturen lediglich als ein kleiner Teil des neuen Logistikzentrums der POST LUXEMBOURG zu betrachten. Der gesamte Standort wird umgenutzt sowie ausgebaut. Dieser Ausbau entspricht jedoch insgesamt den vorgegebenen Kriterien des PAG der Gemeinde Bettembourg und ist selbst nicht umweltverträglichkeitspflichtig.

Mensch/Bevölkerung: Durch den Ausbau des Standortes wird ein lokales Unternehmen zukunftsicher ausgebaut und es werden zudem Arbeitsplätze gesichert und generiert. Der Ausbau der POST LUXEMBOURG kommt dabei dem ganzen Land zu Gute.

Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt: Mit dem Ausbau des Standortes werden auch bisher ungenutzte Flächen in die Bebauung aufgenommen. Diese Bereiche sind zwar im Gesamtzusammenhang der Gewerbezone bereits anthropogen überprägt; sie weisen jedoch partiell geschützte Biotope auf und können zudem Lebensräume planungsrelevanter Arten darstellen. Entsprechend des modifizierten Naturschutzgesetzes vom 18. Juli 2018 ist im Rahmen der Gesamtplanung ein Antrag auf naturschutzrechtliche Genehmigung zu stellen, der auch eine Ökobilanzierung für potentiell beeinträchtigte Biotopstrukturen sowie eine artenschutzfachliche Bewertung enthält.

Boden: Durch den Ausbau der Planzone geht noch unversiegelte Fläche verloren. Da die Böden im Gewerbegebiet jedoch bereits stark anthropogen überprägt sind, wird ein Effekt hier als gering angesehen. Dennoch ist auf die verringerte Infiltrationsleistung durch Versiegelung im Wassermanagement der Fläche zu achten.

Wasser: Generell ist nach Realisierung der Gesamtplanung von einem gesteigerten Frischwasserverbrauch sowie einer erhöhten Abwasserproduktion auszugehen. Die entsprechenden Kapazitäten können jedoch durch die Gemeinde Bettembourg zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen der PAG-Prozedur wurden die erforderlichen Prüfungen umgesetzt und alle Potentialflächen mit in Betracht gezogen. Ein angepasstes Wassermanagement des Ausbaubereiches wird von Anfang an mitberücksichtigt.

Klima/Luft: Neue Versiegelungen und neue Gebäudekomplexe können sich negativ auf das lokale Kleinklima auswirken indem vorhandene Hitzeinseln vergrößert oder vorhandene Frischluftschneisen gestört werden. Im Rahmen der Gesamtplanung sollten die verbleibenden Freiflächen um die neuem Gebäudekomplexe herum daher so natürlich wie möglich gestaltet werden.

Mit dem Unterhalt des neu entstehenden Gebäudekomplexes ist ein deutlich gesteigerter Energieverbrauch verbunden. Dem gegenüber kann angeführt werden, dass das Gebäude über eine Photovoltaikanlage verfügen soll, welche den netto Stromverbrauch deutlich reduziert. Zudem wird die Gebäudetechnik dem Stand der Technik entsprechend, um generell effizient ausgestattet zu sein. Durch den Ausbau gehen bisher unversiegelte Flächen verloren. Demgegenüber werden mit mehreren offenen Retentionsbecken offene Bereiche geschaffen.

Landschaftsbild: Eine erhebliche Verschlechterung des Landschaftsbildes ist nicht zu erwarten, die geplante Bebauung wird sich in das Erscheinungsbild des Gewerbegebietes eingliedern.

In diesem Zusammenhang kann hinsichtlich kumulativer Effekte festgestellt werden, dass durch den Gesamtausbau der Gewerbeflächen insgesamt mehr Effekte zu erwarten sind als lediglich durch die Realisierung der avisierten Parkplatz-Infrastrukturen. Dennoch muss gesagt werden, dass sich der Ausbau konsequent am PAG der Gemeinde Bettembourg orientiert und potentielle Effekte durch die Umsetzung des PAG im Rahmen vorgeschalteter Prüfungen berücksichtigt wurden.

Sollten dem MECB weitere Projekte bekannt sein, die in räumlichem Zusammenhang mit dem hier betrachteten Vorhaben liegen und hinsichtlich kumulativer Aspekte von Relevanz sein könnten, so sollte dies im Rahmen des Screening-Avis des MECB thematisiert werden.

Grenzüberschreitender Einfluss

Mit etwa 1,8 km Entfernung zur nächstgelegenen Grenze ist keine relevante Nähe des Projektes zum Nachbarland Frankreich gegeben. Aufgrund der Dimension und Natur des Projektes sind keine grenzübergreifenden Einflüsse zu erwarten.

Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen

Schwere Unfälle oder Katastrophen sind hinsichtlich der geplanten Parkplatz-Infrastrukturen kaum von Relevanz.

Umkehrbarkeit

Mit Rückbau der Stellplatzflächen und dem kompletten Rückbau der bereits vorhandenen Verkehrsflächen ließe sich die Planzone in einen annähernd natürlichen Zustand wiederherstellen. Diese Umgestaltung wäre auch für die heute bereits versiegelte Fläche möglich. Aufgrund der baubedingten Bodenverdichtung würde sich allerdings ein technisch nur bedingt reversibler, geringer Einfluss auf das Schutzgut Boden ergeben. Aufgrund des Ist-Zustandes würde eine Umkehrung des Vorhabens wenig Einfluss hinsichtlich Versiegelung und Landschaftsbild haben.

Nullvariante

Mit Nicht-Durchführung des Projektvorhabens würde die Fläche im jetzigen, teils versiegelten Zustand bestehen bleiben. Es ist nicht garantiert, dass diese in ihrer Art fortbestehen würde und nicht, entsprechend der Ausweisung im PAG, mittelfristig einer anderen Nutzung weichen würde.

Die Nicht-Durchführung des Projektes würde dazu führen, dass die bereits versiegelte Fläche lediglich der Funktion als Gewerbegebäude mit umliegenden Wegen und Parkplatzflächen dient. Durch die Realisierung des Logistikzentrums und des Parkhauses mit mehreren Etagen ergeben sich pro Flächeneinheit mehr Nutzungsmöglichkeiten.

4.9 Gesamtbewertung

Tab. 3 fasst die schutzgutspezifisch ermittelten Ergebnisse der Vorprüfung zur Betroffenheit der Schutzgüter (Kap. 4.1 bis Kap. 4.8) zusammen. Das vorliegende Screening ergab hinsichtlich der geplanten parkplatz-Infrastrukturen keine Feststellung von erheblichen Umweltauswirkungen des Projektvorhaben für die betrachteten Schutzgüter.

Tab. 3: Übersicht zur Erheblichkeit schutzgutspezifischer Wirkungen – Gesamtbewertung der Ergebnisse der schutzgutspezifischen Vorprüfung.

STUDIE	BEWERTUNG	RELEVANT BZW. BERÜCKSICHTIGTE MERKMALE
Schutzgut Mensch	●	<ul style="list-style-type: none"> - Die Außenbeleuchtung ist entsprechend den Vorgaben des Leitfadens für „Gutes Licht im Außenraum“ zu gestalten und sollte bedarfsgerecht ausgestaltet sein. - Es sind entsprechende (verkehrstechnische) Sicherheitsmaßnahmen zu erfüllen. - Verkehrstechnischer Aspekt (Logistikzentrum)
Schutzgut Pflanzen, Tiere Biologische Vielfalt	●	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Rodung der Gehölze ist nur im Winterhalbjahr (Oktober - Februar) durchzuführen.
Schutzgut Boden	●	keine
Schutzgut Wasser	●	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzmaßnahmen im Falle von extremen Regenereignissen sind vorbeugend zu treffen.
Schutzgut Klima und Luft	●	keine
Schutzgut Landschaft	●	keine
Schutzgut Kultur- und Sachgüter	●	<ul style="list-style-type: none"> - hohes archäologisches Potenzial - Untersuchung wurde bereits umgesetzt ; unkritisch
Sonstiges	●	keine
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		

5 ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Die POST LUXEMBOURG plant in der Z.A.E. Wolser F in Bettembourg die Errichtung eines neuen Logistikzentrums, in dessen rahmen auch neue Parkplatz-Infrastrukturen (Parkhaus, Außenstellplätze) vorgesehen sind.

Da das Vorhaben die Errichtung von insgesamt 553 parkplatzflächen involviert, erfüllt es die Kriterien des modifizierten RGD vom 15. Mai 2018, Anhang IV, Punkt 65 („*Construction [...] de parkings*“) und unterliegt somit einer Prüfung im Rahmen eines EIE-Screenings.

Wie in Kapitel 4 ausgeführt wurde, konnten im Rahmen des vorliegenden Screenings keine erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne des Artikel 4 des *Loi modifiée du 15 mai 2018 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement* festgestellt werden.

Zusammenfassend wird für das Projektvorhaben aus Sicht des Studienbüros ein **EIE-Rapport als nicht erforderlich** angesehen.

6 VERWENDETE LITERATUR

- 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. Luxembourg. 64 Seiten.
- AGE [Administration de la gestion de l'eau] (2013): Leitfaden zum Umgang mit Regenwasser in Siedlungsgebieten Luxemburgs. 106 Seiten.
- DARKSKY [Dark-Sky Switzerland] (2017) : Studie über Lichtemissionen in Luxembourg. 59 Seiten.
- GEO-NET & LIST [Geo-net Umweltconsulting GmbH / Luxembourg Institute of Science and Technology] (2021): Klimaökologische Situation in Luxembourg. Hannover & Esch-sur-Alzette. 61 Seiten (zzgl. Pläne).
- ITM [Inspection du travail et des mines] (2017) : ITM-SST 1506.3 Prescriptions de prévention incendie DISPOSITIONS SPECIFIQUES Parkings couverts de plus de 20 véhicules. 15 Seiten.
- MDDI [Ministère du Développement Durable et des Infrastructures] (2018): Leitfaden „Gutes Licht“ im Außenraum für das Großherzogtum Luxemburg. 93 Seiten.
- MDDI [Ministère du Développement Durable et des Infrastructures] (2018): Plan Directeur Sectoriel „Paysages“. 121 Seiten.
- ZEYEN+BAUMANN Plan d'aménagement général PAG Bettembourg, Partie écrite, Version coordonnée März 2024. 28 Seiten.
- ZEYEN+BAUMANN Plan d'aménagement général PAG Mamer, Partie graphique, Plan coordonnée Januar 2025.

Sonstige Quellen und Datengrundlagen

<http://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de> (zuletzt aufgerufen am 26.06.2025).

<http://www.geoportail.lu> (zuletzt aufgerufen am 14.07.2025).

<http://map.mnhn.lu/> (zuletzt aufgerufen am 26.06.2025)

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

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

Loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire (Landesplanungs-Gesetz).

Loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain (PAG-Gesetz).

Loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. (SUP-Gesetz)

Loi du 21 juin 1976 relative à la lutte contre le bruit

Règlement grand-ducal du 1er août 2018 déterminant la valeur monétaire des éco-points.

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



4, rue Albert Simon
L-5315 Contern
T (+352) 26 390-1
LSC360.lu