

ÉMWELT

NATURSCHUTZ

Méi séier zoubetonéieren

Joël Adami

Mitte Juni präsentierte die Regierung ein Maßnahmenpaket für schnelleres Bauen. Umweltschutzorganisationen warnen vor einseitiger Problemanalyse und falschen Prioritäten.

„Wir werden die wichtigsten Naturschutzverfahren für Projekte und Bauten in Gebieten, die für die Urbanisierung vorgesehen sind, erheblich vereinfachen und beschleunigen.“ So formulierte es Umweltminister Serge Wilmes (CSV) auf einer Pressekonferenz, bei der er gemeinsam mit Innenminister Léon Gloden (CSV) und Wohnbauminister Claude Meisch (DP) eine Reihe von Instrumenten und Vereinfachungen vorstellte, mit denen „schneller und mehr gebaut“ werden soll. Sie präsentierten einen Katalog mit insgesamt 40 Maßnahmen, die jedoch zum Großteil nicht besonders detailliert ausformuliert wurden. Sowohl Mouvement écologique als auch Natur an Ëmwelt haben in den letzten Tagen erhebliche Zweifel an diesen Plänen geäußert. Letztere Umwelt-NGO hat außerdem eine Stellungnahme zu geplanten Änderungen am Naturschutzgesetz präsentiert, die in die gleiche Kerbe schlägt.

Méco und Natur an Ëmwelt stellen klar, dass sie nicht grundsätzlich gegen Vereinfachungen von Prozeduren sind. Erstere NGO gibt sogar an, selbst bereits dementsprechende Vorschläge gemacht zu haben. Allerdings, so beide Organisationen in separaten Stellungnahmen, sei weder die Problemanalyse der Regierung noch ihre Zielsetzung mit dem Naturschutz vereinbar. In Zukunft soll, so die Ankündigung der Regierung, das Prinzip „Schweigen bedeutet Zustimmung“ dafür sorgen, dass schneller gebaut werden kann.

Silence vaut ... keine Mitsprache

Für die Umweltschutzorganisationen ist dies ein rotes Tuch, da sie befürchten, dass es dadurch zu negativen Einflüssen auf die Umwelt kommen könnte. Auch die Rechte Dritter würden mit diesem Prinzip nicht gewahrt. So fordert der Méco, Betroffene wie zum Beispiel Anrainer*innen von Anfang an in die Entwicklung von Projekten einzubinden, statt ihr Mitspracherecht zu beschneiden. „Wer Prozeduren zeitlich ‚reduzieren‘ will, sollte Bürger*innen frühstmöglich einbinden“, so die NGO.

Es ist ohnehin nicht klar, ob lange Wartezeiten bei Bauprojekten mit den Prozeduren zu tun haben: In einer

Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der DP-Abgeordneten Luc Emering und André Bauler gab Wilmes an, die gesetzliche Maximaldauer von sechs Monaten würde bei 70 Prozent der Anfragen bei Bauprojekten in der Grünzone eingehalten. Bei jenen, die diese Dauer überschreiten, handle es sich hauptsächlich um Fälle, bei denen der*die Antragsteller*in langsam auf Nachfragen reagiere.

Plan der Regierung ist es auch, künftig die Prozeduren für den speziellen Entwicklungsplan (Plan d'aménagement particulier – PAP) und für die Umweltimpaktstudie (Evaluation

des incidences sur l'environnement – EIE) zusammenzulegen und die EIE erst ab einer versiegelten Fläche von vier Hektar nötig zu machen. Die Umweltschützer*innen des Méco stellen die Frage, wie diese Fläche genau berechnet werden soll, und geben zu bedenken, dass der „ökologische Wert einer Fläche [...] nicht alleine auf der Größe“ fuße.

Die Landschaft weiter zerschneiden

Die Idee, dass man einfach die Fläche vergrößert, ab der eine Impaktstudie nötig ist, zieht sich durch viele der

Brachflächen in Siedlungen können schnell zu Biotopen werden. Ob das Konzept „Natur auf Zeit“ zu mehr oder weniger Naturschutz führt, hängt von der Ausgestaltung ab.



Maßnahmen der Regierung. Dabei handelt es sich jedoch mitnichten um eine administrative Vereinfachung, sondern einfach um ein gezieltes Wegschau- en – mögliche Umweltprobleme werden somit einfach wegdefiniert. In eine ähnliche Richtung geht die Idee, dass um bestehende Gebäude in Grünzonen herum eine „leichte Verdichtung“ entstehen könne. Die Regierung will dazu eine spezielle Zone definieren, mit der solche Gebäude dann nicht mehr den Bestimmungen der Grünzone unterlägen. Der Méco sieht darin eine Aufweichung der Kompetenzaufteilung zwischen Innen- und Umweltministerium und warnt vor zusätzlicher Zersiedlung der Landschaft. Luxemburg ist ohnehin bereits das Land mit den zerschnittensten Lebensräumen in Europa: 93 Prozent der Landesfläche gelten als stark fragmentiert, wie 2020 die OECD feststellte (siehe woxx 1607).

„Auch wenn im Naturschutzbereich durchaus administrative Vereinfachungen unternommen werden könnten, so ist es vor dem Hintergrund des alarmierenden Zustandes unserer Natur bedenklich, wenn Prozeduren abgebaut werden sollen, mit dem Risiko die natürliche Umwelt weiter zu fragilisieren“, so Natur an Ëmwelt. Die NGO wünscht sich, dass stattdessen Natur und Artenvielfalt verstärkt geschützt werden, indem „wertvolle Habitate“ geschützt und Lebensräume wiederhergestellt werden. Die Regierung hat allerdings das Gegenteil vor: Die Liste der geschützten Arten soll überarbeitet werden. Da sie allerdings nur angibt, sich auf wissenschaftliche Evaluierungen stützen zu wollen, ist sehr unklar, was genau gemeint ist – immerhin ist nicht davon auszugehen, dass sich der Bestand von Insekten oder Vögeln inmitten einer großen Biodiversitätskrise ausgerechnet in Luxemburg auf magische Art und Weise erholt hat. So nennt der Méco diese geplante Maßnahme „absolut unverständlich“.

Natur auf Zeit, Zeit ohne Natur

Wie die angestrebten „Vereinfachungen“ umgesetzt werden sollen, ist indes noch unklar. Es ist anzunehmen, dass das Naturschutzgesetz angepasst werden muss – hier gibt es ohnehin eine Reform, die auf dem Instanzenweg ist. Die wurde jedoch nicht von der CSV-DP-Koalition verfasst, sondern von der vorherigen Regierung. Doch auch in dem Vorschlag ist Natur an Ëmwelt nicht alles grün, wie eine vorige Woche veröffentlichte Stellungnahme zeigt.

Die oft erwähnte Idee der „Natur auf Zeit“ wurde also von der ehemaligen Umweltministerin Joëlle Welfring (Déi Gréng) in einen Gesetzesvorschlag geschrieben, noch bevor sie sich in den Wahlprogrammen von CSV und DP wiederfand. Die Umwelt-NGO kritisiert in ihrer Stellungnahme, dass zu viele Unklarheiten bestünden: Was wäre, wenn sich streng geschützte Habitate „auf Zeit“ bildeten oder sich in diesen

MOBILITÄT

auf EU-Ebene geschützte Arten wiederfänden? Natur an Umwelt verweist auf eine Studie aus Deutschland, die aufzeigt, dass das Konzept „Natur auf Zeit“ nicht unbedingt eine Vereinfachung der Prozeduren bedeutet.

Im Maßnahmenkatalog der CSV-DP-Regierung findet sich das Konzept ebenfalls wieder. Allerdings sollen die entsprechenden Gebiete nachträglich als solche definiert werden und nicht erst, wie im Gesetzesentwurf vorgesehen, nach einer administrativen Prozedur. Der Méco befürchtet, dass mit dieser Vorgehensweise die Zerstörung bereits existierender Biotope vorangetrieben werden könnte.

Reform oder Annullierung?

In dem „alten“ Gesetzesprojekt der blau-rot-grünen Koalition gibt es eine recht technische Änderung, die die CSV-DP-Regierung sicherlich beibehalten will. Schon die vorherige Regierung versprach sich dadurch eine Beschleunigung der Prozeduren: Die Anfechtung einer Behördenentscheidung soll nicht mehr durch den „recours en annulation“ stattfinden, sondern wieder durch den „recours en réformation“. Die Annullierungsklage wurde mit dem neuen Naturschutzgesetz 2018 eingeführt, damit Expert*innen und nicht die Gerichte die ökologischen oder biologischen Sachfragen klären können.

Mit dem „recours en réformation“ ist es den Gerichten möglich, eine Behördenentscheidung abzuändern – ohne dass unbedingt das Wissen von Expert*innen einfließt. Bei einer Annullierung hingegen muss die zuständige Behörde eine neue Entscheidung treffen, die konform mit dem Gerichtsurteil ist. Der Tausch ist also: Naturschutzexpertise gegen Schnelligkeit bei der Prozedur. Natur an Umwelt warnt davor und bezieht sich auch auf die Stellungnahme des „Ordre des architectes et des ingénieurs-conseils“.

Aktuell sieht es so aus, als liege der Gesetzesentwurf der vorigen Regierung erst einmal auf Eis. Es ist unklar, ob die Regierung einen neuen Entwurf auf den Instanzenweg geben will oder ob die Vorlage der alten Regierung angepasst werden soll. Ohnehin fehlt noch die Stellungnahme des Staatsrates, ohne die die Arbeiten an dem Gesetz ohnehin nicht weitergetrieben werden.

Die Analyse von Natur an Umwelt zeigt, dass auch Déi Gréng sich vorwerfen lassen müssen, den Naturschutz zugunsten der angeblichen Vereinfachung von Prozeduren verwässern zu wollen. Allerdings bedeuten die neu vorgeschlagenen Maßnahmen zwangsläufig eine weitere Verschlechterung des ohnehin nicht sehr rosigen Zustands der Umwelt und Biodiversität in Luxemburg. Die entsprechenden NGOs produzieren zwar viele Stellungnahmen und Positionspapiere, doch es ist mehr als zweifelhaft, ob dies alleine ausreichen wird.

UNFALLSTATISTIK

Die Straßen werden gefährlicher

Joël Adami

Der Bericht über die Unfallstatistik des vergangenen Jahres zeigt, dass trotz weniger Toten mehr schwere Unfälle auf Luxemburgs Straßen vorkommen. Dabei trifft es immer öfters die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen.

Eigentlich sollte Autofahren immer sicherer werden. Moderne Technik hilft den Fahrer*innen dabei, schwere Unfälle zu vermeiden, und Sicherheitsausstattung wie etwa Airbags sorgen dafür, dass im Falle eines Falles die Folgen gemildert werden. Doch in Luxemburg sorgt das stetige Wachstum der Bevölkerung – und vor allem der Automobile – dafür, dass es mehr statt weniger Unfälle gibt. 2022 wurden 1.094 Unfälle mit Verletzten oder Getöteten gezählt, 2023 waren es 1.101. Das sind, trotz der sichereren Autos, mehr als noch ein Jahrzehnt davor, denn 2013 waren es 949. Das belegen die Zahlen, die das Verkehrsministerium letzte Woche veröffentlichte.

Im vergangenen Jahr sind weniger Menschen auf Luxemburgs Straßen gestorben als im Jahr davor. Das heißt jedoch nicht, dass der Straßenverkehr ungefährlicher geworden wäre. Im Gegenteil, die Zahl der Unfälle mit schweren Verletzungen ist gestiegen. Auch die vermeintlich geringere Anzahl der Todesfälle muss in Relation gesehen werden: 2022 gab es 36 Tote im Straßenverkehr, 2021 waren es 24 und 2023 starben 26 Menschen durch Unfälle auf Straßen. Während die Zahl der Toten gesunken ist, stieg die Zahl der Schwerverletzten auf ein Rekordniveau an, nämlich 347. Zumindest in den letzten zehn Jahren gab es keinen höheren Wert, im Jahr 2015 lag die Zahl bei 319 Schwerverletzten.

Mehr Unfälle bei gutem Wetter

Die meisten Toten und Schwerverletzten waren Autofahrer*innen oder -insass*innen sowie Motorradfahrer*innen. Doch gerade bei den schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, ist ein Anstieg der schweren Unfällen zu vermerken. 2022 gab es 28 schwe-

re Unfälle mit Fahrradfahrer*innen und 36 schwerverletzte oder getötete Fußgänger*innen, während es im Folgejahr 40 Fahrradfahrer*innen und 53 Fußgänger*innen waren, die Opfer schwerer Unfälle wurden. Im langjährigen Trend scheinen Verkehrsunfälle mit schweren Folgen für Fußgänger*innen zurückzugehen, während solche mit Fahrradfahrer*innen zunehmen. Auch bei den Motorradfahrer*innen stieg die Zahl der Schwerverletzten trotz zahlreicher Kampagnen stark an: von 71 im Jahr 2022 auf 105 im Vorjahr.

Während schwere Unfälle auf Autobahnen zum Glück recht selten sind, steigt ihre Zahl im Ortsgebiet. Die Unfallursachen sind meist nicht eindeutig zu bestimmen, doch scheinen Jahreszeit und Wetter oft eine Rolle zu spielen. Es ist relativ gut nachvollziehbar, dass in den dunkleren Jahreszeiten Herbst und Winter mehr Unfälle passieren. Dass jedoch beinahe zwei Drittel der schweren Unfälle sich bei trockenem Wetter ereignen, wirkt auf den ersten Blick paradox. Allerdings ist es wohl so, dass viele Menschen bei nassem Wetter vorsichtiger fahren.

Erhöhte Geschwindigkeit ist mit 42 Prozent nach wie vor die Hauptursache von tödlichen Unfällen in Luxemburg, während alkoholisierte Fahrer*innen für beinahe ein Drittel von ihnen verantwortlich sind. Bei den schweren Unfällen kommt das Nichteinhalten von Verkehrsregeln wie Missachtung der Vorfahrt und Überfahren der Sicherheitslinie an erster Stelle.

Die „Administration des enquêtes techniques“ (AET) des Mobilitätsministeriums untersucht Verkehrsunfälle aller Art, auch im Schienen-, Flug und Flussverkehr. In den detaillierten Bericht wird allerdings immer nur eine Auswahl von Unfällen aufgenommen, da die Verwaltung „weder die technischen Mittel noch die personellen Ressourcen“ hat, um alle Unfälle auszuwerten. Da es, anders als bei anderen Verkehrsmitteln, in PKWs noch keine „Blackbox“ gibt, die Verkehrsdaten aufzeichnet, wird der Faktor Geschwindigkeit von der AET in ihrem

jährlichen Bericht nicht berücksichtigt. In Zukunft wird der Einbau solcher Geräte bei Neuwagen durch eine europäische Richtlinie verpflichtend. Im Moment fehlt jedoch eine Analyse der häufigsten Todesursache im Luxemburger Straßenverkehr.

Selbst Zebrastreifen sind schwer

Vielleicht wäre die Schlussfolgerung auch politisch zu brisant, immerhin haben sich die Regierungsparteien DP und CSV in den Wahlkämpfen 2023 stets gegen ein generelles Tempolimit auf 30 Stundenkilometer innerorts ausgesprochen. Wer die vermeintliche Freiheit von Tempo 50 im Ortsgebiet nicht aufgeben will, nimmt weitere getötete und schwerverletzte Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in Kauf. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch, neben einer angepassten Straßenraumgestaltung und sicherer Infrastruktur, eine der wirksamsten Methoden für die Verringerung von schweren Unfällen.

Ein aufschlussreiches Beispiel, wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Infrastrukturen zusammenwirken können, zeigte das Zentrum für Urban Gerechtigkeit (ZUG) im Juni 2023: Damals veröffentlichten die Aktivist*innen eine Onlinekarte von Eingängen zu Tempo-30-Zonen in Luxemburg-Stadt, an denen Zebrastreifen fehlen oder inkorrekt aufgemalt sind. Laut staatlichen Richtlinien müssen Eingänge von 30km/h-Zonen, die von einer Staatsstraße abzweigen, mit einem Fußgänger*innenüberweg mit rotem Hintergrund versehen sein. Die Analyse des ZUG zeigte, dass in mindestens 131 Fällen der rote Hintergrund fehlte und in 108 Fällen überhaupt kein Zebrastreifen vorhanden war. Obwohl sichere Infrastruktur für sanfte Mobilität auch ein entscheidendes Element für die ob der Klimakrise nötige Verkehrswende wäre, scheint es in Luxemburg nur sehr wenig politisches Interesse hierfür zu geben.



Nicht jeder Autounfall geht so glimpflich aus: Die Zahl der schweren Autounfälle in Luxemburg steigt.

FOTO: CC BY-SA 3.0 TOMMI NUMMELIN/NTK/MEDIA