



Nationale Parkraumstrategie

Pressekonferenz
25. Mai 2023

François BAUSCH
Vizepremierminister
Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Département de la mobilité
et des transports



- Bestimmungen zum Parkraum sind in Luxemburg eine **kommunale Kompetenz**.
- Die **Parkraumstrategie schreibt nichts vor**, aber sie gibt **konkrete Empfehlungen**, wie die Akteure der Mobilität beim Thema "Parken" ihre **Verantwortung übernehmen** können.
- **Jede Autofahrt ist ein Parkplatzwechsel**.
- Über den Umgang mit Parkraum **steuern die Gemeinden das Verkehrsaufkommen** mit. Dasselbe gilt, besonders betreffend den Spitzenstundenverkehr, für **Arbeitgeber**.
- **Grund und Boden** sind in Luxemburg **wertvolle Ressourcen**. Deshalb soll man sich auch bei Parkplätzen fragen: wozu, wo, wie viele, zu welchem Preis? *Man soll den Parkraum effizient nutzen.*
- Der **öffentliche Raum** wird für **öffentliche Zwecke** gebraucht. Die Nutzung von Parkplätzen im öffentlichen Raum soll **über den Preis gesteuert werden**.
- **Kurzzeitparken** (also etwas anliefern, abholen, einkaufen...) trägt zum **Leben im öffentlichen Raum** bei. Sein Fahrzeug aber länger als 3 Stunden irgendwo abzustellen, ist eine rein private Nutzung.
- **Differenziertere Stellplatzschlüssel** würden mehr und günstigeren **Wohnraum** ermöglichen.
- Alles zum Thema auf **www.parken.lu**

Däiwelskrees vum Parken (Video) 1'40"



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





Todd Litman

Victoria Transport Institute



104 Stakeholderinterviews

Syvicol

Städtische Gemeinden – Stadtplaner

Ville de Luxembourg, AC Esch/Alzette, AC Dudelange, AC Differdange

Städtische Gemeinden – Verkehrsplaner

VDL, AC Esch/Alzette, AC Dudelange

Suburbane Gemeinden

AC Mersch, AC Diekirch, AC Wiltz, AC Bertrange, AC Leudelange, AC Sanem

Ländliche Gemeinden

AC Steinfort

Service Parking

AC Mersch, AC Esch/Alzette, VDL, AC Mertert, AC Hesperange

Ministerien

MMTP, MINT, ML, DATER, MINECO, DIGITAL, MEN

Verwaltungen

Ponts et chaussées, Bâtiments publics, Police

Entwicklungsgesellschaften

FUAK, Fonds de Logement, SNHBM, Agora, Abitatio, Fonds Belval

Architektenbüros

WW+, HSA, BFF, Steinmetz-Demeyer, Christian Bauer, Bruck+Weckerle, Holweck Bingen

Stadt- und Raumplanbüros

Zeyen+Baumann, Dewey Muller, Van Driessche, Pact, ECAU

Ingenieurbüros

Schroeder & Associés, Goblet & Lavandier, Luxplan

Unternehmensnahe Projektträger

Luxinnovation, IMS

Immobilienentwickler

WPW Promotions, Eifel-Haus, Giorgetti, Tracol, Polyform

Bauunternehmen

Giorgetti, Stugalux

RGTR

Sales-Lentz, Vandivinit, Emile Weber

CFL

Lieferdienste

Wedely, GroupLunch, La Provencale, LuxCaddy

Paketlieferdienste

DHL.

Taxianbieter

NGO

Mouveco, Provelo, Velo Diddeleng, ACL

Cargo

Arthur Welter

Banken und Versicherungen

Raiffeisen, Foyer

Einzelhandel

Cactus

Beratungsunternehmen

KPMG



P 01 **ÜBERSICHT**



P 02 **PARKRAUMMANAGEMENT
IM ÖFFENTLICHEN RAUM**



P 03 **LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG
VON PARKPLÄTZEN**



P 04 **STELLPLATZSCHLÜSSEL**



P 05 **FAHRRADPARKEN**



P 06 **BETRIEBLICHES PARKRAUMMANAGEMENT**



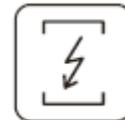
P 07 **CARSHARING**



P 08 **BUSPARKPLÄTZE**



P 09 **P&R-ANLAGEN UND MITFAHRERPARKPLÄTZE**



P 10 **LADESÄULEN AN PARKPLÄTZEN**



P 03 LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG VON PARKPLÄTZEN

Ort gestellte Fragen (FAQ)

- > Wie beeinflussen Längsparkplätze den öffentlichen Raum?
- > Wie beeinflussen Längsparkplätze das Mobilitätsverhalten in einer Ortschaft?
- > Wie ersetzt man Längsparkplätze durch Bündelung?

Themen

Ansprüche an das Straßenbild	3
Auswirkung von Längsparkplätzen auf das Mobilitätsverhalten	6
Bündelung von Parkplätzen	8
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen	14

Auf einen Blick

Längsparkplätze tragen wesentlich zum „Teufelskreis des Parkens“ und so zur Zunahme des motorisierten Verkehrs bei. Zum einen beschlagnahmen Längsparkplätze für eine private Nutzung denjenigen Teil des öffentlichen Raums, auf dem attraktive Alternativen zum Autofahren – sichere Radwege, breite Gehwege, Buspriorisierungen – geschaffen werden könnten. Zum anderen macht die Möglichkeit, sein Privatauto direkt vor der eigenen Haustür auf der Straße abzustellen, dieses immer zum bequemsten Verkehrsmittel. Durch Car-sharing in Wohngebieten und eine generelle Bündelung der Parkplätze, die sich nach einer Bedarfsanalyse als tatsächlich notwendig herausgestellt haben, können Längsparkplätze ersetzt werden.

Glossar

Straßenbild Raum, den man zwischen den Fassaden der beiden Straßenseiten wahrnimmt, ungeachtet dessen, ob man die Straße vom privaten Grund oder vom öffentlichen Raum aus betrachtet.

Ösling Straß zwischen einem vorseitennahem am rechten Fahrbahnrand entlang von Längsparkplätzen fahrenden Radfahrer und einer sich plötzlich öffnenden Fahrbahn. Führt zu schweren Verletzungen beim Radfahren.

Apollinaris Bierengeneris, demzufolge der Weg von der Wohnung zum Parkhaus etwas gleich lang sein soll wie der zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Apollinaris macht ein gutes TV-Angebot noch attraktiver.

Lanzzeit- und Nachtparken am

Beschließung, stationnement, parking und zone

Parkraummanagement als Teil betrieblicher Mobilitätspläne

Der Aspekt des Parkens kommt in jedem Handlungsfeld eines betrieblichen Mobilitätsplans vor. Das für Transport zuständige Ministerium bietet den Arbeitgeber eine kostenlose Unterstützung bei der Ausarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsplans an.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die ein Unternehmen ergreifen kann, um den von ihm verursachten Verkehr und somit auch den benötigten Parkraum zu steuern. Die meisten dieser Maßnahmen sind nicht kostspielig, bzw. finanzieren sich selbst durch Effizienz- und Produktivitätsgewinne. Eine Schlüsselrolle hat der betriebliche Mobilitätsbeauftragte.

Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > Für jede Buslinie soll an ihrer Endstation ein Warteparkplatz vorgesehen werden.
- > Es ist sinnvoll, diese Warteparkplätze zu bündeln. Wenn auf dem Busbahnhof selbst kein Raum für solche Parkplätze ist, sollen sie möglichst nahe sein, um Leerfahrten durch die umliegenden Stadtviertel auf ein Minimum zu reduzieren.
- > Es ist wichtig, die Warteparkplätze mit einer Sanitäranlage für die Fahrerinnen und Fahrer auszustatten.
- > Auch für Reise- und Fernbusse sollen in der Stadt oder am Stadtrand Warteparkplätze ausgewiesen werden. Von dort aus können die Fahrer mit dem öffentlichen Verkehr ins Zentrum gelangen.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Für Linienbusse nicht ausreichend Warteparkplätze (am Busbahnhof selbst, oder in unmittelbarer Nähe) zu schaffen, führt unweigerlich zu Leerfahrten durch die umliegenden Stadtviertel und zum Abstellen der Busse an Orten, die dafür nicht vorgesehen sind.
- > Reise- und Fernbusse, die ihre Wendezeit in den Busbahnhöfen des regionalen oder städtischen Linienbusverkehrs verbringen, stören unter Umständen den Betrieb und drängen Linienbusse zu Leerfahrten.
- > Wenn Warteparkplätze für Reise- und Fernbusse kostenpflichtig gemacht werden, müssen auch die umliegenden Parkmöglichkeiten bewirtschaftet werden. Sonst stellen diese Unternehmen ihre Busse an dafür nicht vorgesehenen Orten kostenlos ab. > [siehe PaP](#)

Deckblatt:

- FAQ
- Themen
- "Auf einen Blick"
- Fachausdrücke

Arbeitsblätter (8-24):

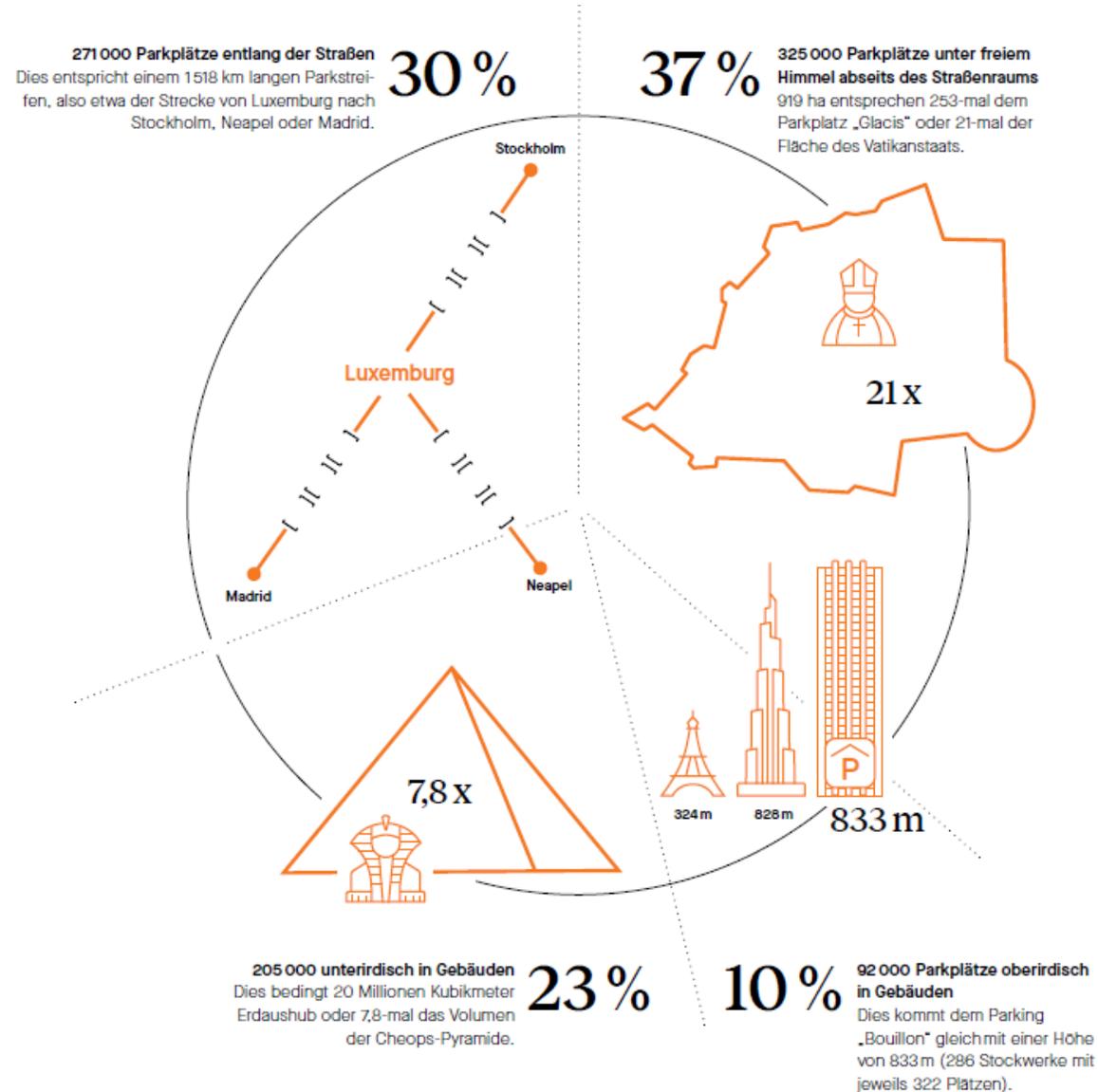
- Erklärungen
- Fotos
- Grafiken
- Beispiele

Letzte Seite:

- Empfehlungen
- Kontraproduktive Maßnahmen



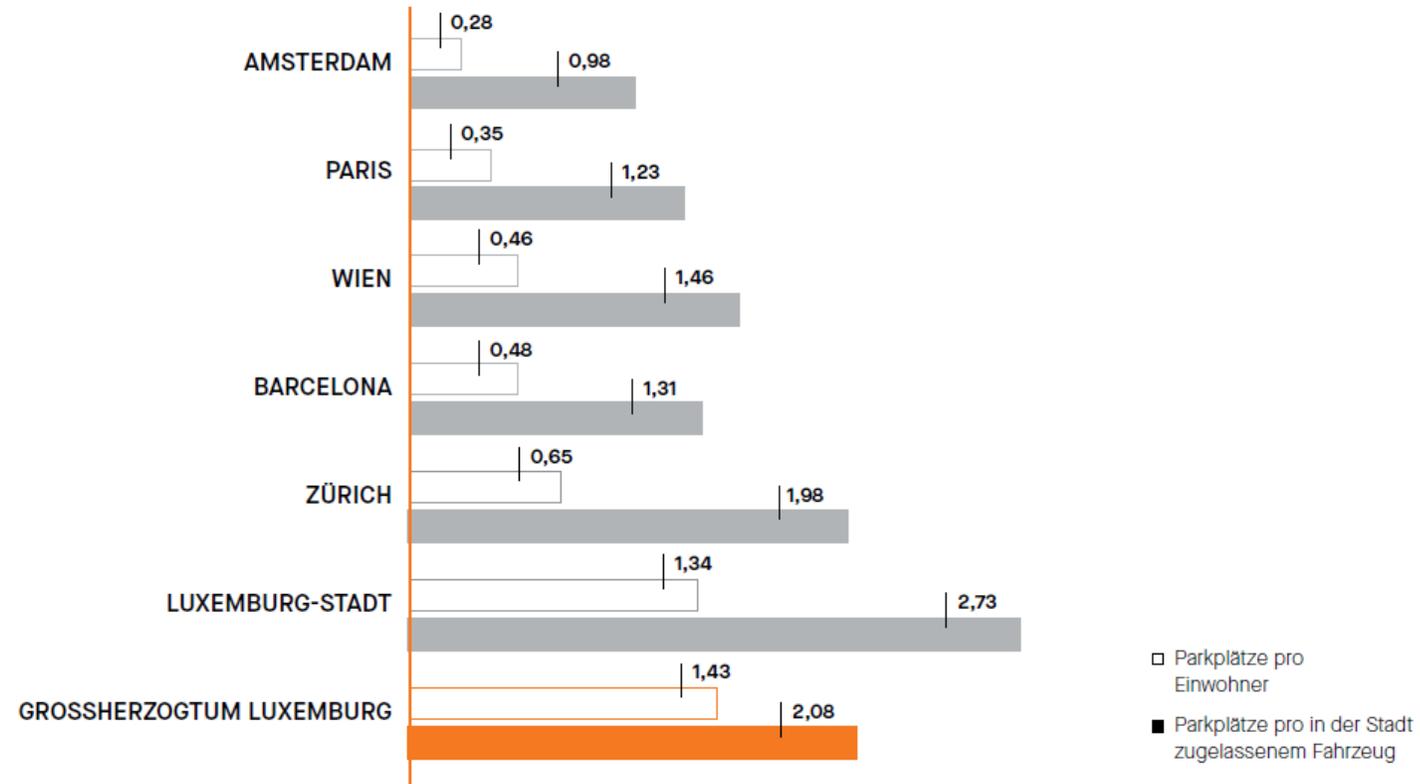
P01 - Übersicht: "Wie viele Parkplätze gibt es?"



P01 - Übersicht: "Wie viele Parkplätze gibt es?"



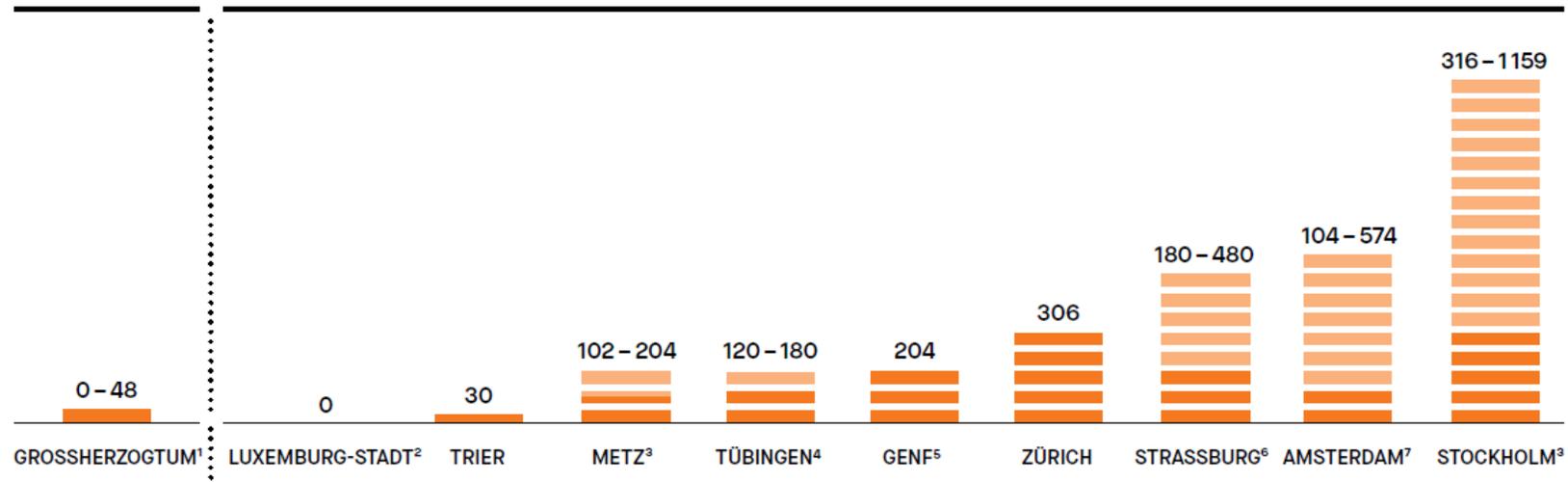
Parkplatz pro Einwohner und pro zugelassenem Fahrzeug
im europäischen Vergleich (Stand 2021) ↓



P01 - Übersicht: "Langzeitparken im öffentlichen Raum"



Jährlicher Preis für die erste Anohnervignette
im europäischen Vergleich (in EUR, Stand 2023) ↓



¹ je nach Gemeinde

² Erste Vignette pro erwachsener Person im Haushalt

³ je nach Zone

⁴ je nach Fahrzeuggewicht

⁵ nur wenn nachweislich kein privater Parkplatz

⁶ je nach Einkommen (ab dem 1. Oktober 2023)

⁷ je nach Zone und nur wenn nachweislich
kein privater Parkplatz

80% zu Hause

16% anderer Ort 4% Fahren





De facto Bezuschussung des Anwohnerparkens, pro Auto und Jahr (Auswahl, Stand 2021) ↓

Gemeinde	Anwohnerparken (EUR)		Mietkosten** (EUR)	Kostenunterschied (EUR)	
	1. Auto*	2. Auto*		1. Auto***	2. Auto***
Luxemburg-Stadt (Zentrum)	0	60	2 100	-2 100	-2 040
Esch-sur-Alzette	0	60	1 320	-1 320	-1 260
Mamer	0	0	1 200	-1 200	-1 200
Echternach	48	48	1 080	-1 032	-1 032
Remich	0	30	960	-960	-930

* Jährliche Kosten für eine Vignette permanente

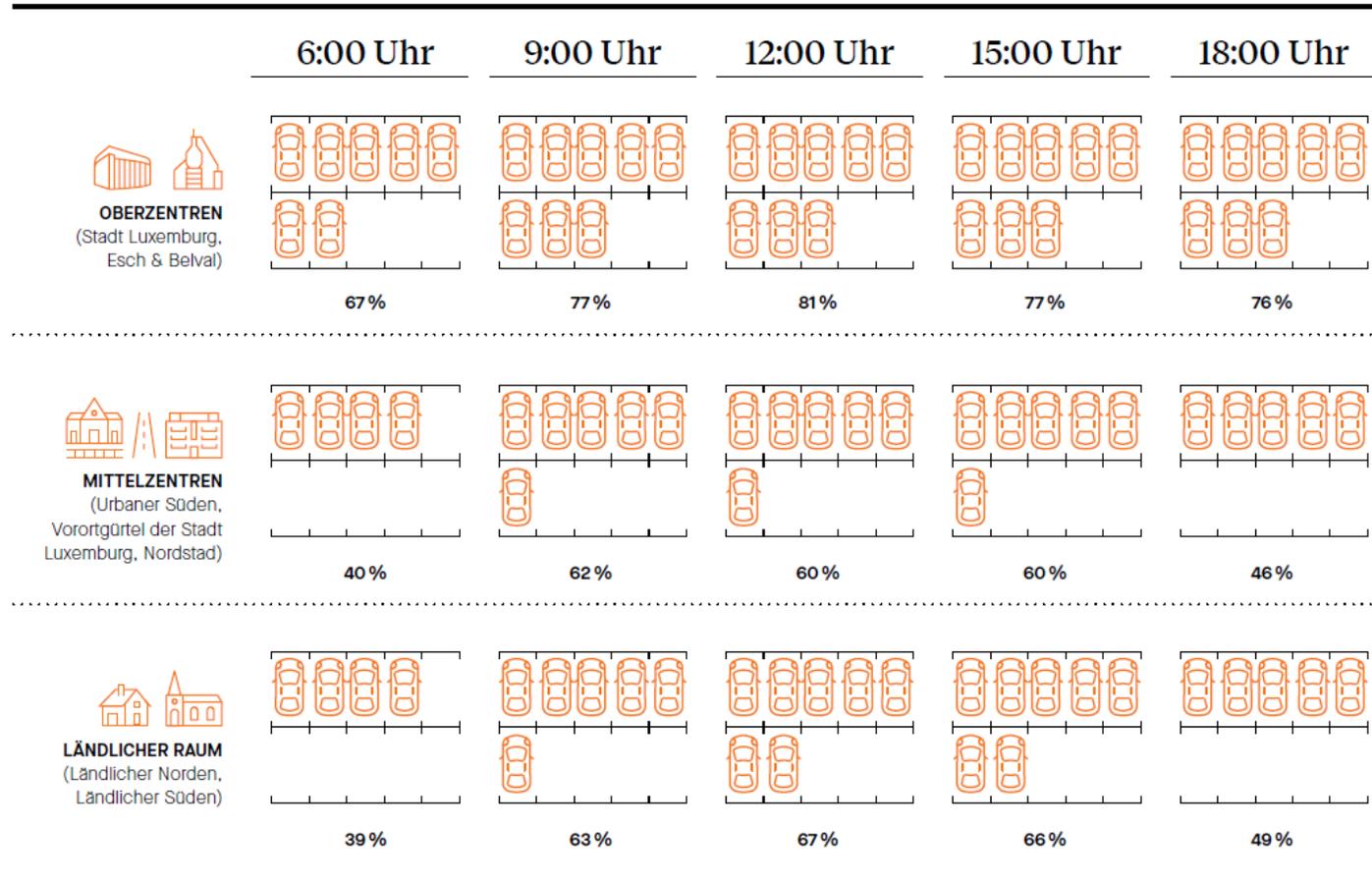
** Durchschnittliche Jahresmiete für einen Außenparkplatz

*** Kostenunterschied im Vergleich zur jährlichen Miete eines Außenparkplatzes

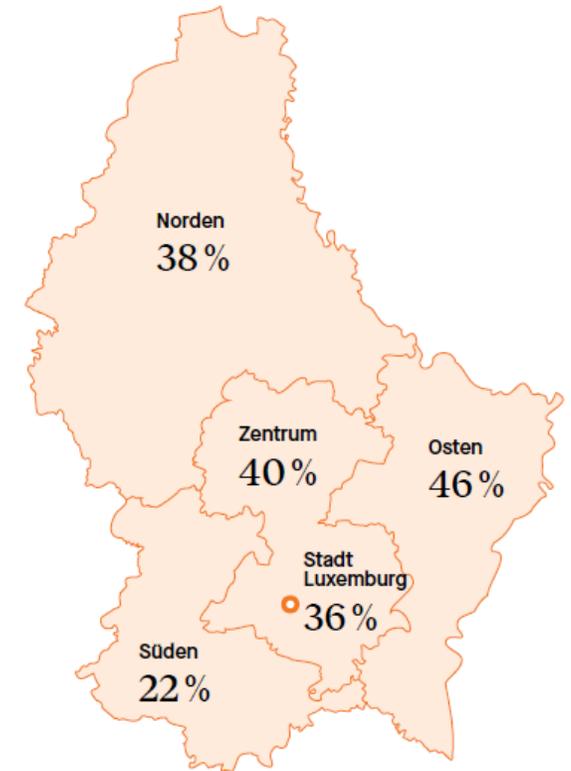
P01 - Übersicht: "Belegung von öffentl. Parkplätzen"



Durchschnittlicher Belegungsgrad
von öffentlichen Parkplätzen ↓



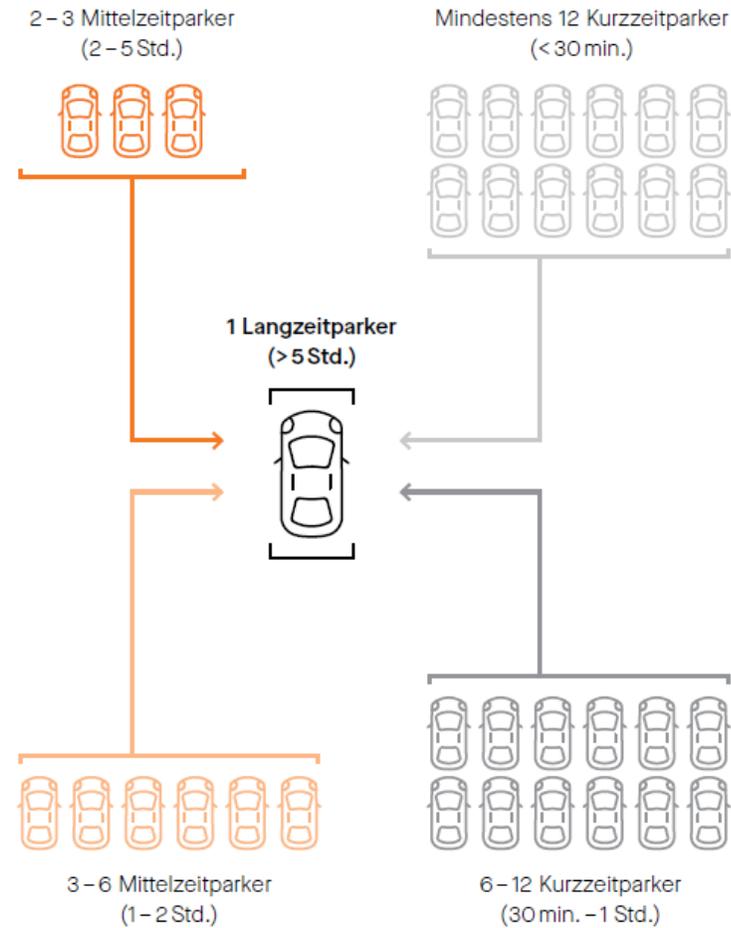
Anteil der am Wohnort im Straßenraum geparkten Autos, für welche auch auf dem Privatgrundstück ein Parkplatz zur Verfügung stünde ↓



Quelle: MMTP und Ilres, 2020



Anzahl Parkvorgänge, die 1 Langzeitparker in 6 Stunden verhindert ⬇







Der iterative Prozess des Parkraummanagements



Bewirtschaftungsform

- > Anwohnerparken *stationnement résidentiel* > [siehe Seite 11](#)
- > Kostenpflichtiges Parken *parking payant* > [siehe Seite 14](#)
- > Parken mit Parkscheibe *disque* > [siehe Seite 15](#)

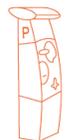
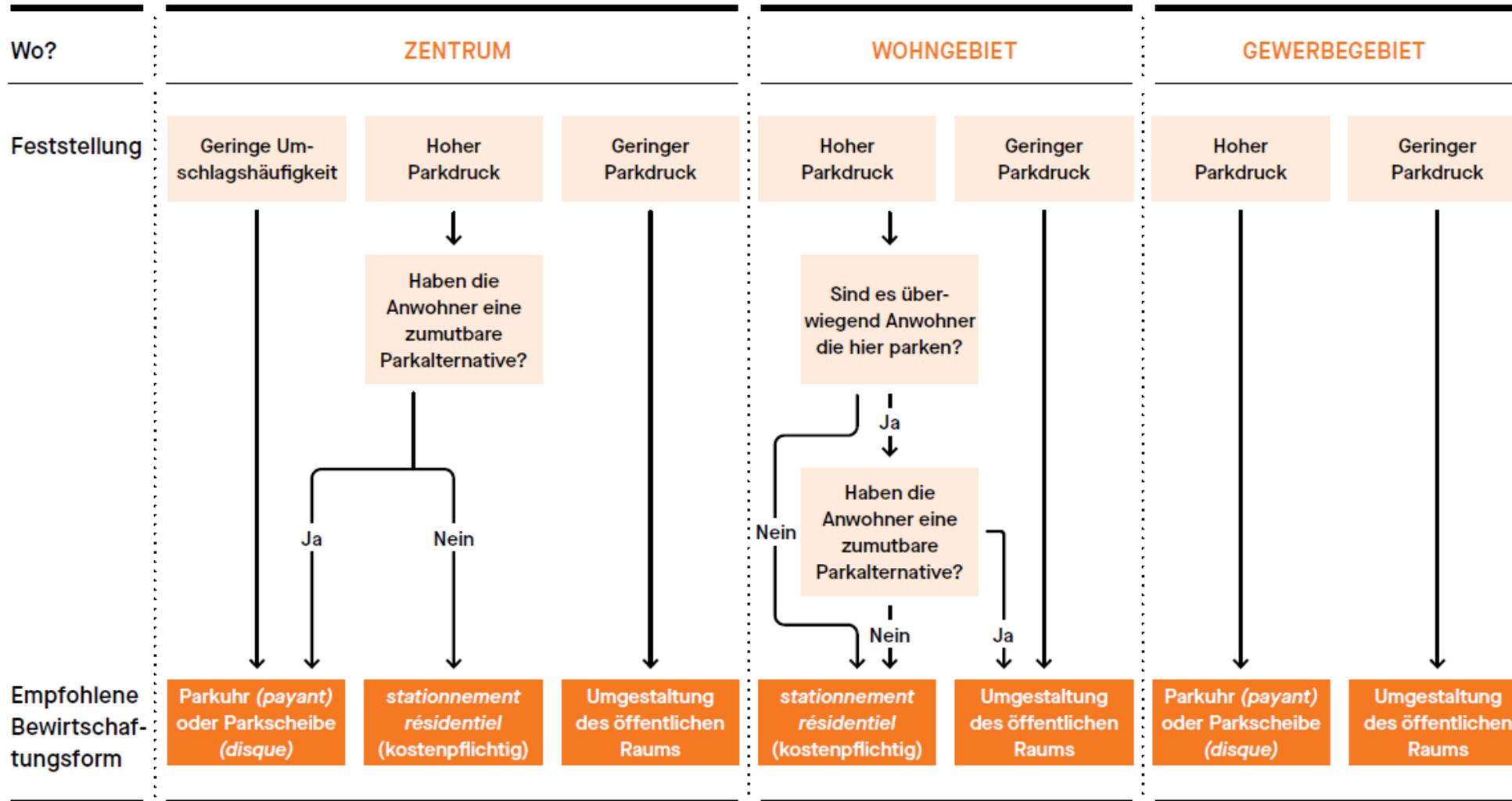
Sonderparkplätze und -regelungen

- > Sondernutzungen > [siehe Seite 16](#)
- > Parkverbot für bestimmte Nutzergruppen > [siehe Seite 18](#)

Begleitende Maßnahmen

- > Bürgerbeteiligung und Kommunikation > [siehe Seite 19](#)
- > Kontrolle > [siehe Seite 20](#)
- > Parkleitsystem > [siehe Seite 21](#)
- > Bündelung von Dienstleistungen an Parkplätzen > [siehe Seite 22](#)

P02 - Parkraummanagement: "Entscheidungsbaum"





Commission de circulation de l'État

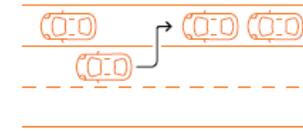
Um sicherzustellen, dass die reglementarischen Maßnahmen dem **Code de la Route** entsprechen, kann die Gemeinde bei der **Commission de circulation de l'État** Rat einholen. So dürfen die **Zusatzzeichen** nicht beliebig formuliert werden. Der **Code de la Route** definiert mehrere Szenarien, die das Parken verbieten. Diese müssen bei der Planung berücksichtigt werden.



C, 18

Stationnement

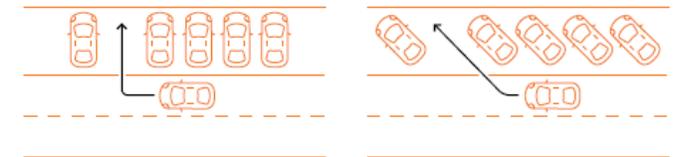
Soll ein **Parkstreifen** bewirtschaftet werden, so ist das Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) zu benutzen. **Ausnahmen** – wie z. B. kostenpflichtiges Parken oder Sondernutzungen – sind mit dem **Zusatzzeichen** „excepté ...“ zu kennzeichnen.



E, 23

Parking

Sind die zu bewirtschaftenden Parkplätze **senkrecht oder schräg zur Straße** positioniert, wird das Verkehrszeichen E, 23 (*parking*), also das „blaue P“ verwendet. **Zusatzzeichen** zeigen die dort gültige **maximale Parkdauer** (z. B. „max. 2h“) an, oder reservieren einzelne Parkplätze für eine **Sondernutzung** wie z. B. Carsharing > [siehe Seite 16](#).



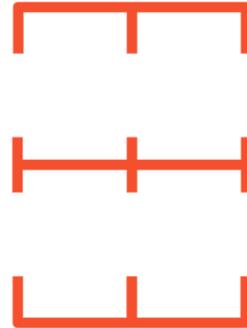
H, 1



H, 2

Zone

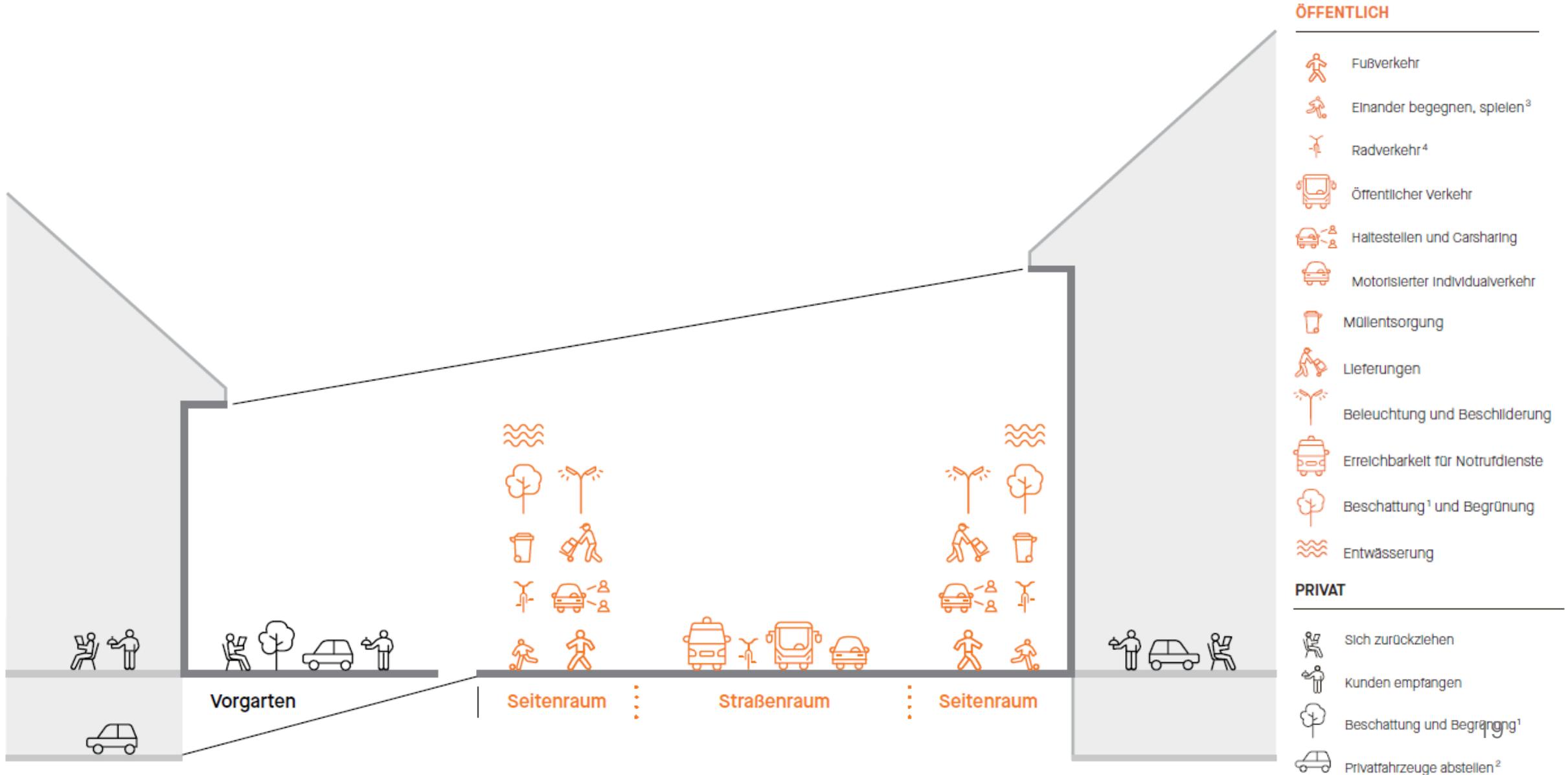
Der Beginn einer **Bewirtschaftungszone** wird durch das Verkehrszeichen H, 1 (*début de zone*) in Kombination mit dem Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) und der jeweilig gültigen Reglementierung gekennzeichnet. Das Ende wird entsprechend mit dem Verkehrszeichen H, 2 (*fin de zone*) dargestellt. Achtung: diese Verkehrszeichen reglementieren **ausschließlich die Längsparkplätze** (Parkstreifen) innerhalb der Zone. Zusätzliche senkrecht bzw. schräg zur Straße markierten Parkplätze müssen jeweils gesondert reglementiert und mit dem Verkehrszeichen E, 23 (siehe oben) versehen sein.



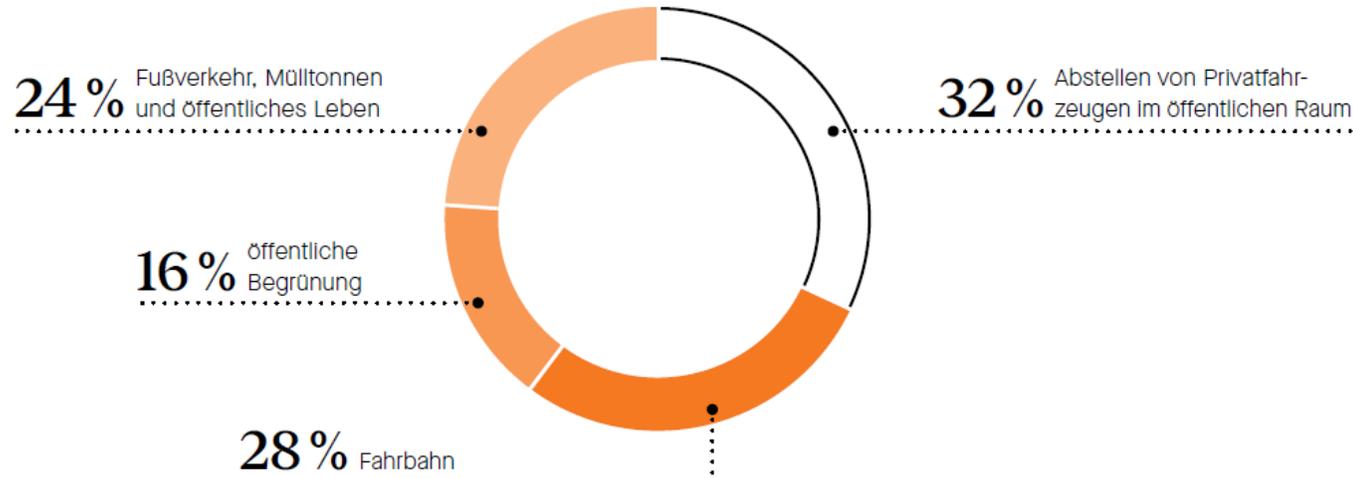
P03 - Längsparkplätze: "Ansprüche an das Straßenbild"



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

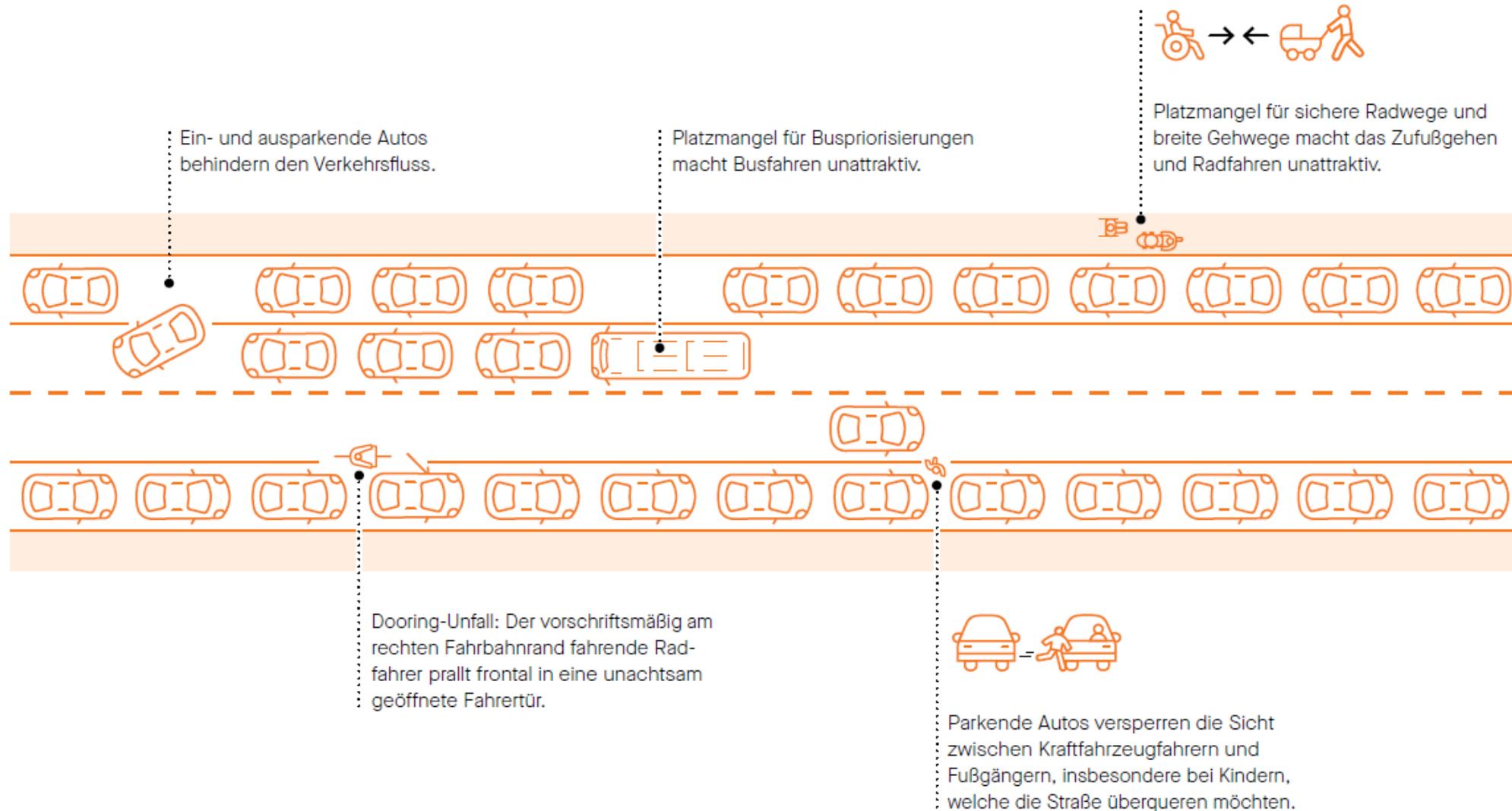


P03 - Längsparkplätze: "Nutzung öffentlichen Raumes"



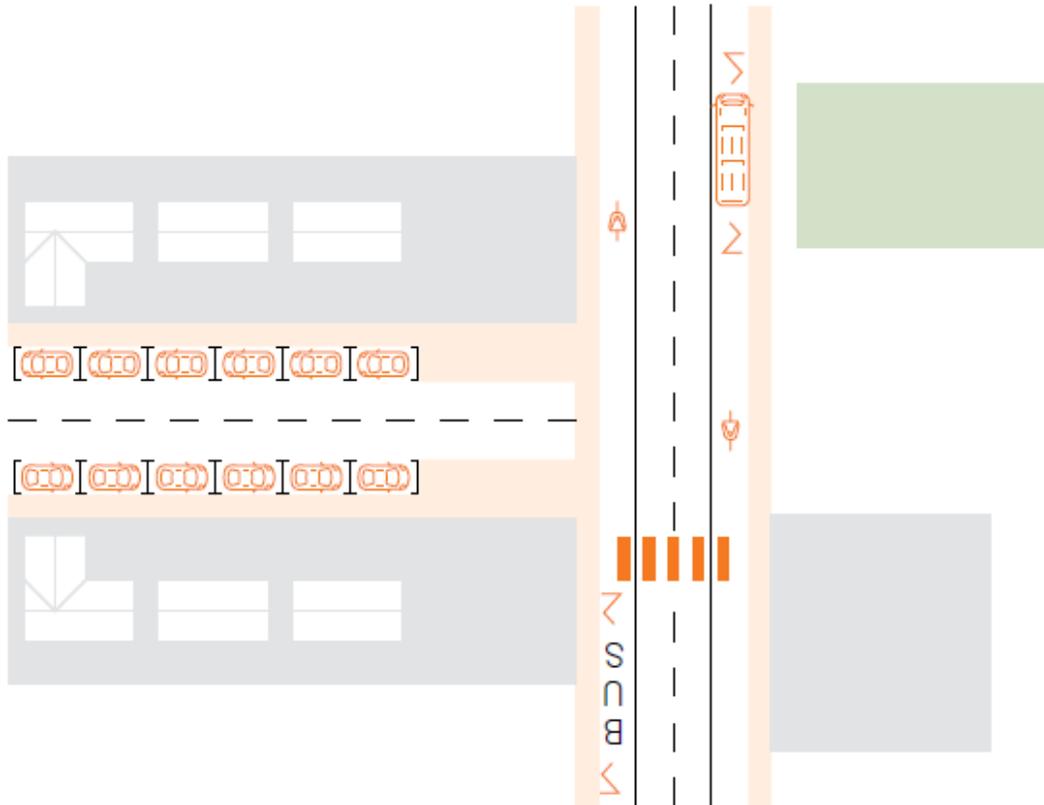
1,50m	1,00m	2,00m	3,50m	2,00m	1,00m	1,50m
12%	8%	16%	28%	16%	8%	12%

P03 - Längsparkplätze: "Nachteile und Gefahren"

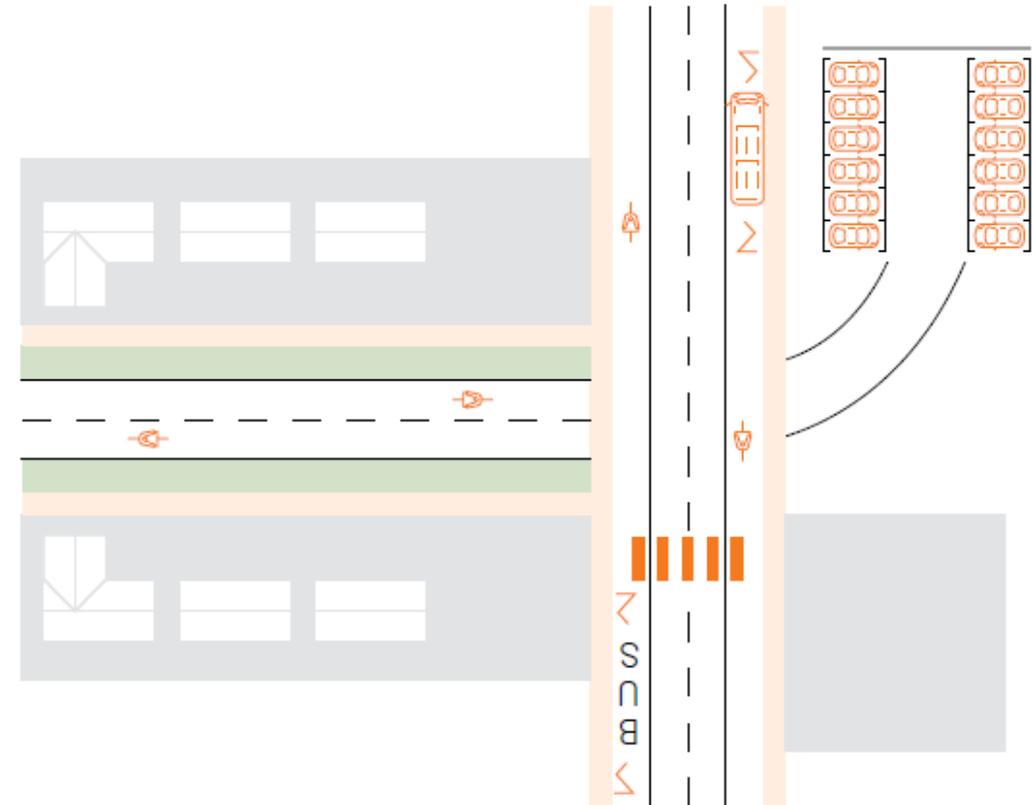




Das Auto vor der Haustür,
der Bus weiter entfernt ⬇️



Äquidistanz: Haltestelle und Parkplatz
sind vergleichbar weit entfernt ⬇️

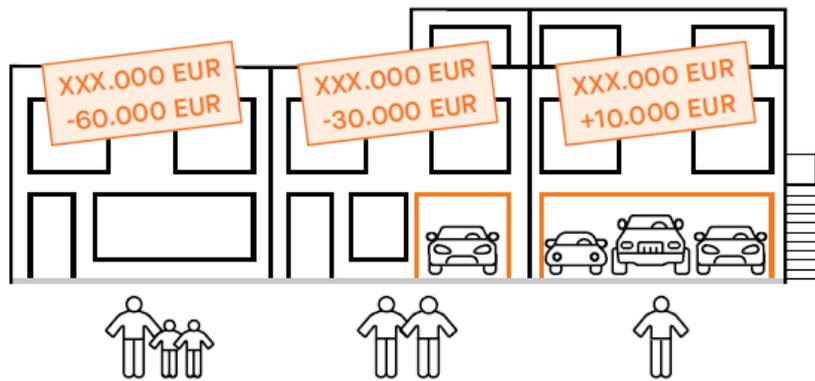




P04 - Stellplatzschlüssel: "Wohnungspreise"

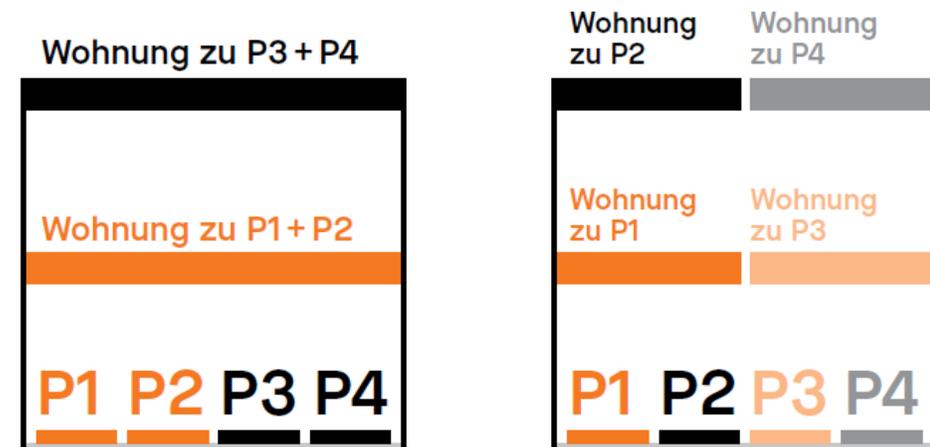


Undifferenzierte Stellplatzschlüssel verteuern das Wohnen.



Differenzierte Stellplatzschlüssel fördern differenzierte Mobilitätsgewohnheiten.

Weniger und teurere Wohnungen durch ein hohes Stellplatz-Minimum ↓



Bei einem Mindest-Stellplatzschlüssel von 2 Parkplätzen pro Wohnung sind auf diesem Grundstück nur 2 große (links), statt 4 kleine (rechts) Wohnungen möglich.



pro 1 000 m² Bruttobürofläche

Stadt Luxemburg: 4 bis 5 Parkplätze
Leudelange: 14 bis 18 Parkplätze
Niederanven: min. 23 Parkplätze

Beispiele von Stellplatzschlüsseln in Luxemburg (Stand 2023)

Für **Ein- und Mehrfamilienhäuser** schreiben die Gemeinden auf unterschiedliche Weise – vereinzelt auch für Fahrräder – Mindest-Stellplatzschlüssel vor. Autoarme Viertel werden in den allerwenigsten PAG vorgesehen.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von 55 m² oder weniger, mindestens 2 Parkplätze pro Wohneinheit mit einer Wohnfläche von mehr als 55 m² (Clervaux)
- › Mindestens 2 Parkplätze pro Einfamilienhaus – entweder 2 innerhalb des Gebäudes oder jeweils 1 innerhalb und 1 außerhalb des Gebäudes (Dippach)
- › Mindestens 1 Parkplatz und mindestens 1,2 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit in einem Mehrfamilienhaus (Hesperange)
- › Mindestens 1 Fahrradstellplatz pro Wohneinheit unter 60 m² und mindestens 2 in größeren Wohneinheiten eines Mehrfamilienhauses (Echternach)

Die restriktivsten Stellplatzschlüssel findet man in **Neubauvierteln öffentlicher Bauträger**.

- › „Wunne mat der Woolz“ (Fonds du Logement): 1 Parkplatz pro Wohneinheit, Sammelparkhäuser, der Fonds bleibt Eigentümer der Parkplätze (Wiltz)
- › Quartier Neischmeiz (Fonds du Logement): maximal 0,8 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelparkhäusern (Dudelange)
- › Quartier Kuebebieng (Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg): 0,5 Parkplätze pro Wohneinheit in Sammelgaragen (Luxemburg)
- › Eimen (Société Nationale des Habitations à Bon Marche): mindestens 1 und maximal 2 Parkplätze pro Wohneinheit, wobei die Parkplätze nicht zwingend auf der Parzelle der Wohneinheit, sondern lediglich innerhalb des PAP zu schaffen sind (Kehlen)

Einige Gemeinden passen den Stellplatzschlüssel dem **Angebot des öffentlichen Verkehrs** an.

- › Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 650 m zum Bahnhof (Mersch)
- › Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 1 Parkplatz pro Wohneinheit im Umkreis von 600 m zum Bahnhof (Eitelbruck)

Bei **Büroflächen** sind die Stellplatzschlüssel benachbarter Gemeinden noch sehr unterschiedlich. Dies kann die lokale Verkehrslage substanziell beeinträchtigen.

- › Maximal 1 Parkplatz pro 175 m² Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 300 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m² 4 bis 5 Parkplätze (Luxemburg)
- › Maximal 1 Parkplatz pro 55 m² Brutto-Bürofläche und mindestens 1 Parkplatz pro 75 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m² 14 bis 18 Parkplätze (Leudelange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m² Brutto-Bürofläche, also z. B. pro 1 000 m² mindestens 23 Parkplätze (Niederanven)

Obwohl **Gewerbegebiete** zu den Hauptverkehrszeiten, bzw. beim Schichtwechsel, eine sehr hohe Mobilitätsnachfrage generieren, wird für die meisten Gewerbegebiete weder ein Stellplatzschlüssel noch ein Mobilitätskonzept vorgeschrieben.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro 45 m² Brutto-Bürofläche (Innovation Campus, Bissen)

Die Anzahl der Stellplätze für **Nutzfahrzeuge** (utilitaires) wird in der Regel den spezifischen Bedürfnissen des Unternehmens angepasst.

- › Handels-, Dienstleistungs-, Büro- und Handwerksbetriebe müssen, abhängig von der Art des Unternehmens, eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für Nutzfahrzeuge auf ihrem Grundstück vorsehen. Die Anzahl der Autoparkplätze wird unter Berücksichtigung der betreffenden Tätigkeit, der Lage des Projekts und seiner Nachbarschaft festgelegt (Esch-sur-Alzette).

Bei **Grundschulen** gehen die meisten Gemeinden davon aus, dass das gesamte Lehrpersonal mit dem Auto zur Arbeit kommt.

- › Maximal 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Esch-sur-Alzette)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro Klassenzimmer (Bech)
- › Je nach Zone: Mindestens 1 Parkplatz und 1 Fahrradstellplatz pro 10 Schüler bzw. mindestens 1 Parkplatz pro 100 m² Bruttogeschossfläche (Hesperange)

Stellplatzschlüssel für **weitere Nutzungen** werden von den Gemeinden sehr unterschiedlich definiert.

- › Mindestens 1 Parkplatz pro 4 Sitzplätze für Gaststätten und Restaurants (Monderange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Betten für Hotels (Hobscheid)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Sitzplätze für Tagungsräume, Kinos und Kirchen (Waldbillig)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Sitzplätze für Kinos und Kirchen (Dudelange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro Zimmer für Krankenhäuser (Eitelbruck)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Kinder (jedoch mindestens 2 Parkplätze) für Kindertagesstätten (Grevenmacher)

Manche Gemeinden sehen vor, dass der Bürgermeister, bzw. der Gemeinderat **Ausnahmeregelungen** (dévotions) erstellen kann.

- › Der Gemeinderat kann aus städtebaulichen und ästhetischen Gründen sowie aus Sicherheits- oder Mobilitätsgründen verlangen, dass zusätzliche Parkplätze geschaffen oder die Zahl der erforderlichen Parkplätze verringert wird (Sohengen).
- › Aus städtebaulichen und sozialen Gründen oder auch aus Mobilitätsgründen, kann der Bürgermeister eine Anpassung des Stellplatzschlüssels anfordern (Bettembourg).
- › Der Bürgermeister kann bei öffentlichen Einrichtungen (logements de type collectif sous tutelle publique), wie z. B. betreutem Wohnen, Hospizen, Krankenhäusern, Betreuungseinrichtungen und Studentenwohnheimen von der vorgeschriebenen Parkplatzzahl abweichen (Dippach).
- › Für sämtliche Nutzungen, die nicht im PAG aufgeführt sind, wird der Stellplatzschlüssel jeweils definiert und es können weiterführende Studien verlangt werden (Parc Hosingen).

Für den Fall, dass ein Bauprojekt die geforderten Parkplätze nicht erstellen kann, sehen einige Gemeinden eine unterschiedlich teure **Stellplatzablösung** vor. Andere schließen diese Möglichkeit explizit aus.

- › 35 000 Euro pro Parkplatz (Junglinster)
- › 25 000 Euro pro Garagenparkplatz, 15 000 Euro für alle anderen Parkplätze (Troisvierges)
- › 20 000 Euro pro Parkplatz, falls kein Parkplatz im Umkreis von 300 m geschaffen werden kann (Luxemburg)
- › 18 000 Euro pro Parkplatz (Kayl)

P04 - Stellplatzschlüssel: "Empfehlungen"



Stadt Luxemburg und „Esch & Belval“

Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Genau 1 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 0,5 und max. 1 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 200m ² BGF ⁴	ja	Max. 1P pro 100m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000m ² BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000m ² BGF	Max. 1P pro 100m ² BGF ⁴	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 150m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 0,5 P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 100m ² BGF	ja	nein

Vorortgürtel der Stadt Luxemburg, urbaner Süden und Nordstad

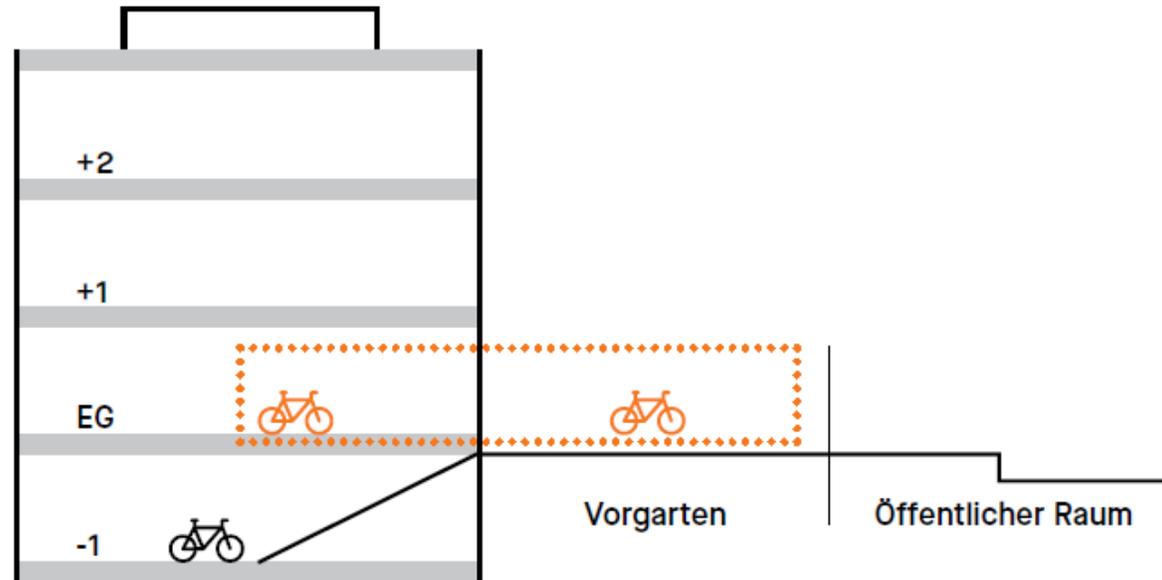
Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1P und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 und max. 1,5 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 100m ² BGF ⁴	ja	Max. 1P pro 50m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000m ² BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	ja	ja
	< 10 000m ² BGF	Max. 1P pro 75m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 100m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 75m ² BGF	ja	nein

Ländlicher Norden und ländlicher Süden

Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1 und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
Büro/Dienstleistungen		Max. 1P pro 75m ² BGF ⁴	ja	Max. 1P pro 50m ² BGF ⁴
Einzelhandel	> 10 000m ² BGF	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
	< 10 000m ² BGF	Max. 1P pro 50m ² BGF ⁴	ja	ja
Handwerk/ Leichtindustrie		Max. 1P pro 75m ² BGF ⁴	ja	ja ⁵
Schwerindustrie/ Gewerbegebiet		Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts		
Grundschulen und Gymnasien		Max. 1P pro Schulklasse ⁶	Definition der Anzahl an Stellplätzen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts	
Kindertagesstätte/ Horesca		Max. 1P je 50m ² BGF	ja	nein



Abstellen von Alltags- und Freizeitfahrrädern bei der Wohnung ⬇



Mindestens 1 abschließbarer Stellplatz pro Zimmer, entlang des Fußwegs zwischen Hausflur und Straße



Vorgeschriebene abschließbare Stellplätze für
alltäglich genutzte Fahrräder (Nachtparken)



Eventuell zusätzliche Stellplätze für nur in der
Freizeit genutzte Fahrräder (Dauerparken)



P05 - Fahrradparken: "Prioritäten der 4 Nutzertypen"



P05 - Fahrradparken: "Langzeit- und Nachtparker"



Arbeitsplatz (Tag)

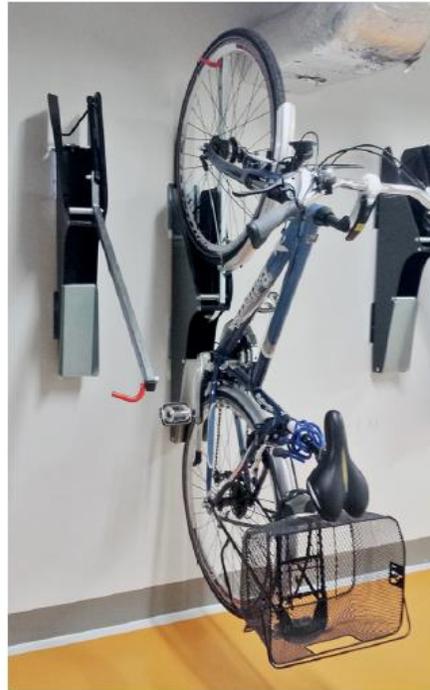
Wohnung (Nacht)

ÖV-Haltestelle
(Tag oder Nacht)

P05 - Fahrradparken: "Ausstattung"



Anlehnbügel mit Querbalken



Pneumatisch unterstützte Wandbefestigung
(kein Stromanschluss nötig)



Verdopplung der Kapazität durch Doppelstockparker



Umkleieraum mit Hochschrank, Sitzbank, Spiegel und Föhn



Mobile Anlehnbügel



Vorderradhalter oder Felgenbrecher



Scheibenbremse



Schaltwerk



Maastricht: Bahnhofsplatz vor dem Bau des Parkhauses



Maastricht: Bahnhofsplatz nach dem Bau des Parkhauses

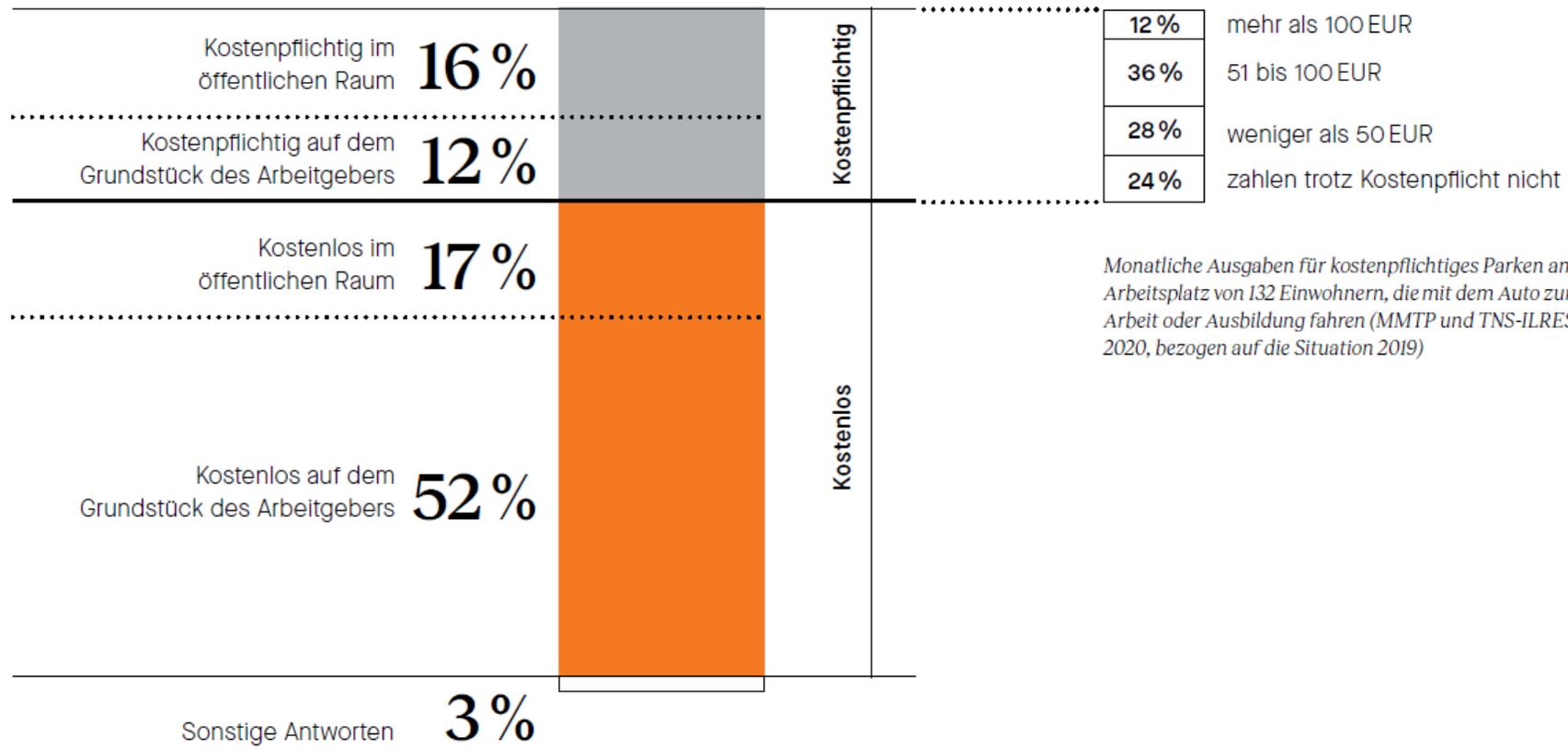


Maastricht: Rollteppich zum neuen Fahrradparkhaus

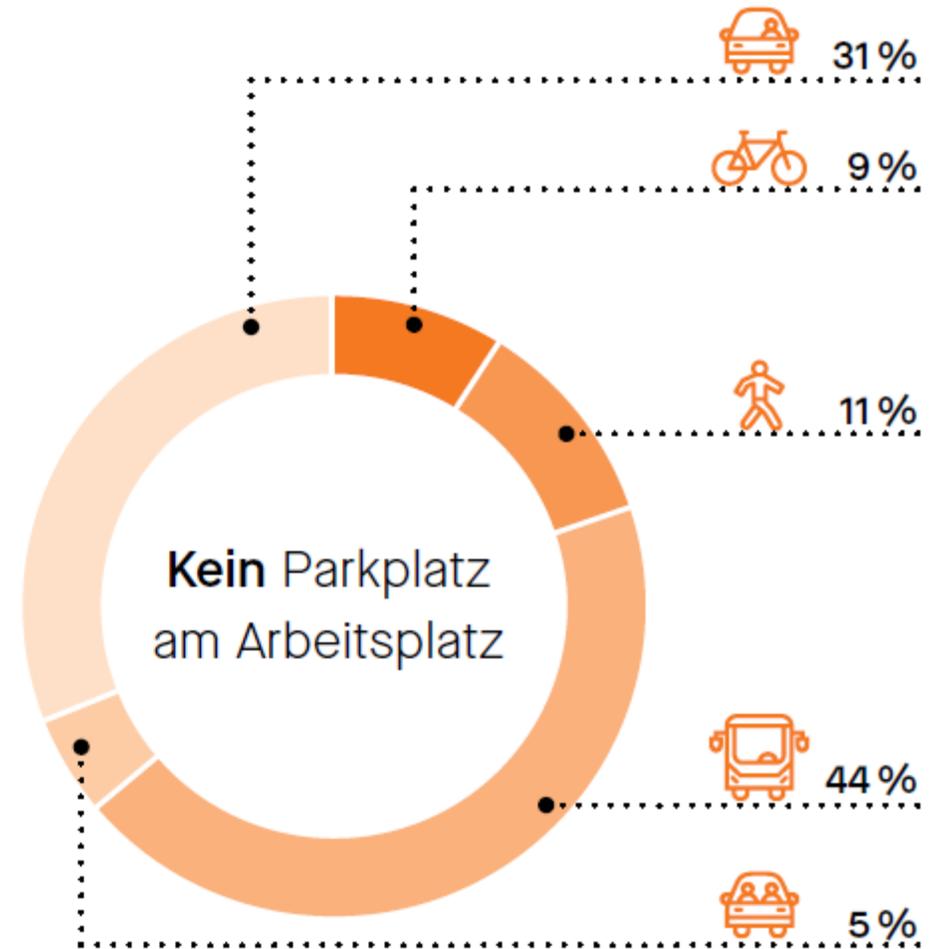
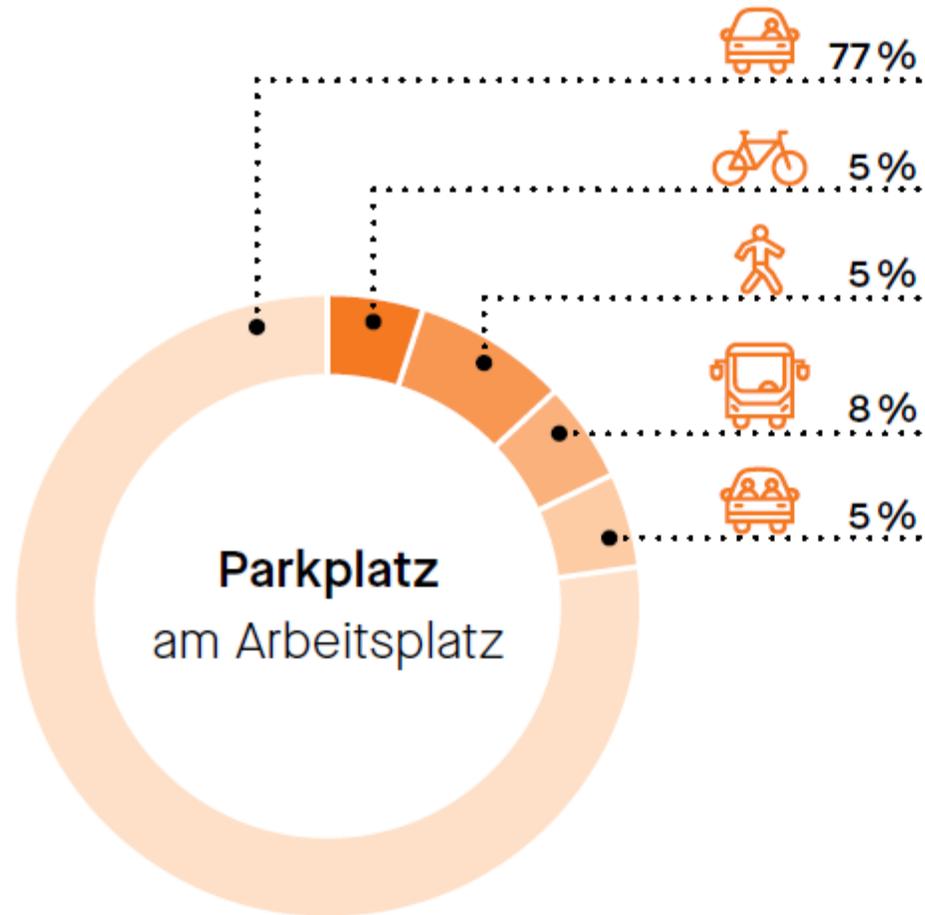




Parken am Arbeitsplatz

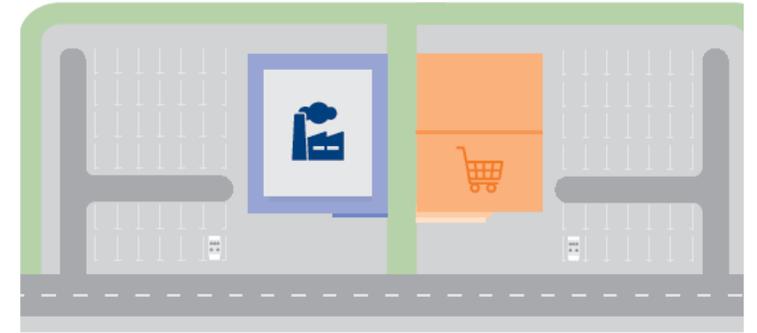


Parkgebühren von 483 Einwohnern und 196 Grenzpendlern, die mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung fahren (MMTP und TNS-ILRES, 2020, bezogen auf die Situation 2019)

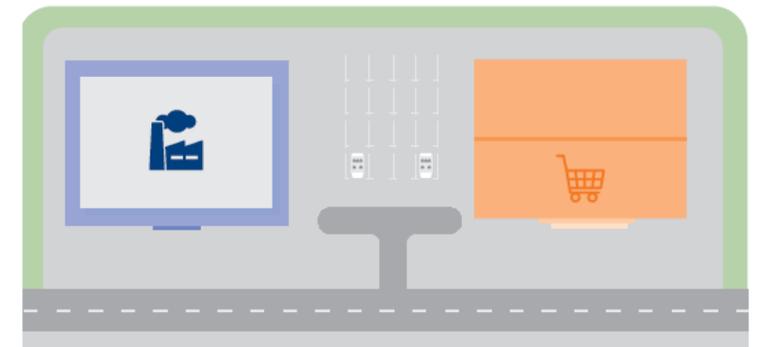




Flächenanteil von Parkplätzen in einem Gewerbegebiet (Foetz) ↓



Ohne Synergien

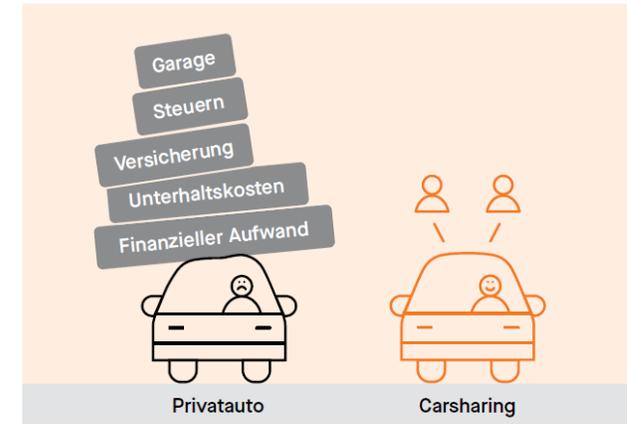
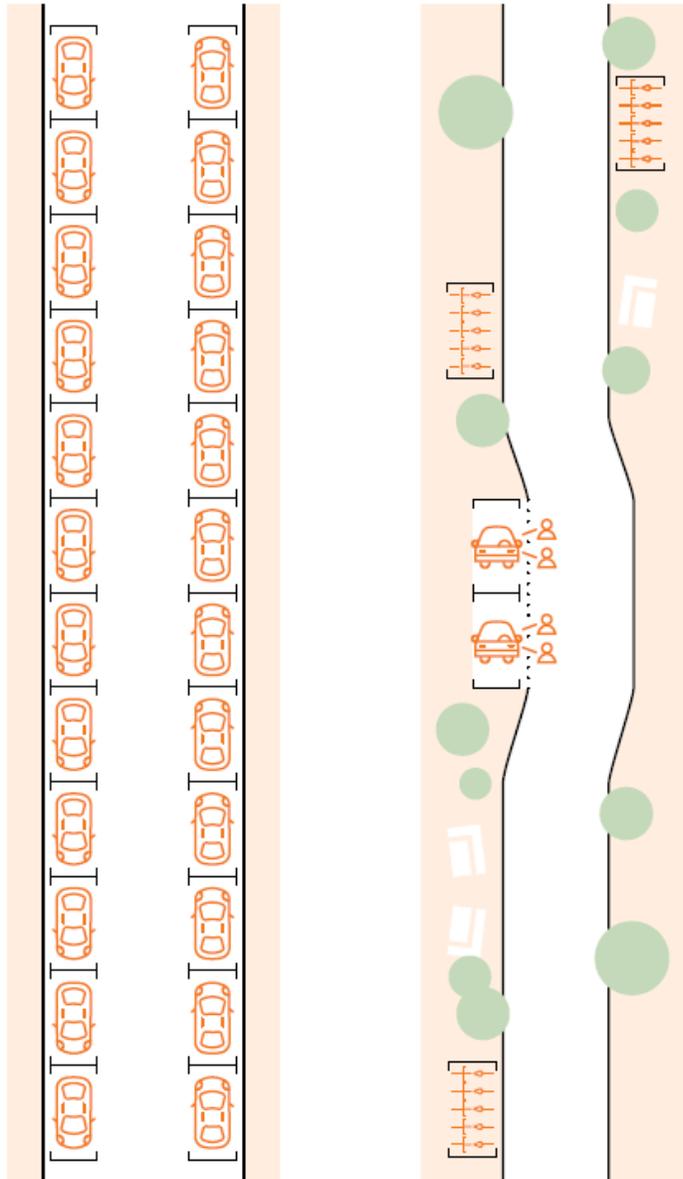


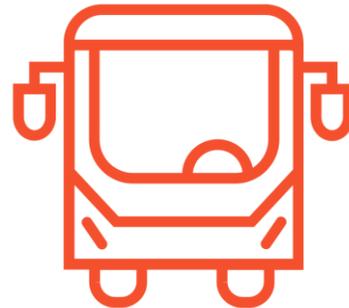
Mit Synergien



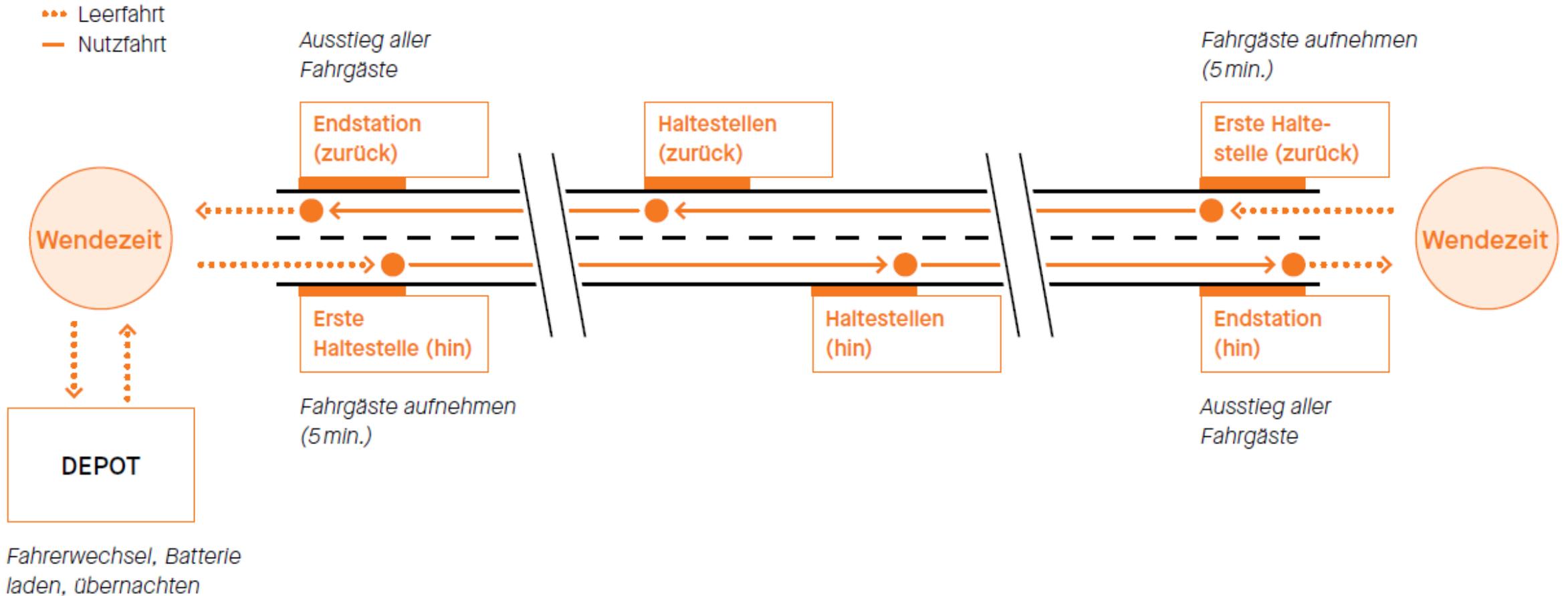


P07 - Carsharing: "Öffentliche und private Vorteile"





P08 - Busparkplätze: "Wendezeit eines Linienbusses"

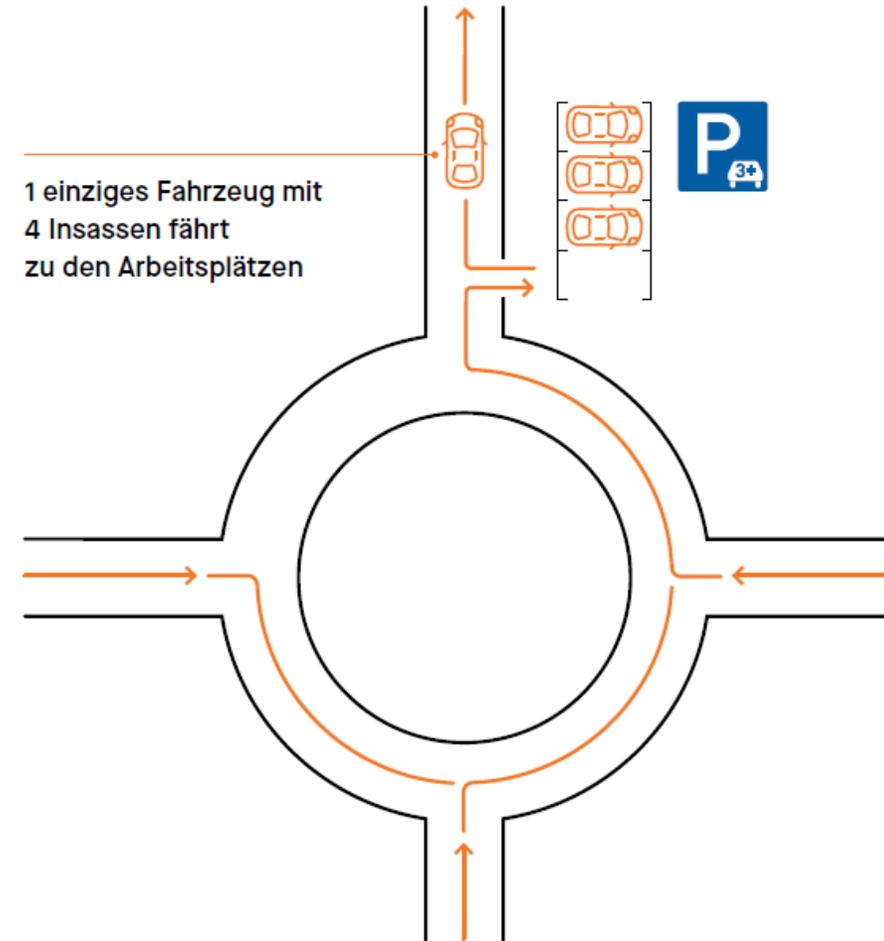
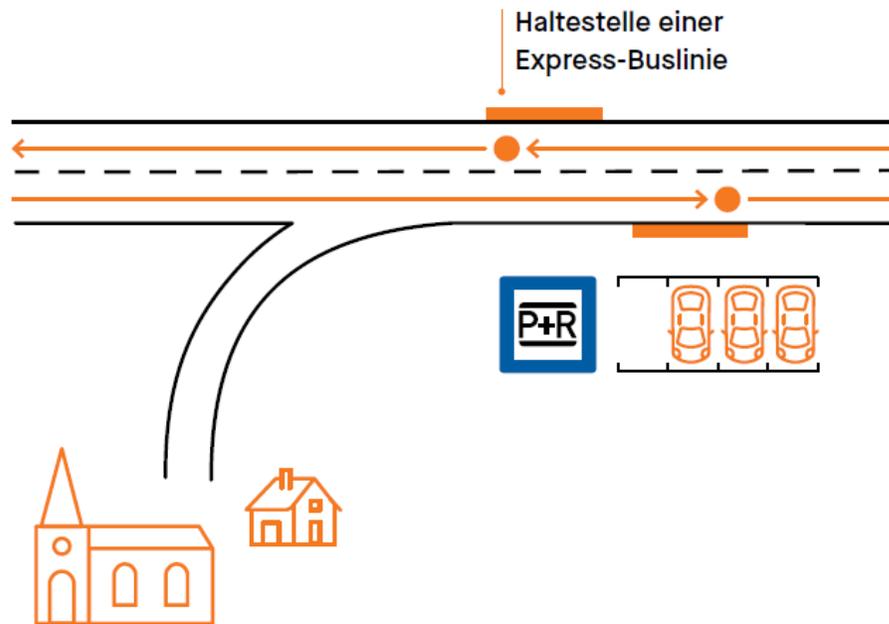


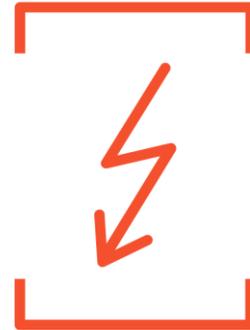
P08 - Busparkplätze: "Warteplätze oder Leerfahrten?"





P09 - P&R und Mitfahrerparkplätze: "Standorte"



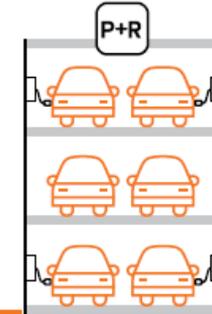
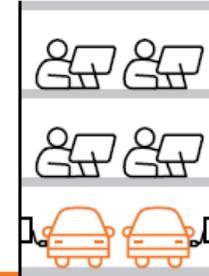
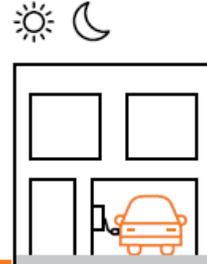


P10 - Ladesäulen an Parkplätzen: "Standorte"



AC-Ladesäule (Wechselstrom)

PARKDAUER ÜBER 3 STUNDEN
3,7 bis 11 kW ausreichend

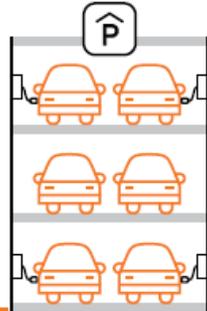


Zuhause und Wohnviertel

Arbeitsplatz

P&R-Anlagen

PARKDAUER BIS ZU 3 STUNDEN
11 kW sinnvoll

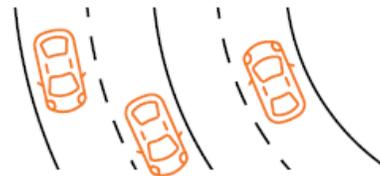


Parkhäuser

Supermärkte, Kinos, öffentliche Einrichtungen

DC-Ladesäule (Gleichstrom)

SCHNELLLADESÄULEN
≥ 150 kW sinnvoll



Tankstellen und Rastplätze entlang von Autobahnen und Hauptverkehrsachsen



- > Beihilfe für die Installation **privater Ladesäulen** an einem Ein- oder einem Mehrfamilienhaus. **Erstattung von bis zu 50 %** der Infrastruktur- und Installationskosten.

> <https://gd.1u/c3QtJg>

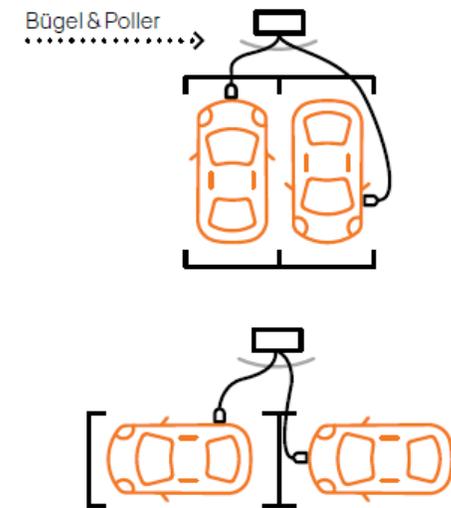


- > Beihilfe für Ladesäulen in **kleinen und mittleren Unternehmen**, sowohl für den betrieblichen Fuhrpark als auch für die Privatfahrzeuge der Mitarbeiter. > <https://gd.1u/c5BC8q>



- > Beihilfe für Unternehmen jeglicher Größe **infolge eines Projektauftrufs** für die Errichtung von öffentlich zugänglichen oder privaten Ladesäulen mit einer Ladekapazität von **mindestens 175 kW**.

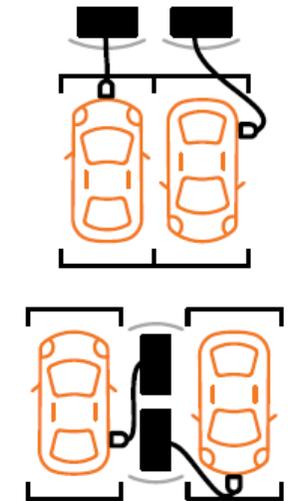
> <https://gd.1u/2WZb83>



Mögliche Konfiguration für eine AC-Ladesäule

AC

DC



Mögliche Konfiguration für eine DC-Ladesäule



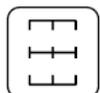
P 01 ÜBERSICHT

- > Wie viele Parkplätze gibt es in Luxemburg?
- > Wie viel kosten Parkplätze in Luxemburg?
- > Wie werden öffentliche Parkplätze in Luxemburg genutzt?
- > Welchen Einfluss haben die kommunalen Parkraumbestimmungen auf die nationale Verkehrslage?



P 02 PARKRAUMMANAGEMENT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- > Wie verhindert man das Zuparken von Wohnvierteln?
- > Wie bewirtschaftet man öffentliche Parkplätze im Sinne des lokalen Einzelhandels?
- > Wie geht man mit dem Abstellen von Kleintransportern und Wohnmobilen um?
- > Wie gewährleistet man eine gute Erreichbarkeit für den Lieferverkehr, Paketdienste, Pflege- und Hilfsdienste sowie für Firmen, die Montage- bzw. Reparaturarbeiten durchführen?
- > Wie kann man den Parksuchverkehr reduzieren?



P 03 LÄNGSPARKPLÄTZE UND BÜNDELUNG VON PARKPLÄTZEN

- > Wie beeinflussen Längsparkplätze den öffentlichen Raum?
- > Wie beeinflussen Längsparkplätze das Mobilitätsverhalten in einer Ortschaft?
- > Wie ersetzt man Längsparkplätze durch Bündelung?



P 04 STELLPLATZSCHLÜSSEL

- > Wie wirken sich Stellplatzschlüssel auf Mobilität und Wohnungspreise aus?
- > Wie legt die Gemeinde Stellplatzschlüssel fest?
- > Welche Stellplatzschlüssel gibt es und worauf sollte man achten?
- > Welche Stellplatzschlüssel werden den Gemeinden vorgeschlagen?
- > Warum schreibt der Staat keine Stellplatzschlüssel vor?



P 05 FAHRRADPARKEN

- > Wo sollten Fahrradabstellanlagen vorgesehen werden?
- > Wie sollten Fahrradabstellanlagen gestaltet sein?
- > Wie viele Fahrradstellplätze werden gebraucht?



P 06 BETRIEBLICHES PARKRAUMMANAGEMENT

- > Was ist betriebliches Parkraummanagement und warum ist es notwendig?
- > Wie können Arbeitgeber begrenzten Parkraum möglichst effizient nutzen?
- > Was können Arbeitgeber zur Mobilität beitragen – für ihre Angestellten und im Allgemeinen?



P 07 CARSHARING

- > Wie hängen Carsharing und Parken zusammen?
- > Welche Carsharing-Varianten gibt es und welche Form des Carsharings ist in Luxemburg sinnvoll?
- > Wo sollten Carsharing-Stationen vorgesehen werden?



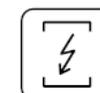
P 08 BUSPARKPLÄTZE

- > Warum sind Warteplätze für Linienbusse notwendig?
- > Wo können Warteplätze eingerichtet werden?
- > Gibt es Synergien mit Parkplätzen für Reise- und Fernbusse?



P 09 P&R-ANLAGEN UND MITFAHRERPARKPLÄTZE

- > Wo ist eine kommunale P&R-Anlage sinnvoll?
- > Wie soll eine P&R-Anlage gestaltet sein?
- > Wo sind Mitfahrerparkplätze sinnvoll?
- > In welchen Fällen eignen sich P&R-Anlagen auch für Fahrgemeinschaften?



P 10 LADESÄULEN AN PARKPLÄTZEN

- > Welche Arten von Ladesäulen gibt es?
- > Wo eignen sich langsame und normale Ladesäulen?
- > Wo eignen sich Schnellladesäulen?
- > Wie oft müssen Elektrofahrzeuge laden?
- > Welche Ladeinfrastruktur sollte in Wohnvierteln vorgesehen werden?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

www.parken.lu