VORWORT

Foto: Sophie Margue

Jede Autofahrt ist ein Parkplatzwechsel. Und fast jede Baugenehmigung verlangt das Schaffen von Parkplätzen. So verbindet das Thema „Parken" zwei der in Luxemburg meistdiskutierten Themen: den zunehmenden Verkehr und den Mangel an erschwinglichem Wohnraum.

Die Praxis der letzten 80 Jahre, bei jedem Bauprojekt „ausreichend" Abstellflächen für Autos vorzusehen, mag auf lokaler Ebene sinnvoll erscheinen. National und grenzüberschreitend betrachtet, trägt die undifferenzierte Schaffung von Parkplätzen maßgeblich zum täglichen Stau bei. Die Pflicht, für jede neue Wohnung eine Mindestanzahl an Stellplätzen bereitzustellen, beschränkt die Anzahl an Wohnungen, die auf einem Grundstück gebaut werden können. Zudem verteuert sie das Wohnen selbst für diejenigen Haushalte, die mit weniger, oder gar ohne Privatautos leben möchten. Damit sich der Parkdruck nicht vom privaten in den öffentlichen Raum verlagert, müssen öffentliche Parkplätze bewirtschaftet werden.

Die **nationale Parkraumstrategie** verdeutlicht diese Zusammenhänge und zeigt Lösungswege auf. Im Sinne des Nationalen Mobilitätsplans 2035 (PNM 2035) ist es ihr Ziel, den in Luxemburg wohnenden und arbeitenden Menschen möglichst attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Wer dennoch für bestimmte Fahrten auf sein Auto angewiesen ist, soll am Zielort auch einen Parkplatz vorfinden. Allerdings sind Grund und Boden begrenzt und gerade in Luxemburg begehrte Ressourcen. Damit öffentlicher Parkraum effizient genutzt wird, sollten lokal jeweils nur die sinnvollsten Verwendungen subventioniert werden, nicht aber rein private Nutzungen wie etwa Langzeit- oder Dauerparken. Wer seinen Alltag ohne privates Auto gestalten kann und möchte, der sollte keine Bau- oder Mietkosten für einen Parkplatz tragen müssen. Wer hingegen mehr Autos braucht oder besitzen möchte, als auf seinem Privatgrundstück Platz finden, sollte, wie beim Unterbringen größerer Privatgegenstände üblich, den dafür nötigen Platz anmieten.

Bestimmungen zum Thema Parken fallen in Luxemburg unter die **kommunale Kompetenz**. Einzelne Gemeinden haben bereits wirksame Initiativen ergriffen. Zum Beispiel schreibt die Stadt Luxemburg bei Bürogebäuden einen Maximalwert an Parkplätzen vor. Dass solche positiven Beispiele jedoch landesweit die Ausnahme sind, bedeutet im Umkehrschluss, dass die Gemeinden noch sehr viel Spielraum haben, um mit einer Modernisierung ihrer Parkraumbestimmungen positiv auf Ziele wie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, das Einrichten von sicheren Radverkehrsanlagen, das Fördern bezahlbaren Wohnraums, und ja, auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen einzuwirken.

Die vorliegende Parkraumstrategie ist zwecks einfacher Handhabung in **Arbeitsblätter** aufgeteilt. Jedes davon informiert über ein Thema und formuliert dazu **Empfehlungen**.

Das **erste Arbeitsblatt** verschafft eine Übersicht über die Thematik des Parkens in Luxemburg. Insbesondere stellt es die Kennzahlen der ersten landesweit repräsentativen Inventur der Parkplätze in Luxemburg vor. Das **zweite Arbeitsblatt** erklärt, wie Parkplätze im öffentlichen Raum so bewirtschaftet werden können, dass die von der Gemeinde jeweils gewünschte Nutzung, wie zum Beispiel das Kurzzeitparken von Kunden des Einzelhandels, bevorzugt wird. Das **dritte Arbeitsblatt** zeigt, in welchen Fällen und auf welche Art und Weise Parkraum gebündelt werden kann, und welche Vorteile das gegenüber Längsparkplätzen bringt. Das **vierte Arbeitsblatt** befasst sich mit der Anzahl an Parkplätzen für Autos, die bei einem Bauvorhaben höchstens erstellt, bzw. mindestens vorgesehen werden sollten. Es weist die Vorteile von differenzierten Stellplatzschlüsseln auf und empfiehlt den Gemeinden in jeder der Mobilitätsregionen des PNM 2035 entsprechende Richtwerte. Das **fünfte Arbeitsblatt** geht auf die Parkraumbedürfnisse eines anderen individuellen Verkehrsmittels ein, das wesentlich flächeneffizienter ist – das Fahrrad. Da in Luxemburg Grundstücke auch für Arbeitgeber knapp und teuer sind, zeigt das **sechste Arbeitsblatt** die Vorteile von betrieblichem Parkraummanagement auf. Das **siebte Arbeitsblatt** stellt Carsharing als Ersatz für wenig genutzte Erst-, Zweit- oder Drittwagen vor. Mit einem gut platzierten Carsharing-Fahrzeug können bis zu ein Dutzend Parkplätze freigeräumt werden, die durch solche Privatautos belegt sind. Dabei gewinnt die Gemeinde öffentlichen Raum zurück und die Haushalte sparen Geld. Das **achte Arbeitsblatt** behandelt das Thema Warteplätze für Busse, das Ortschaften betrifft, in denen Busse ihre Endstation haben. Das **neunte Arbeitsblatt** gibt Hinweise, wo – ergänzend zu den nationalen P&R-Anlagen – kleine P&R-Anlagen oder Mitfahrerparkplätze in Gemeinden sinnvoll sein können. Im **zehnten Arbeitsblatt** wird erklärt, wo und wie Ladesäulen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden sollten.

Der Umgang mit Parkplätzen hat einen wesentlichen Einfluss auf die Verkehrslage. Hinsichtlich des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums ist der im PNM 2035 dargestellte **„Teufelskreis des Parkens“** nicht nur von nationalem, sondern auch von lokalem Interesse. Da es sich beim Parkraum um eine kommunale Kompetenz handelt, kommt den Gemeinden, als einem der vier in Modu 2.0 identifizierten Akteure der Mobilität, die Herausforderung zu, diese Dynamik umzukehren. Ich hoffe, dass die Empfehlungen der nationalen Parkraumstrategie Ihnen dabei behilflich sein können und wünsche eine erkenntnisreiche Lektüre.

François Bausch
Vizepremierminister
Minister für Mobilität und öffentliche Arbeiten

Dieses Arbeitsblatt wendet sich an alle, die sich eine Übersicht über das Thema „Parken“ in Luxemburg verschaffen möchten. Es verweist außerdem auf die anderen thematischen Arbeitsblätter dieser Parkraumstrategie.

P 01 ÜBERSICHT

Oft gestellte Fragen (FAQ)

> 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?

Themen

Inventar der Parkplätze in Luxemburg (2021) 4
Flächenverbrauch pro Parkplatz 6
Kosten für Parkplätze 7
Nutzung von öffentlichen Parkplätzen 11
Auswirkungen des Parkplatzangebots auf das Mobilitätsverhalten 16
Inhaltsverzeichnis der Parkraumstrategie 18

Auf einen Blick

Im Jahr 2021 gab es in Luxemburg etwa 900 000 genehmigte Autoparkplätze. Der Bau von Parkplätzen ist teuer und flächenintensiv. Dennoch werden die meisten öffentlichen Parkplätze, sowie Parkplätze am Arbeitsplatz, gratis oder sehr günstig zur Verfügung gestellt. Dies verteuert einerseits den Wohnraum und fördert andererseits den motorisierten Individualverkehr, insbesondere auf dem Arbeitsweg. Der geringe Auslastungsgrad und der hohe Anteil an Dauerparkern sind klare Anzeichen dafür, dass der Parkraum in Luxemburg nicht effizient bewirtschaftet und genutzt wird.

Glossar

Stellplatz vs. Parkplatz Die Fachliteratur unterscheidet zwischen einem Stellplatz (Fläche zum Abstellen eines Fahrzeugs auf einem Privatgrundstück) und einem Parkplatz (Fläche zum Abstellen eines Fahrzeugs im öffentlichen Raum, wie z. B. auf einem Parkstreifen oder auf öffentlichen Verkehrsflächen, wie z. B. in einem Parkhaus). Im allgemeinen Sprachgebrauch in Luxemburg wird der Begriff „Parkplatz“ sowohl für den privaten als auch für den öffentlichen Parkraum genutzt. Aus diesem Grund wird in der Parkraumstrategie auf den Sammelbegriff „Parkplatz“ zurückgegriffen, um sämtliche Arten an Parkplätzen zu beschreiben. Nur der auch in Luxemburg geläufige Ausdruck des „Stellplatzschlüssels“ kommt zur Anwendung.
> Siehe P 04

Kurzzeitparken Kürzer als 1 Stunde lang auf demselben Parkplatz stehen.

Mittelzeitparken Zwischen 1 und 5 Stunden auf demselben Parkplatz stehen.

Langzeitparken Zwischen 5 und 12 Stunden auf demselben Parkplatz stehen.

Nachtparken Über Nacht auf demselben Parkplatz stehen.

Dauerparken Länger als 12 Stunden auf demselben Parkplatz stehen.

Umschlagshäufigkeit Anzahl der Fahrzeuge, die an einem Tag auf demselben Parkplatz stehen.

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wie viele Parkplätze gibt es in Luxemburg?

Hochgerechnet gab es im Jahr 2021 im Großherzogtum fast **900 000 genehmigte Parkplätze** für Autos. Rund 600 000 davon waren unter freiem Himmel, die restlichen 300 000 in Gebäuden. Dazu kamen 35 000 bis 100 000 informelle Abstellflächen auf Privatgrundstücken > siehe Seite 4.

Wie viel kosten Parkplätze in Luxemburg?

Parkplätze sind sowohl im Bau, als auch im Kauf oder zur Miete sehr teuer. **In Mehrfamilienhäusern kostet ein Parkplatz etwa so viel wie ein Zimmer** > siehe Seite 7**.** Am Arbeitsplatz und auch im öffentlichen Raum ist die Nutzung von Parkplätzen allerdings meistens sehr günstig, mehrheitlich sogar gratis. Angesichts der hohen Bau- und Mietkosten entspricht dies de facto einer **Bezuschussung** des Berufsverkehrs durch die Arbeitgeber und **des motorisierten Individualverkehrs** insgesamt durch die Gemeinden > siehe Seite 9.

Wie werden öffentliche Parkplätze in Luxemburg genutzt?

Öffentlicher Raum sollte im öffentlichen Interesse genutzt werden. Dementsprechend sollte das Abstellen von Privatfahrzeugen im öffentlichen Raum vor allem dem Kurzzeitparken vorbehalten und so bepreist werden, dass etwa jeder siebte Parkplatz frei bleibt und man für wichtige Besorgungen immer einen Platz findet > siehe Seite 12. In Luxemburg werden öffentliche Parkplätze aber **vorwiegend zum Mittelzeit-, Langzeit- bzw. Dauerparken** genutzt. In den meisten Untersuchungsgebieten besteht insgesamt ein **Überangebot**. Nur in sehr zentralen Lagen werden öffentliche Parkplätze mittels **Bepreisung oder Vignette** effizient zum Kurzzeitparken genutzt > siehe Seite 14**.** Rund ein Drittel der in Wohngebieten am Straßenrand abgestellten Autos hätte laut den Angaben ihrer Eigentümer auch **auf dem Privatgrundstück** einen Parkplatz > siehe Seite 15**.**

Welchen Einfluss haben die kommunalen Parkraumbestimmungen auf die nationale Verkehrslage?

Da jede Autofahrt eine Bewegung von einem Parkplatz auf einen anderen darstellt, beeinflussen die kommunalen Parkraumbestimmungen die Verkehrslage maßgeblich. Die **Stellplatzschlüssel** in der *Partie écrite* des Flächennutzungsplans *PAG* wirken daher nicht nur auf das **Wohnungsangebot und die Wohnungspreise**, sondern auch auf die **Verkehrsmittelwahl** – insbesondere auf dem Arbeitsweg. Werden punktuell öffentliche Parkplätze angelegt und diese im Sinne des Kurzzeitparkens bewirtschaftet, so finden die Kunden des lokalen Einzelhandels einen Parkplatz und das Ortsbild lädt zudem zum Zufußgehen und Radfahren ein. Stehen dagegen überall öffentliche Parkplätze zum kostenlosen Dauerparken zur Verfügung, so verleitet der öffentliche Raum eher dazu, auch kurze Strecken mit dem Auto zurückzulegen. **Längsparkplätze** entlang der Hauptverkehsachsen beeinträchtigen nicht nur den Verkehrsfluss durch Ein- und Ausparkmanöver, sondern verhindern außerdem das Schaffen von attraktiven Mobilitätsalternativen, wie **Busspuren**, vom motorisierten Verkehr getrennte **Radwege** und breite **Bürgersteige** > siehe Seite 16.

Wie wurde die nationale Parkraumstrategie ausgearbeitet?

Die vorliegende nationale Parkraumstrategie wurde in drei Etappen konzipiert.

In einem ersten Schritt erstellte im Jahr 2018 der kanadische Parkraum-Experte Todd Litman für das Ministerium eine Übersicht der internationalen ***Best Practices*** zu den Themen *Parkraumerfassung* und *Parkraumbewirtschaftung*.

Mit diesen Erkenntnissen schrieb das Ministerium 2020 europaweit eine zweite, auf Luxemburg ausgelegte Studie aus. Diese deckte drei Themenbereiche ab: ein **nationales Inventar des Parkraums**, eine breit angelegte **Befragung** aller in Luxemburg mit dem Thema „Parken" befassten Akteure und eine **Evaluierung der Parkraumvorschriften** in Luxemburg. Laut den an der Ausschreibung teilnehmenden Expertenbüros wurde ein so umfassendes Parkrauminventar noch nie zuvor für ein Gebiet dieser Größenordnung durchgeführt.

Den Auftrag gewann das Büro *komobile* in Zusammenarbeit mit dem Büro *Zeyen+Baumann* und dem *Austrian Institute of Technology*. Es wurden unter anderem, in zehn für den urbanen und ländlichen Raum repräsentativen Katastersektionen, zehntausende private und öffentliche Parkplätze anhand von Satellitenbildern gezählt und auf das Großherzogtum hochgerechnet. Für die Stakeholder-Befragung wurden Interviews mit insgesamt **104 Vertretern von 82 verschiedenen öffentlichen und privaten Akteuren** durchgeführt: Ministerien, Gemeindeverwaltungen, Polizei, Syvicol, Architekten sowie beratende Ingenieure, Bauträger und Bauunternehmen, Einzelhändler, Arbeitgeber, CFL, Bus- bzw. Taxiunternehmen, Anbieter haushaltsnaher Dienstleistungen, Transportunternehmen etc.

Im Jahr 2022 verknüpfte das Ministerium (*Direction de la planification de la mobilité*) die Erkenntnisse der beiden vorbereitenden Studien mit der *Best Practices*-Studie zum Thema Fahrradparken (2014) sowie den mobilitätsplanerischen Zielen des **Nationalen Mobilitätsplans 2035** (PNM 2035) und formulierte die nationale Parkraumstrategie zwecks einfacher Handhabung in Form von Arbeitsblättern.

Die Berichte der einzelnen Studien, sowie die aktuellste Version der Arbeitsblätter, können unter > www.parken.lu eingesehen werden.

Inventar der Parkplätze in Luxemburg (2021)

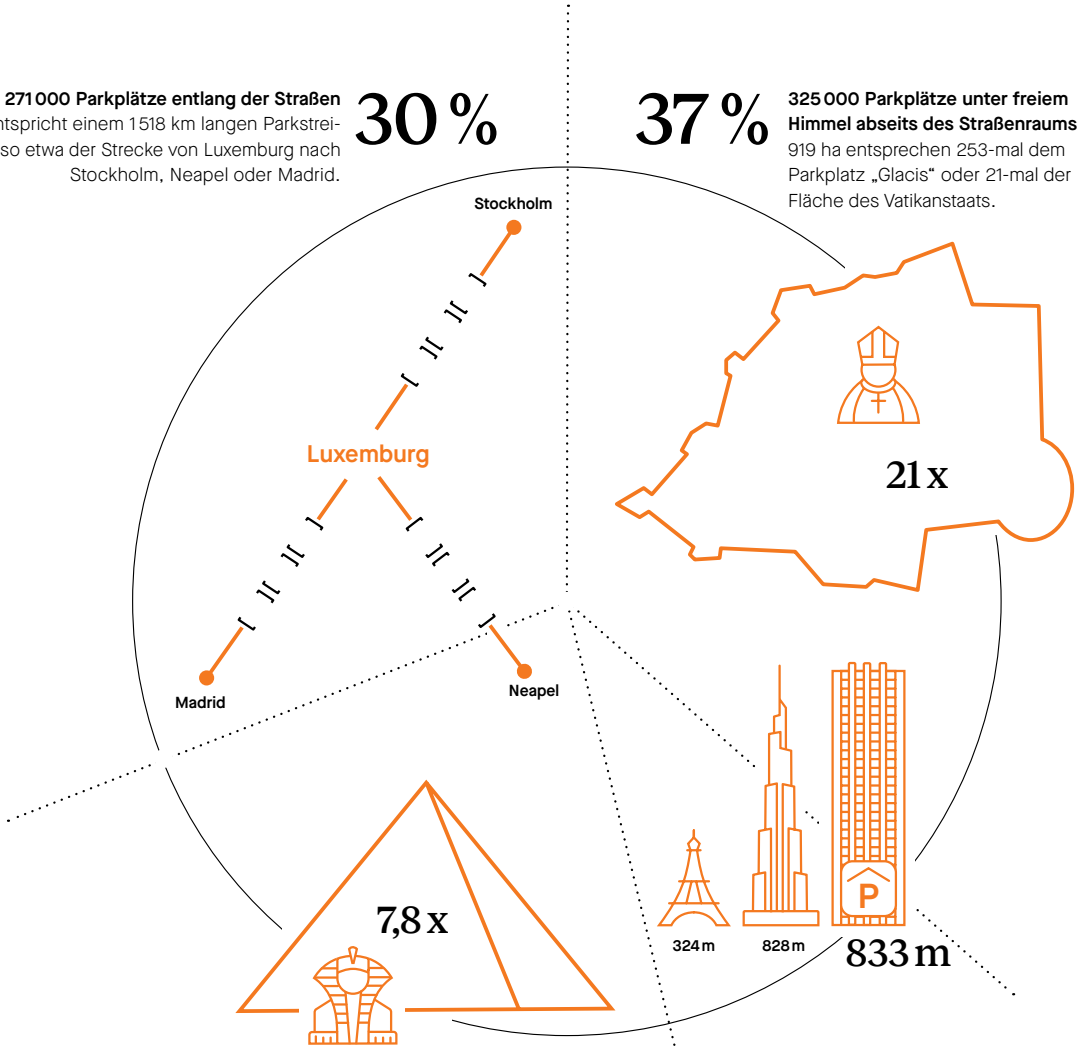
In Luxemburg gibt es auf öffentlichen und privaten Grundstücken insgesamt 893 000 genehmigte Parkplätze für Autos. 53 % davon sind öffentlich zugänglich, 47 % sind der privaten Nutzung vorbehalten. Dazu kommen 35 000 bis 100 000 informelle Abstellflächen auf Privatgrundstücken (vor der Garageneinfahrt oder neben dem Haus) sowie Abstellflächen für Fahrräder, Motorräder, Lieferwagen, Lastwagen und Busse.

271 000 Parkplätze entlang der Straßen
Dies entspricht einem 1 518 km langen Parkstreifen, also etwa der Strecke von Luxemburg nach Stockholm, Neapel oder Madrid.

30 %

37 %

325 000 Parkplätze unter freiem Himmel abseits des Straßenraums
919 ha entsprechen 253-mal dem Parkplatz „Glacis“ oder 21-mal der Fläche des Vatikanstaats.



205 000 unterirdisch in Gebäuden
Dies bedingt 20 Millionen Kubikmeter Erdaushub oder 7,8-mal das Volumen der Cheops-Pyramide.

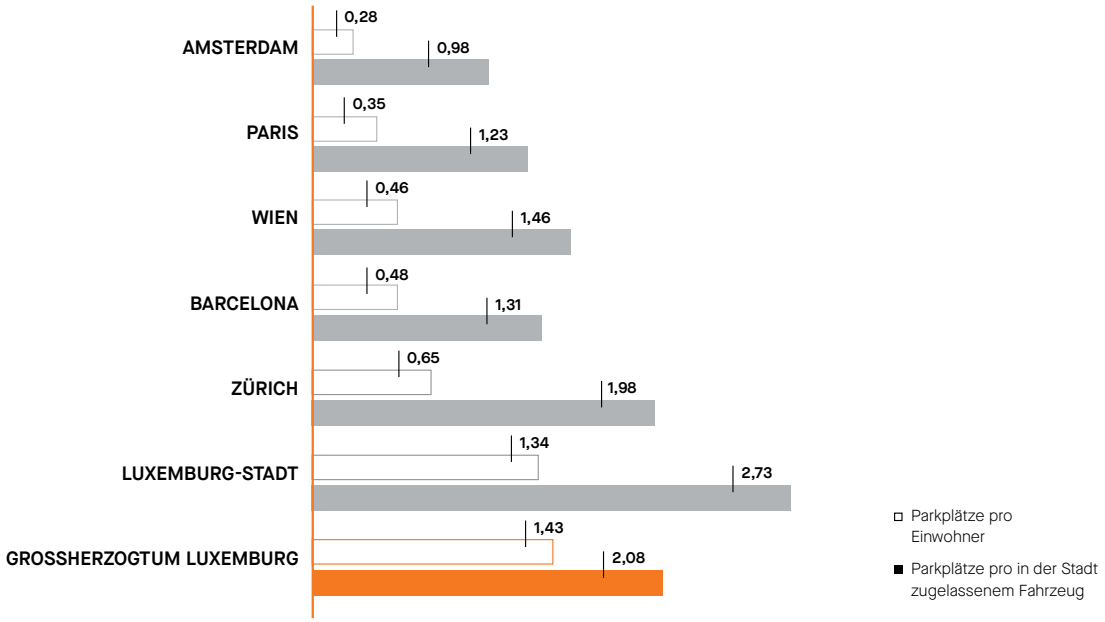
23 %

10 %

92 000 Parkplätze oberirdisch in Gebäuden
Dies kommt dem Parking „Bouillon“ gleich mit einer Höhe von 833 m (286 Stockwerke mit jeweils 322 Plätzen).

Da noch kein anderes Land ein ähnlich detailliertes Inventar seiner Parkplätze erhoben hat, liegen keine direkten Referenzwerte vor. Allerdings weist die Stadt Luxemburg im Vergleich zu anderen europäischen Arbeitsplatzzentren 2 bis 4-mal mehr Parkplätze pro Einwohner und etwa das Doppelte an Parkplätzen pro in der Stadt zugelassenem Fahrzeug auf. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass es – auch landesweit gesehen – in Luxemburg verhältnismäßig viele Parkplätze gibt.

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



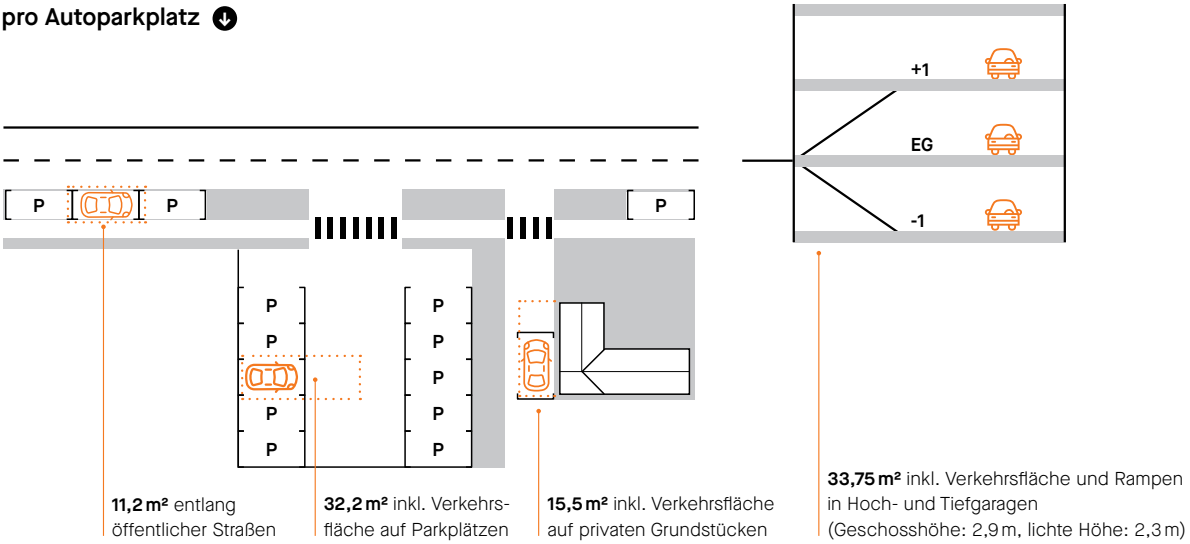
Weniger als die Hälfte der Parkplätze in Luxemburg wird für das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz gebraucht

Bei 2,08 Parkplätzen pro in Luxemburg zugelassenem Auto und 210 000 Grenzpendlern (Stand 2021), von denen 61 % mit dem Auto zur Arbeit fahren, könnte man annehmen, dass sämtliche Parkplätze allein für das Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz notwendig seien. Das ist aber nicht der Fall. Erstens fährt bei weitem nicht jedes Auto jeden Tag zwischen dem Wohnort und einem Arbeitsplatz hin und her. Zweitens sind nur die wenigsten Parkplätze am Arbeitsplatz für ein spezifisches Fahrzeug reserviert. Sie können also, wenn auch nicht zeitgleich, von mehreren Autos genutzt werden.

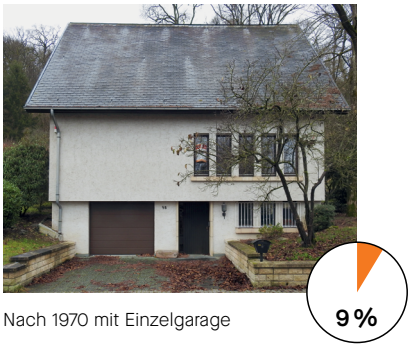
Im Mai 2021 gab es laut STATEC in Luxemburg rund **485 000 Arbeitsplätze** und laut dem nationalen Parkrauminventar rund **893 000 Parkplätze**. Bei einem Modal Split von 61 % (Luxmobil 2017) wären im Monat Mai also maximal 296 000 Arbeitnehmer als Fahrer mit dem Auto zur Arbeit gependelt. Aufgrund von Teilzeitverträgen (etwa 20 %), Ferientagen, Krankheitstagen, anderen Abwesenheiten und dem immer beliebteren Homeoffice pendeln aber nicht alle Arbeitnehmer an jedem Arbeitstag. Somit ist die Anzahl der Parkplätze – die an einem Wochentag am Arbeitsplatz belegt sind – bedeutend niedriger. Sie liegt schätzungsweise zwischen 200 000 und 250 000. Da im Mai 2021 etwa 275 000 der in Luxemburg Arbeitenden auch in Luxemburg wohnten, 170 000 (61 %) von ihnen als Fahrer mit dem Auto pendelten und deren Auto wohl auch an arbeitsfreien Wochentagen, bzw. während dem Homeoffice, in Luxemburg stand, lag die Anzahl der Parkplätze, die wochentags in Luxemburg von Arbeitnehmern entweder zuhause oder am Arbeitsplatz belegt waren, zwischen 370 000 und 420 000. Die restlichen **rund 500 000 Parkplätze** standen also selbst an Wochentagen **anderen Zwecken als dem Pendeln** zwischen Wohnort und Arbeitsplatz zur Verfügung.

Flächenverbrauch pro Parkplatz

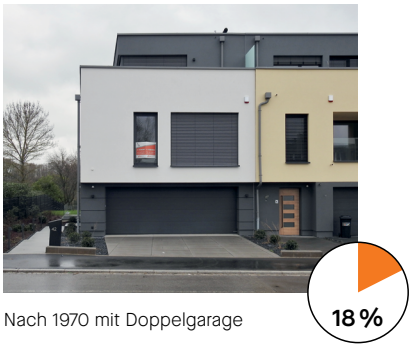
Durchschnittlicher Flächenverbrauch pro Autoparkplatz



Flächenanteil (in %) der Garagen an der Nutzfläche von Einfamilienhäusern (20 m² pro Auto)

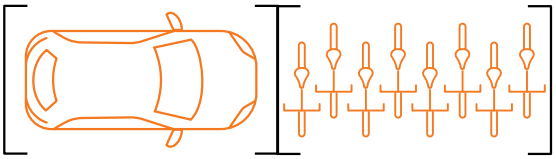


Nach 1970 mit Einzelgarage

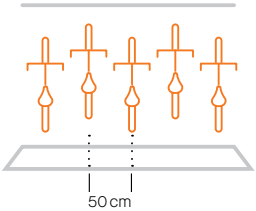


Nach 1970 mit Doppelgarage

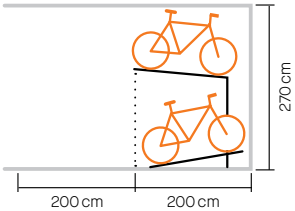
Dimensionierung von Fahrradabstellplätzen



8 bis 10 Fahrräder pro Autoparkplatz



Achsabstand zwischen 2 Fahrrädern: 0,5 m



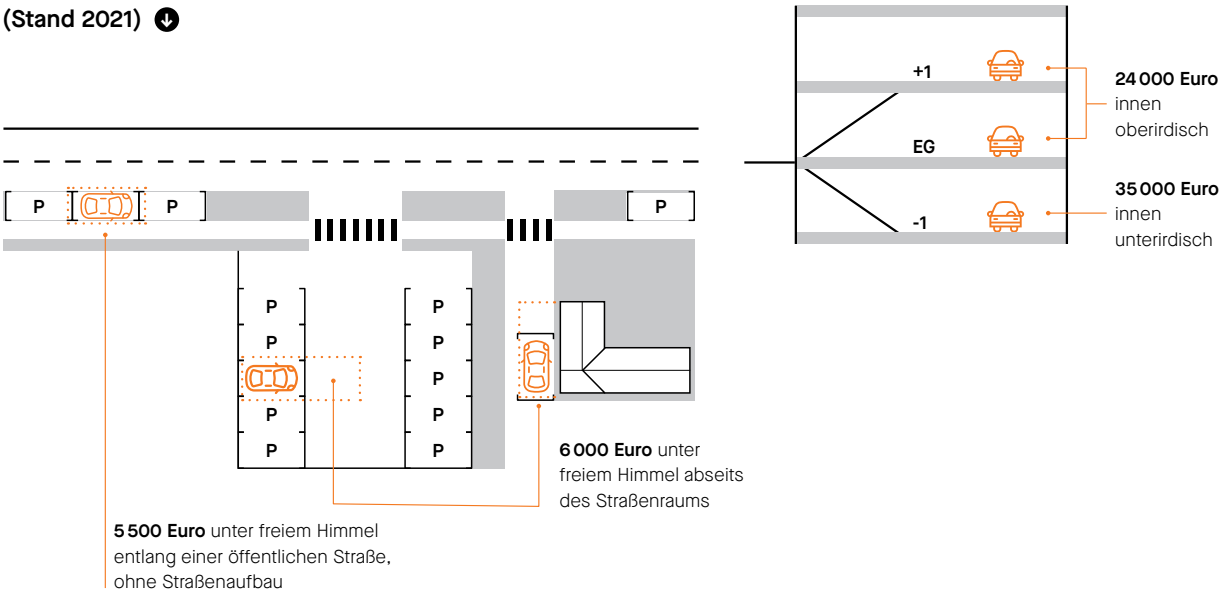
Doppelstockparken ab einer lichten Höhe von 2,7 m

> Siehe P 05

Kosten für Parkplätze

Baukosten

Durchschnittliche Baukosten* pro Autoparkplatz (Stand 2021)



**Ohne Grundstückspreis, Vorstudien und Mehrwertsteuer*

Zur Veranschaulichung: Hätte man alle 893 000 genehmigten Parkplätze des Großherzogtums im Jahr 2021 neu bauen müssen, so hätte dies – ohne den Grundstückserwerb, Honorare und Mehrwertsteuer – etwa 13 Milliarden Euro gekostet. Dies entspräche mehr als der Hälfte der jährlichen Staatsausgaben (21 Milliarden Euro).

Kaufpreise und monatliche Miete

Kaufpreise und monatliche Miete pro Autoparkplatz*

Stadtteil/Gemeinde	Geschlossene Garage (EUR)		Parkplatz innen (EUR)		Parkplatz außen (EUR)	
	Kaufpreis	Mietpreis	Kaufpreis	Mietpreis	Kaufpreis	Mietpreis
Lux-Zentrum	250 000	400	150 000	250	60 000	175
Lux-Kirchberg	90 000	200	75 000	170	50 000	130
Lux-Umgebung	65 000	170	50 000	140	40 000	100
Mamer	60 000	170	50 000	140	30 000	100
Remich	60 000	140	40 000	110	25 000	80
Echternach	45 000	160	38 000	135	27 000	90
Esch-sur-Alzette	40 000	190	34 000	150	25 000	110
Mersch	40 000	140	34 000	100	25 000	65
Diekirch	35 000	150	28 000	100	20 000	75
Redange/Attert	25 000	120	20 000	95	15 000	65
Vianden	25 000	110	20 000	90	15 000	65
Clervaux	20 000	115	15 000	95	10 000	70
Wiltz	18 000	100	12 000	85	9 000	65

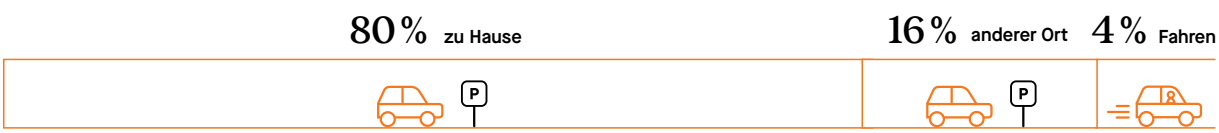
**Stichprobe im Frühling 2021, ohne Mehrwertsteuer*

Selbst wenn ein Parkplatz eine kleinere Fläche als ein Zimmer aufweist, so kostet er in einem Gebäude etwa gleich viel. Der Preis einer Zweizimmerwohnung mit zwei Parkplätzen entspricht dem einer Dreizimmerwohnung mit nur einem Parkplatz. Insofern haben die von den Gemeinden vorgeschriebenen Mindestwerte für Stellplatzschlüssel für neue Wohnungen einen wesentlichen **Einfluss auf die Wohnungspreise.** > Siehe P 04

Durchschnittliche Park- und Fahrzeit eines Autos in der EU (CIVITAS, 2020)

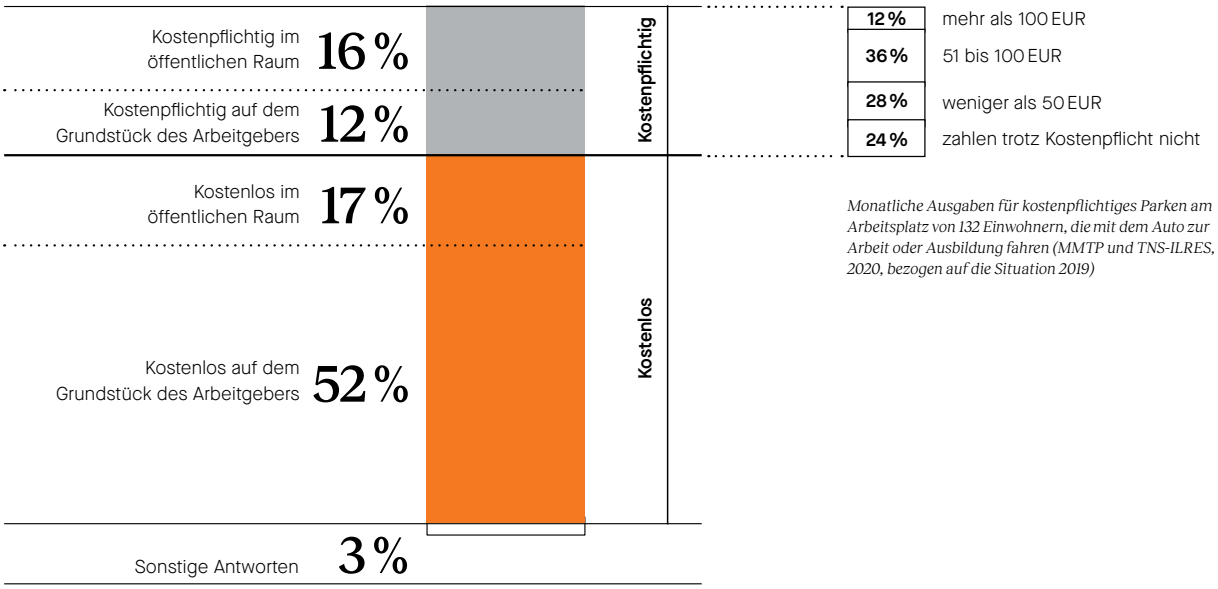
Im europäischen Durchschnitt ist ein Auto auf die Woche betrachtet nur **4 %** der Zeit unterwegs – also **weniger als eine Stunde pro Tag**. Während 80 % der Zeit, etwa 19 Stunden am Tag, steht es bei der Wohnung. Die restliche Zeit ist es an einem anderen Ort geparkt.

Geparkte Fahrzeuge als „ruhenden Verkehr" zu bezeichnen ist demnach genauso irreführend, wie eine Wohnung, die alle 25 Jahre einmal renoviert wird, eine „ruhende Baustelle" zu nennen. Aus diesem Grund kommt der Begriff des „ruhenden Verkehrs" in der Parkraumstrategie nicht vor. Vom durchschnittlichen Bewegungsmuster der Fahrzeuge her betrachtet, könnte man Autofahren auch als „Parkplatzwechsel" bezeichnen.



Nutzungskosten

Parken am Arbeitsplatz



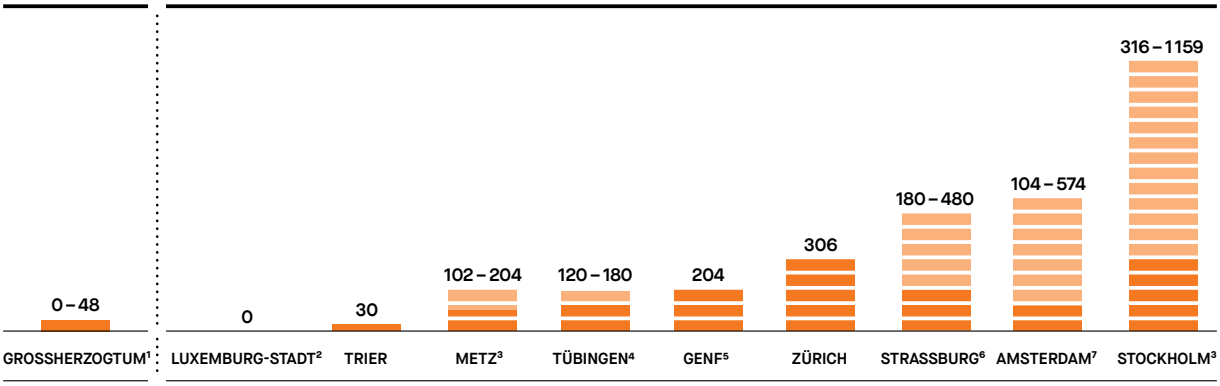
Monatliche Ausgaben für kostenpflichtiges Parken am Arbeitsplatz von 132 Einwohnern, die mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung fahren (MMTP und TNS-ILRES, 2020, bezogen auf die Situation 2019)

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)

De facto wird in Luxemburg das Pendeln mit dem Auto von den Arbeitgebern und der öffentlichen Hand beim Parken **bezuschusst**. 52 % derjenigen, die in Luxemburg mit dem Auto zur Arbeit oder Ausbildung fahren, parken kostenlos auf dem Grundstück ihres Arbeitgebers. Weitere 17 % parken kostenlos im öffentlichen Raum. Angesichts der Mietpreise für private Parkplätze entgelten auch diejenigen, die für das Parken am Arbeitsplatz bezahlen müssen, bei weitem nicht den Marktpreis.

70 % der öffentlichen Parkplätze in Luxemburg sind gar nicht bewirtschaftet und somit kostenlos nutzbar. Auch von den 30 %, die bewirtschaftet sind, sind viele gratis – z. B. wenn die Gemeinde eine Vignette für das Anwohnerparken (*stationnement résidentiel*) ohne Entgelt zur Verfügung stellt. > Siehe P 02

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



[1] je nach Gemeinde
[2] 1 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

Die Anwohnervignetten in Luxemburg sind im europäischen Vergleich **günstig**. Während die erste Vignette in den meisten Gemeinden gratis ist, kostet die teuerste Vignette 48 Euro im Jahr. Letzteres entspricht einem Tagessatz von **13 Cent**.

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

Gemeinde	Anwohnerparken (EUR) 1. Auto*	Anwohnerparken (EUR) 2. Auto*	Mietkosten** (EUR)	Kostenunterschied (EUR) 1. Auto***	Kostenunterschied (EUR) 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*

Auch wenn der Inhaber einer Anwohnervignette, im Gegensatz zum Mieter eines Außenparkplatzes, keinen Anspruch auf immer den gleichen Parkplatz im öffentlichen Raum hat, entsprechen in Luxemburg die Anwohnervignetten, bzw. die nicht bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze in den Wohngebieten, einem jährlichen **Zuschuss** von 780 Euro (Wiltz) bis 2 100 Euro (Stadt Luxemburg-Zentrum) pro Auto.

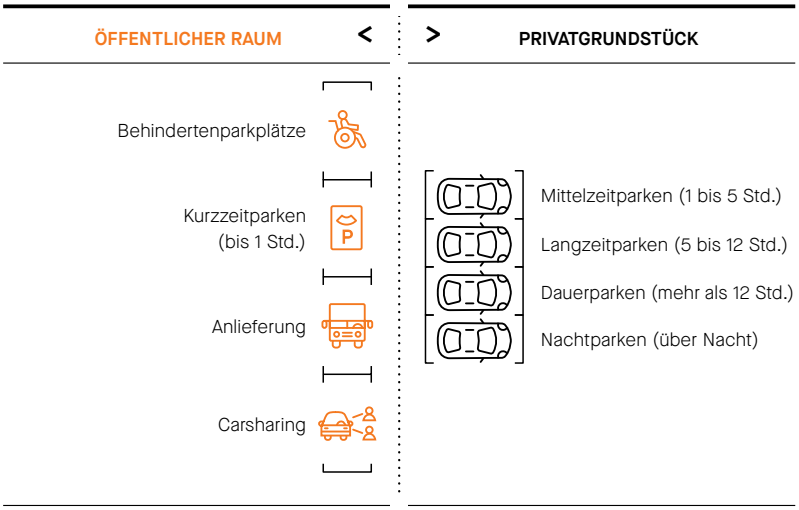
Nutzung von öffentlichen Parkplätzen

Anzustrebende Nutzung

Der öffentliche Raum soll der Öffentlichkeit dienen. Das Besetzen von einem Dutzend Quadratmetern öffentlichen Raums durch ein privates Fahrzeug sollte Nutzungen vorbehalten sein, die den angrenzenden Raum beleben. Waren an- oder abliefern, eine Person absetzen oder mitnehmen, einen kurzen Einkauf tätigen oder einer bewegungseingeschränkten Person den Zugang ermöglichen – das sind Parkvorgänge, die zum öffentlichen Leben beitragen. Ein öffentlich zugängliches Carsharing-Fahrzeug kann die Anzahl an Langzeit- und Dauerparker um bis zu ein Dutzend zu reduzieren.

> Siehe P 07

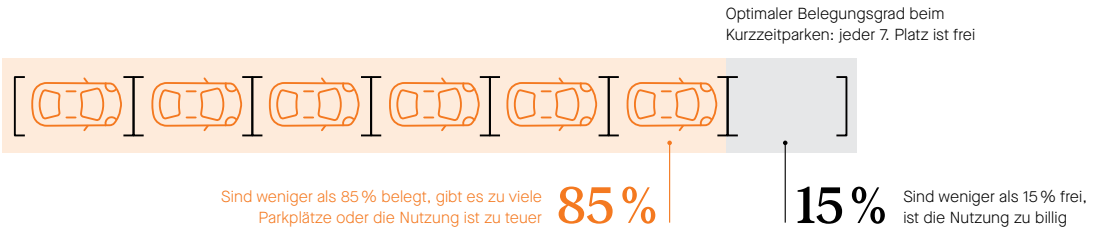
Anzustrebende Parkraumnutzung im öffentlichen und privaten Raum



In der Regel ist Parken umso verträglicher mit dem **öffentlichen Interesse**, je kürzer es ist. Langzeit- und Dauerparken, also das Abstellen eines Fahrzeugs über 5 Stunden, typischerweise bei der Wohnung oder am Arbeitsplatz, hat einen rein privaten Nutzen und sollte auf öffentlichem Grund nicht stattfinden. Wird dem Mittel- oder Langzeitparken im öffentlichen Raum dennoch stattgegeben, so sollte es dem Gemeinwohl zumindest durch **angemessene Parkgebühren** zugutekommen.

Bei öffentlichen Parkplätzen, die im Sinne des Kurzzeitparkens eine hohe Umschlagshäufigkeit (*rotation*) anstreben, beträgt der anzupeilende Belegungsgrad 85 %. In dem Fall ist durchschnittlich jeder 7. Platz frei, sodass man immer einen Parkplatz finden kann. Ein geringerer Belegungsgrad ist ein Zeichen dafür, dass es entweder zu viele Parkplätze gibt oder deren Nutzung zu teuer ist. Ab einem Belegungsgrad von 85 % sollte die Nutzungsgebühr erhöht werden, bis dieser Richtwert wieder erreicht wird.

Optimaler Belegungsgrad beim Kurzzeitparken



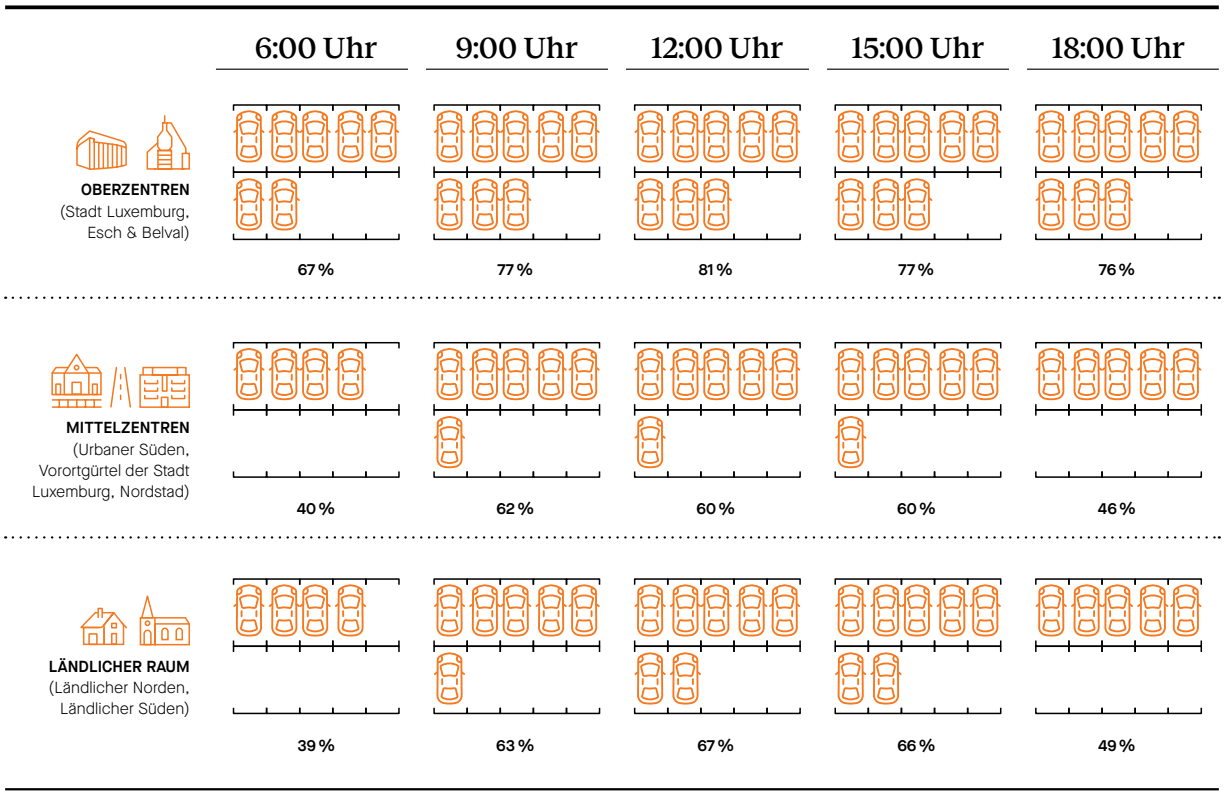
Bei Parkplätzen mit längerfristiger Nutzung, wie z. B. Pendler-, P&R- und Anwohnerparkplätzen, liegt das Optimum bei 95 %. Hier reicht es also, wenn im Durchschnitt jeder zwanzigste Platz frei bleibt (Todd Litman, 2019).

„Performance pricing“ in San Francisco

Mit einem **iterativen Prozess** passt *SFpark* den Preis der Parkuhren abhängig der Straße und Tageszeit regelmäßig an den **Belegungsgrad** an. Fällt dieser unter 85 %, so wird der Preis gesenkt. Übersteigt er 85 %, wird der Preis erhöht. Der Nachfrage entsprechend ist die Gebühr vormittags am niedrigsten, von 12 bis 15 Uhr am höchsten, und liegt nachmittags zwischen den beiden Werten. Eine **dynamische Bepreisung**, welche die Tageszeit und Nachfrage berücksichtigt, bietet sich in belebten Stadtzentren an. In Wohnvierteln ist es sinnvoller, den Preis der Jahresvignette jedes Jahr anzupassen, eine Carsharing-Station einzurichten, bzw. überschüssige Parkplätze einer gesellschaftlich verträglicheren Nutzung zuzuführen (SFpark: Pricing Parking by Demand, Gregory Pierce and Donald Shoup, 2015). > Siehe P 02

Festgestellte Nutzung von öffentlichen Parkplätzen

Durchschnittlicher Belegungsgrad von öffentlichen Parkplätzen

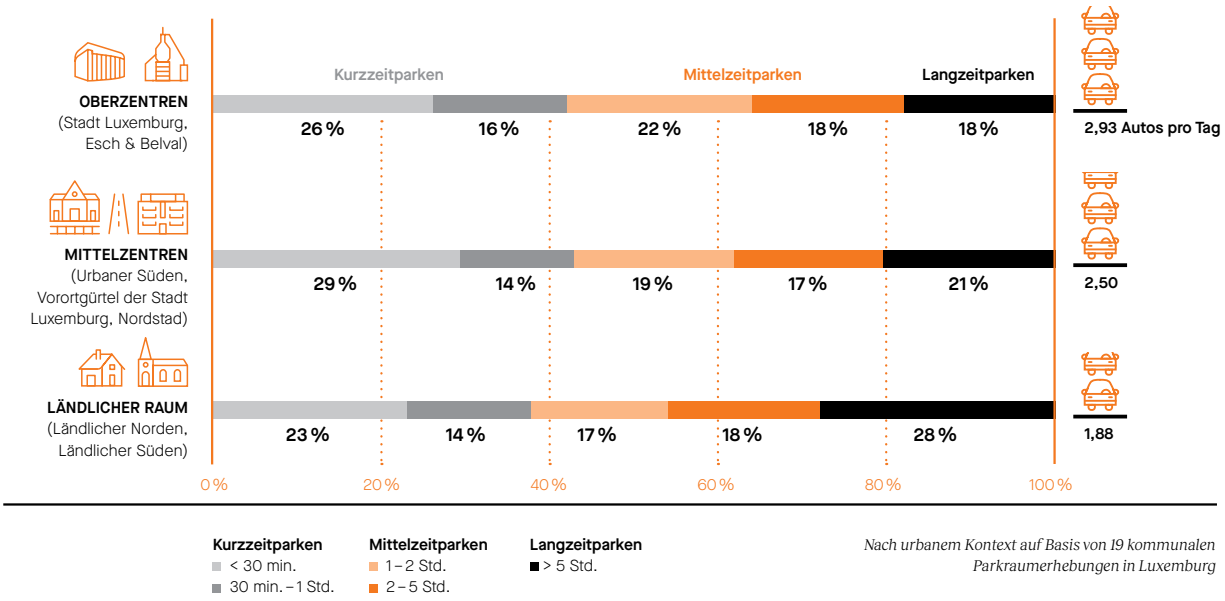


> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 10

Tagesverlauf nach urbanem Kontext auf Basis von 19 kommunalen Parkraumerhebungen in Luxemburg

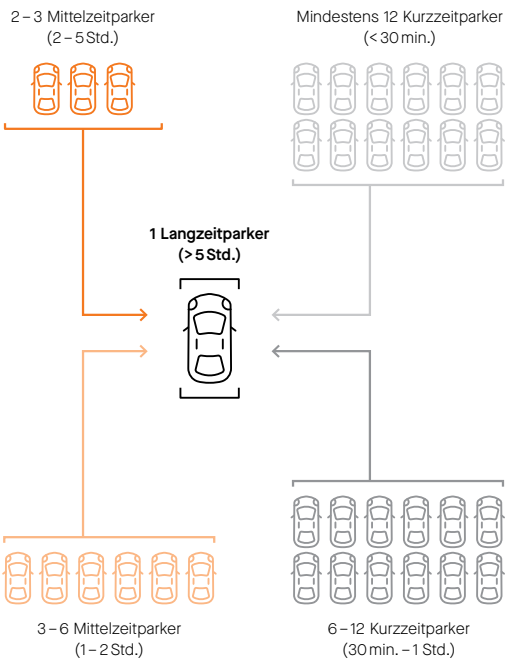
- In den Oberzentren wird über den ganzen Tag eine konstante Belegung zwischen 70 % und 80 % festgestellt. Somit bleibt in den untersuchten Zonen mindestens ein Fünftel der Parkplätze im öffentlichen Raum frei.
- In den übrigen Untersuchungsgebieten gibt es hingegen ein deutliches Überangebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum. Je nach Tageszeit sind durchschnittlich nur rund 40 % bis 70 % der Parkplätze belegt.
- Lokal unterscheidet sich der Belegungsgrad stark nach Lage innerhalb der Gemeinde, sowie danach, ob und wie die Parkplätze bewirtschaftet sind. In den zentralen Gebieten liegt der Belegungsgrad zwischen rund 70 % und 90 %, während er sich in den Wohngebieten zwischen rund 55 % und 75 % bewegt.

Parkdauer und durchschnittliche Umschlagshäufigkeit pro Tag auf öffentlichen Parkplätzen



Nach urbanem Kontext auf Basis von 19 kommunalen Parkraumerhebungen in Luxemburg

Anzahl Parkvorgänge, die 1 Langzeitparker in 6 Stunden verhindert

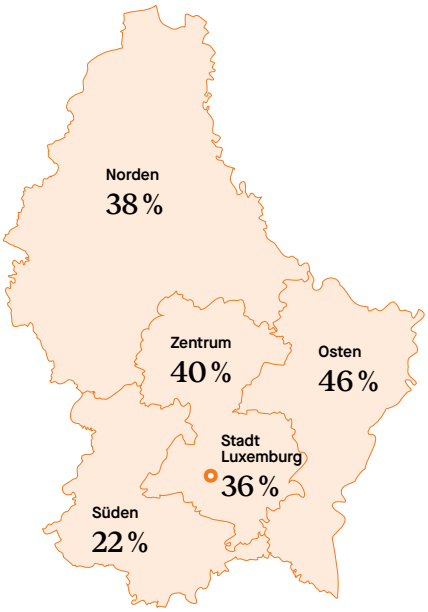


- Das **Kurzzeitparken**, also das Parkverhalten, welches eine Belegung des öffentlichen Raumes am ehesten rechtfertigen könnte, nimmt mit nur 37 bis 42 % der geparkten Fahrzeuge eine **untergeordnete Rolle** ein.
- Der Anteil an von Kurzzeitparkern belegten Parkplätzen ist noch weitaus geringer, da im Tagesverlauf sehr viele Kurzzeitparker **denselben Parkplatz** nutzen, den ein Dauerparker für sich alleine beanspruchen würde (siehe links).
- Während **Langzeit- und Dauerparker** 18 bis 28 % der geparkten Fahrzeuge ausmachen, nehmen sie einen **Großteil der belegten Parkplätze** in Beschlag. Darauf deutet die **geringe durchschnittliche Umschlagshäufigkeit** von nur 2,5 hin, die bedeutet, dass sich auf einen Parkplatz im Untersuchungsgebiet durchschnittlich nur 2,5 mal am Tag, also etwa alle 9,5 Stunden, ein Fahrzeug stellt.
- Die **Umschlagshäufigkeit nimmt mit der Siedlungsdichte zu.** Sie ist am höchsten (stellenweise über 6), wo der Parkraum kostenpflichtig ist oder mit Parkscheibe bewirtschaftet wird und am niedrigsten (stellenweise unter 1, was einem Dauerparken oder Parkplatzüberschuss entspricht) in Wohngebieten ohne Parkraumbewirtschaftung. > Siehe P 02

Die auf den Seiten 13 und 14 dargestellten Aussagen zur tatsächlichen Nutzung von öffentlichen Parkplätzen ergeben sich aus der Auswertung von **Parkraumerhebungen**, die **19 luxemburgische Städte und Gemeinden** in den letzten Jahren durchgeführt haben. Diese Auswertung umfasst keine P&R-Anlagen (auf denen, für den öffentlichen Raum untypisch, auch Langzeitparken – bis zu 12 Stunden – im öffentlichen Interesse ist).

Da eine Parkraumerhebung in der Regel dort in Auftrag gegeben wird, wo eine Gemeinde die Parkraumproblematik als besonders akut einschätzt, kann man davon ausgehen, dass ein Großteil der rund **22 000** hier analysierten Parkplätze im nationalen und regionalen Vergleich überdurchschnittlich beansprucht wurden. Anders ausgedrückt: Im nationalen Durchschnitt werden die öffentlichen Parkplätze weniger genutzt als hier dargestellt.

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



Quelle: MMTP und Ilres, 2020

Ein Drittel der Autofahrer, die ihr Auto in Luxemburg regelmäßig vor der eigenen Wohnung im öffentlichen Raum abstellen, geben an, hierfür **auch einen Platz auf dem privaten Grundstück** zu haben. Sie parken nur deswegen auf der Straße, weil dies entweder bequemer ist, oder weil ihr privater Parkplatz aus diversen Gründen nicht nutzbar ist. Am geringsten ist dieser Anteil im Süden, am höchsten im Zentrum und im Osten.

Was kostenpflichtige, bzw. kostenlose Vignetten bewirken können

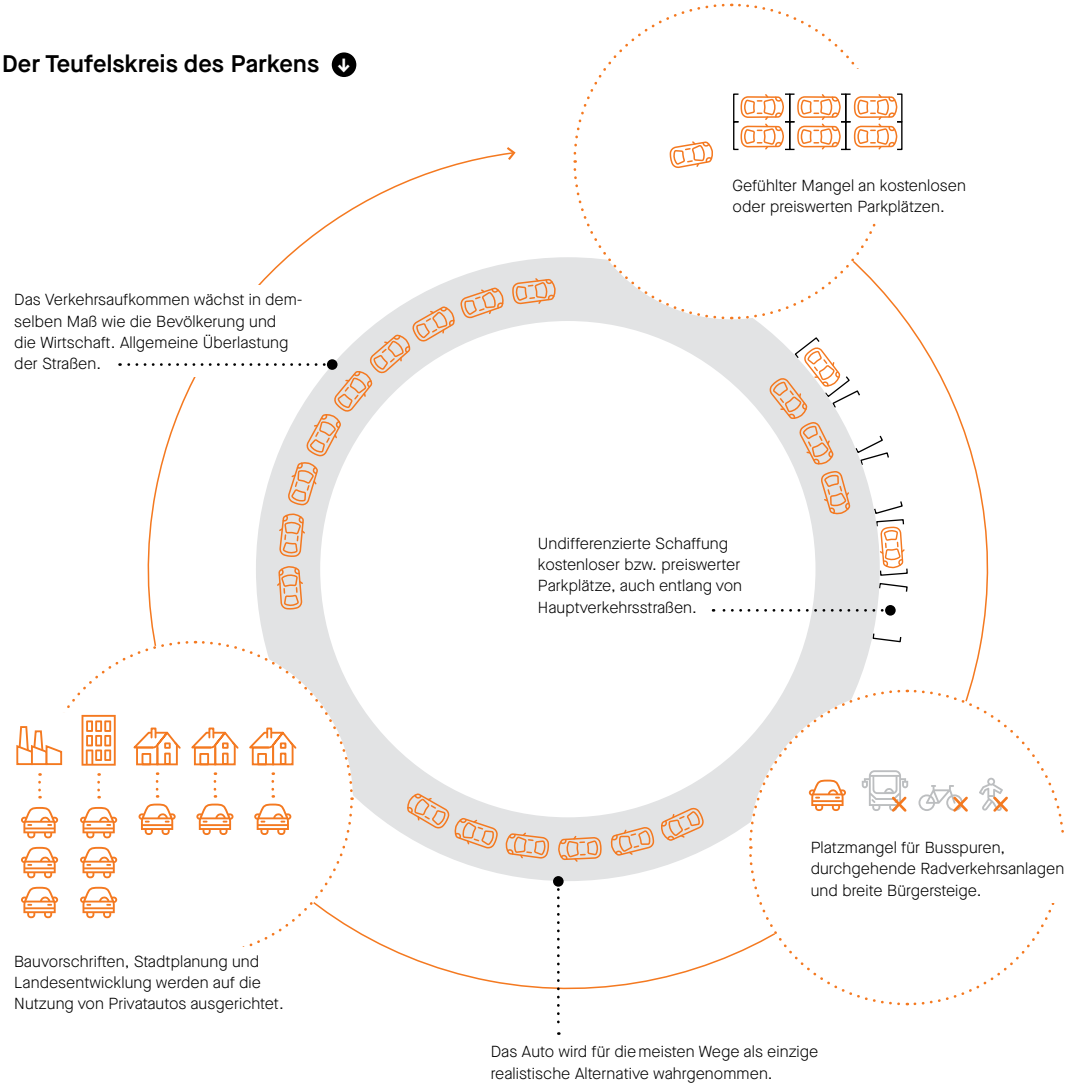
Seit die **Gemeinde Mertert** im Jahr 2019 die **Anwohnervignette kostenpflichtig** machte, stellt sie eine Zunahme der Anträge für **Carports, Garagen oder Verbreiterungen von privaten Garageneinfahrten** fest. Somit erfüllt die Vignette ihren Zweck, den öffentlichen Raum in Wohnvierteln nicht nur von Einpendlern (z. B. den Angestellten eines benachbarten Gewerbegebiets), sondern auch von lokalem Dauerparken zu befreien.

Ist die Anwohnervignette hingegen **kostenlos**, so beobachtet man anekdotisch besonders in Gemeinden mit vielen Arbeitsplätzen den **gegenteiligen Effekt**: Anwohner parken ihr Privatfahrzeug mit der Vignette im öffentlichen Raum und vermieten ihre Garageneinfahrt informell an Einpendler.

Auswirkungen des Parkplatzangebots auf das Mobilitätsverhalten

Die undifferenzierte Schaffung von Parkplätzen und die verkehrliche Überlastung des Straßennetzes stehen in engem Zusammenhang. Sie bilden einen „Teufelskreis“, dessen Ausgangspunkt der gefühlte Mangel an Parkplätzen ist.

Der Teufelskreis des Parkens



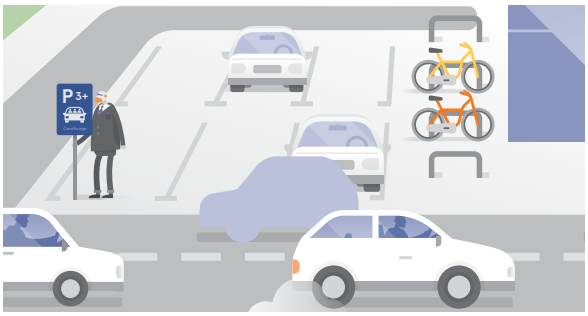
Video „Teufelskreis des Parkens“

> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 174

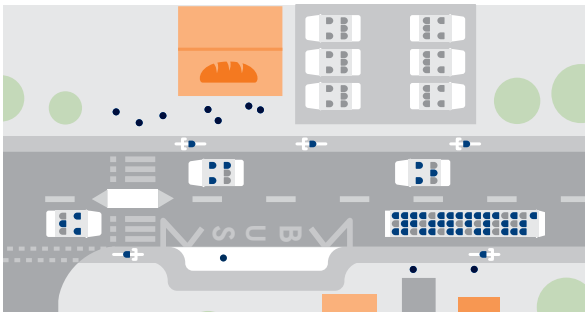
Die Bewirtschaftung des Parkraums > siehe P 02, die Bündelung von Parkplätzen > siehe P 03, das Anpassen der Stellplatzschlüssel > siehe P 04, das Einrichten von Fahrradabstellanlagen > siehe P 05, das betriebliche Parkraummanagement > siehe P 06, Carsharing > siehe P 07 sowie kleine P&R-Anlagen und Mitfahrerparkplätze > siehe P 09 bieten eine Vielzahl von Instrumenten, mit denen Gemeinden, bzw. Arbeitgeber diesen Teufelskreis durchbrechen können.

Das Parkplatzangebot hat einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Dies gilt am Zielort, unterwegs und auch am Ausgangspunkt einer Fahrt. Die Erreichbarkeit eines Ziels mit dem Auto hängt nicht von der Anzahl der angelegten, sondern der verfügbaren Parkplätze ab.

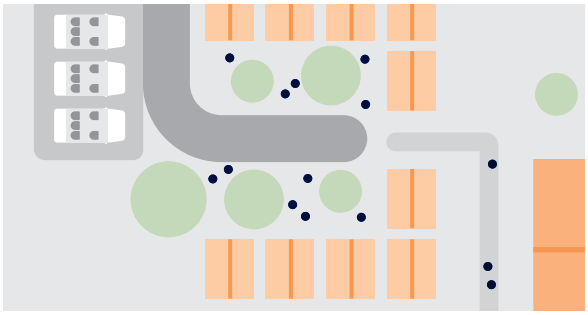
Parken und Verkehrsmittelwahl



Die **Verfügbarkeit von Parkplätzen am Zielort** sowie deren **Kosten** beeinflussen die Entscheidung, ob der Weg dorthin mit dem Auto oder anders zurückgelegt wird.



In bebauter Umgebung ist der **verfügbare Raum** in der Regel **begrenzt**. Ob ein Parkstreifen entlang der Straße vorhanden ist oder nicht, wirkt sich stark auf die Möglichkeit aus, sichere Radwege oder eine Busspur einzurichten und somit die Fahrten mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto attraktiv zu gestalten.



Wohnviertel und Wohngebäude, deren Planung auf die Autonutzung ausgelegt ist, produzieren vor allem Autoverkehr. Eine **differenziertere Planung** wirkt sich nicht nur ausgleichend auf die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsmittel aus, sondern erleichtert auch die Schaffung von preiswerterem Wohnraum.

> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 175

Inhaltsverzeichnis der Parkraumstrategie

Zur einfacheren Handhabung und Aktualisierung ist die Parkraumstrategie in thematische Arbeitsblätter eingeteilt, die u. a. die folgenden Fragen beantworten.

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?