

Der folgende Leitfaden richtet sich an Gemeinden, öffentliche und private Bauträger von Neubauvierteln sowie Arbeitgeber. Er zeigt auf, wie der Parkdruck, bzw. der Bedarf an Parkplätzen, durch ein Carsharing-Angebot reduziert werden kann.

P 07

CARSHARING

Oft gestellte Fragen (FAQ)

- > 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?

Themen

Vorteile von Carsharing	3
Carsharing-Varianten	5
Kosten von Carsharing	7
Standorte für Carsharing-Stationen	8
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen	13

Auf einen Blick

Ein Carsharing-Fahrzeug kann nachweislich ein Dutzend Privatautos oder Firmenwagen ersetzen, die von ihren Besitzern nur wenig - also nicht für das alltägliche Berufspendeln - genutzt werden. Mittels einer oder mehrerer bedarfsgerecht platzierter Carsharing-Stationen kann die Gemeinde dem Dauerparken im öffentlichen Raum entgegenwirken und die entsprechenden Parkplätze ggf. umgestalten.

Glossar

Carsharing (frz.: „*autopartage*“) Form der Autovermietung, bei der Fahrzeuge (Autos, Lieferwagen etc.) eines Carsharing-Anbieters, die typischerweise im öffentlichen Raum abgestellt sind, von den Kunden per Smartphone reserviert und für ein paar Stunden gemietet werden können. Dadurch, dass es eine Vielzahl (im Ausland erfahrungsgemäß bis zu 20) selten genutzte Privatautos ersetzt, reduziert erfolgreiches Carsharing die Anzahl der Fahrzeuge, die dauergeparkt sind.

Carpooling oder Fahrgemeinschaft (frz.: „*covoiturage*“) Gruppe von Personen, die eine Fahrt – typischerweise auf dem Arbeitsweg – gemeinsam in dem Privatfahrzeug eines der Insassen zurücklegt. Während Carsharing die Anzahl der Fahrzeuge reduziert, die dauergeparkt sind, verringert Carpooling die Anzahl an Fahrzeugen, die gleichzeitig unterwegs sind. > **Siehe P 09**

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Wie hängen Carsharing und Parken zusammen?

Ein **Vorteil von Carsharing** > [siehe Seite 3](#) ist, dass eine bedarfsgerecht platzierte Station pro Carsharing-Fahrzeug etwa ein Dutzend **selten genutzte und somit dauergeparkte Privatautos** oder Firmenwagen ersetzt. Möchte man in einem Wohnviertel den **Parkdruck reduzieren**, bzw. von dauergeparkten Privatautos besetzte **Parkstreifen urbanistisch umgestalten**, so gibt eine Carsharing-Station allen Anrainern weiterhin gelegentlichen Zugriff auf ein Auto, ohne dass sie dieses privat besitzen müssen. Carsharing eignet sich von seiner Tarifstruktur her wohlweislich nicht zum Ersatz von Fahrzeugen, die täglich von derselben Person genutzt werden, etwa für das Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Daher ersetzt es auch die Parkplätze solcher Fahrzeuge nicht.

Welche Carsharing-Varianten gibt es und welche Form des Carsharings ist in Luxemburg sinnvoll?

Öffentliches Carsharing gibt es in **drei Varianten** > [siehe Seite 5](#). Beim „**free floating**“ werden Carsharing-Fahrzeuge innerhalb eines begrenzten Stadtgebiets beliebig abgestellt und vom darauffolgenden Nutzer per Smartphone-App geortet. Solche Angebote funktionieren nur im Stadtkern einer Millionenstadt, wie es in Luxemburg keine gibt. **Stationsgebundenes Carsharing (A-zu-B)**, wo der Kunde das Fahrzeug an einer anderen Carsharing-Station (B) abgeben kann als der, an welcher er es abgeholt hat (A), kann nur zwischen zwei Stationen mit einer in beide Richtungen ausgeprägten Nachfrage kostendeckend betrieben werden. Solche Stationspaare, zwischen denen die Kundenfahrten die Fahrzeuge ständig gleichmäßig verteilen, sind die Ausnahme. Das in Luxemburg sinnvollste und auch bereits bestehende Carsharing-Angebot ist das **stationsgebundene A-zu-A-System**. Hier bringt der Kunde das Fahrzeug nach der Fahrt an genau denselben Ort zurück, an dem er es in Empfang genommen hat, genauso wie er es auch mit einem Privat- oder Firmenauto tun würde. **Inselösungen**, also Angebote, die dem Kunden nur auf einem sehr begrenzten Gebiet Zugang zum Carsharing ermöglichen, sind weniger attraktiv, wegen der hohen Fixkosten kommerziell kaum tragbar und deshalb in der Regel auch nicht von Dauer.

Wo sollten Carsharing-Stationen vorgesehen werden?

Eine Carsharing-Station ist insbesondere dort sinnvoll, wo möglichst viele Anrainer und Arbeitgeber, die selten genutzte Privatautos oder Firmenwagen besitzen, am liebsten parken würden. Es gibt **mehrere Kriterien**, welche die **Erfolgsaussichten** einer Carsharing-Station bestimmen > [siehe Seite 8](#). Je nachdem, ob es sich um ein **städtisches Gebiet** > [siehe Seite 10](#), eine **ländliche Gemeinde** > [siehe Seite 11](#) oder ein **Gewerbegebiet** > [siehe Seite 12](#) handelt, wird eine Carsharing-Station nur dann ausreichend ausgelastet, wenn sie mehrere dieser Kriterien auf einmal erfüllt. Gemeinden sollten bei **Neubauvierteln** die Möglichkeit schaffen, den Stellplatzschlüssel herabzusetzen, wenn der Bauträger die Einrichtung und den dauerhaften Betrieb einer Carsharing-Station garantiert. > [Siehe P 04](#)

Vorteile von Carsharing

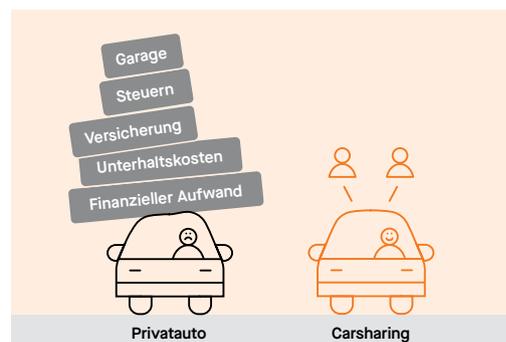
Haushalte und Arbeitgeber sparen Geld, wenn sie die Fahrzeuge, die verhältnismäßig selten genutzt werden, nicht besitzen, sondern bei Bedarf bei einem Carsharing-Unternehmen spontan mieten. Gemeinden und Bauträger sparen Parkraum, wenn ein oft genutztes Carsharing-Fahrzeug eine Vielzahl dauergeparkter Privatautos ersetzt.

Viele **Haushalte** kaufen sich für den Alltagsgebrauch ein Fahrzeug, dessen Leistungsstärke, maximales Ladevolumen oder Anzahl an Sitzplätzen sie nur in Ausnahmesituationen brauchen. Andere besitzen einen Erst-, Zweit- oder Drittwagen, den sie nicht täglich, sondern nur **sporadisch nutzen**, etwa für einen wöchentlichen Termin, Unvorhergesehenes oder Freizeit- ausflüge. In diesen Fällen bietet eine Carsharing-Station (z. B. mit einem Angebot von Klein-, Mittelklasse- und Lieferwagen) substantielle **Vorteile**:

- > Ersparnis der monatlichen Fixkosten (rund 500 Euro) eines selten genutzten Privatfahrzeugs
- > Möglichkeit, sich bei der Wahl und Ausstattung des Erstwagens auf die alltäglichen Ansprüche, z. B. des Arbeitswegs, zu beschränken
- > Befreiung von laufenden Kosten wie Auftanken oder Laden, technische Kontrolle, Reifenwechsel, Unterhalt, Versicherung etc.
- > Spontane Wahl des Fahrzeugtyps entsprechend den Bedürfnissen einer spezifischen Fahrt: Möbeltransport, Transport einer Gruppe, Ausflug zu zweit, monatlicher Großeinkauf etc.
- > Keine Parkplatzsuche im Wohnviertel (bei stationsgebundenem A-zu-A-Carsharing) > [siehe Seite 6](#)

Auch **Arbeitgeber** sparen Geld und gewinnen an Flexibilität, wenn sie wenig genutzte Firmenfahrzeuge (bspw. unter 10 000 km/Jahr) durch Carsharing ersetzen. Dies gilt umso mehr, wenn **Synergien** mit benachbarten Dritten, etwa anderen Unternehmen oder Wohnvierteln, möglich sind. > [Siehe P 06](#)

Die Nachteile des privaten Autobesitzes gegenüber Carsharing ⬇



Eigene Abbildung nach Mobility Genossenschaft Schweiz

Posterkampagne für Carsharing in Bremen ⬇



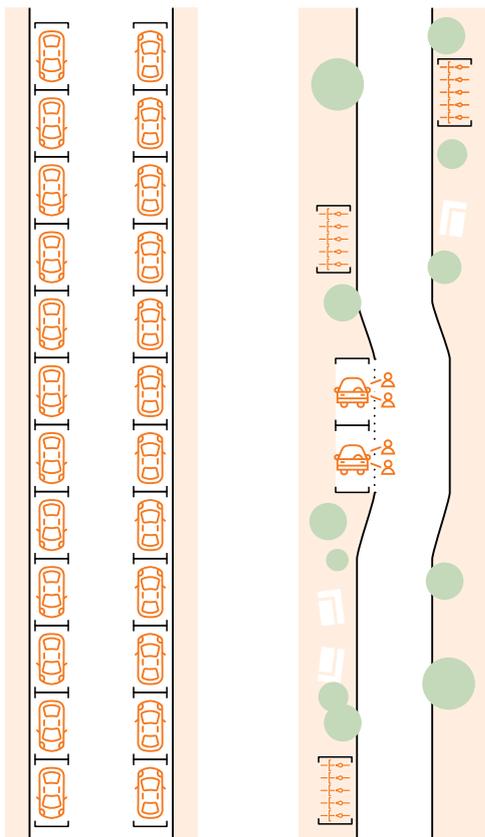
Quelle: Hansestadt Bremen

Ist die Carsharing-Station bedarfsgerecht platziert, so ersetzt sie pro Fahrzeug erfahrungsgemäß mindestens ein Dutzend dauergeparkte Privatautos, also solche, die nicht täglich, etwa für den Arbeitsweg, bewegt werden [> siehe Seite 12](#). Somit ist das Einrichten einer Carsharing-Station für die **Gemeinde** ein wirksames Mittel, den Parkdruck, bzw. das Bedürfnis an Parkplätzen im öffentlichen Raum, zu reduzieren, ohne die Anwohner in ihrer motorisierten individuellen Mobilität einzuschränken. Dies eröffnet der Gemeinde vielfältige Möglichkeiten der Neugestaltung des öffentlichen Raums:

- > Seitenräume mit höherer Aufenthaltsqualität, auch für Kinder
- > Vom motorisierten Verkehr getrennte Radwege
- > Begrünung im Sinne der Artenvielfalt und der Klimaresilienz [> Siehe P 03](#)

In ihrem **Flächennutzungsplan (PAG)** kann die Gemeinde vorsehen, den Parkraumschlüssel im Gegenzug für eine Carsharing-Station zu reduzieren. [> Siehe P 04](#) Wenn er den dauerhaften Betrieb einer Carsharing-Station garantiert, darf der **Bauträger eines Neubauviertels** einen Teil des ansonsten für Parkplätze vorzuhaltenden Raumes anders nutzen.

24 dauergeparkte Privatautos oder 2 Carsharing-Fahrzeuge: dieselbe Autoverfügbarkeit, ein anderer öffentlicher Raum 📍

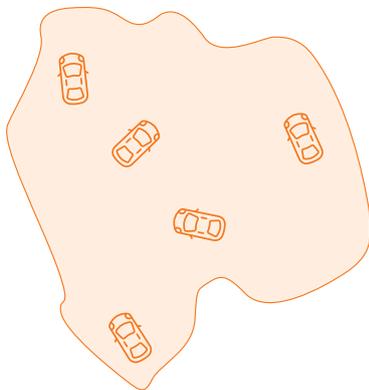


Wie genau funktioniert Carsharing?

1. Über ein Carsharing-Angebot **informiert** man sich am besten auf der Webseite des jeweiligen Anbieters.
2. Um Carsharing nutzen zu dürfen, muss man sich einmalig anmelden. Bei einigen Anbietern ist dies komplett über die **Smartphone-App** möglich, andere sehen zusätzliche Schritte vor.
3. Hat man sich angemeldet, so kann man per App ein verfügbares Fahrzeug ab einer **gewünschten Uhrzeit** reservieren.
4. Vor Ort öffnet man das Fahrzeug je nach Anbieter entweder mit dem Smartphone oder mit einer Kundenkarte, die man an **ein Lesegerät** an der Windschutzscheibe hält. Vor der Abfahrt inspiziert man das Fahrzeug und dokumentiert etwaige Schäden.
5. Fällt unterwegs die Tankfüllung, bzw. der Ladestand der Batterie unter ein vorbestimmtes Niveau, so sollte man eine Tankstelle, bzw. eine Ladesäule aufsuchen. Der **Kraftstoff** ist im Carsharing-Tarif enthalten. Die Zahlung erfolgt über eine Karte, die üblicherweise im Handschuhfach hinterlegt ist.
6. Nach der Fahrt ist das Fahrzeug – bei den üblichen A-zu-A-Systemen – wieder auf dem **ursprünglichen Parkplatz** abzustellen und per Smartphone oder Kundenkarte abzuschließen. Elektrofahrzeuge sollte man bei der Ankunft an die Ladesäule anschließen, damit der nächste Kunde eine möglichst volle Batterie vorfindet und unterwegs nicht nachladen muss.
7. Die **Tarifstrukturen** variieren ähnlich wie bei Mobilfunkanbietern. Je günstiger die monatliche Grundgebühr (in einigen Fällen entfällt diese), desto höher sind die Kosten pro Kilometer oder pro Stunde.

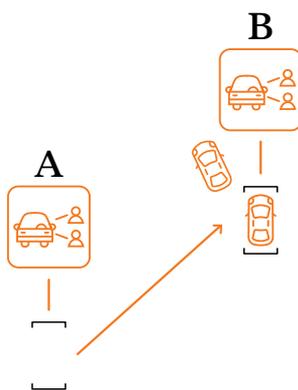
Carsharing-Varianten

Stationsgebundenes Carsharing, bei dem man das Fahrzeug an denselben Parkplatz zurückstellt, von wo aus man seine Fahrt begonnen hat (A-zu-A), hat aufgrund seiner hohen Zuverlässigkeit und relativ niedrigen Betriebskosten in allen Gemeinden Luxemburgs Potenzial. Für A-zu-B-Fahrten mit einem fremden Auto sind Taxis geeigneter als Carsharing. Free-Floating-Systeme, bei denen man das Carsharing-Auto nach der Nutzung irgendwo im Stadtgebiet abstellen kann, funktionieren nur in Millionenstädten.



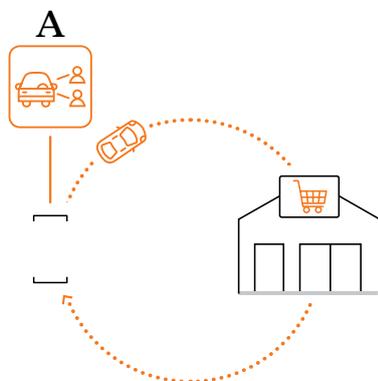
Stationsungebundenes Carsharing („free floating“)

Stationsungebundenes Carsharing, also „free floating“ klingt auf den ersten Blick attraktiv: Der Nutzer schaut auf seinem Smartphone, wo in der Nähe ein Auto abgestellt wurde, reserviert es, begibt sich dorthin, fährt los und lässt das Auto am Zielort stehen. Die wesentlichen Nachteile dieses Systems begreift man am besten aus der Sicht der darauffolgenden Kunden. Diese können nur sehr kurzfristig buchen, da niemandem - nicht einmal der App des Carsharing-Anbieters - im Voraus bekannt ist, wo und zu welcher Uhrzeit ein Fahrzeug vorzufinden sein wird. Zusätzlich wird der Einsatz von Elektromobilität erschwert, da die Carsharing-Fahrzeuge in diesem Szenario keine eigenen Ladesäulen haben können. Ein solches System ist bestenfalls in einem auf den Stadtkern einer Großstadt beschränkten Gebiet sinnvoll. Nur dort kann man davon ausgehen, dass kurzfristig eines der Autos in nicht allzu großer Entfernung abgestellt wird. In Deutschland gibt es Free-Floating-Carsharing nur in einigen Großstadtreionen mit jeweils weit über 750 000 Einwohnern. Ein städtisches Umfeld dieses Ausmaßes existiert in Luxemburg nicht.



Stationsgebundenes Carsharing (A-zu-B)

Stationsgebundenes Carsharing mit A-zu-B-Option, wo man das Fahrzeug an einer anderen Station (B) abstellen kann als derjenigen, an der man es in Empfang genommen hat (A), scheint intuitiv ebenfalls attraktiv, ist vom Aufwand und den Kosten her aber praktisch mit einem Taxi vergleichbar. Der Anbieter muss ständig eigene Fahrer zu überlasteten Stationen bringen, damit sie die überschüssigen Fahrzeuge von dort wieder auf die leeren Stationen verteilen. Ein solches Angebot macht also nur zwischen zwei Standorten (A und B) Sinn, zwischen denen eine rege und in beide Richtungen ausgewogene Nachfrage seitens der Carsharing-Kunden besteht, sodass diese beiden Stationen auch ohne das Zutun von Fahrern des Carsharing-Anbieters immer über Fahrzeuge verfügen.



Stationsgebundenes Carsharing (A-zu-A)

Das stationsgebundene Carsharing A-zu-A, wo jedes Auto seine feste Station hat, an die es nach der Fahrt zurückgebracht werden muss, hat in Luxemburg das größte Potenzial und wird bereits von den hiesigen Carsharing-Unternehmen angeboten. Bei dieser Betriebsform müssen die Fahrzeuge nicht laufend vom Anbieter umdisponiert werden, sodass die Betriebskosten entsprechend niedriger sind. Da der Parkplatz immer derselbe ist, ist er bei der Rückkehr garantiert frei. Zudem kann er mit einer Ladesäule versehen und somit von einem Elektroauto belegt werden. Dies wiederum ermöglicht es den Nutzern, Elektromobilität im Alltag zu erproben. Vorausgesetzt, dass die Stationen genau dort sind, wo die Besitzer von nur gelegentlich genutzten Privat- oder Firmenwagen am liebsten parken würden, ersetzt ein A-zu-A stationsgebundenes Carsharing eine Vielzahl solcher Autos. In der Schweiz beträgt die Ersatzquote durchschnittlich 12:1, in Bremen 16:1 und in den USA ersetzt 1 Carsharing-Auto sogar 18 oder mehr Privatautos. Stellt der Anbieter an einer Station eine erhöhte Nachfrage nach einem bestimmten Fahrzeugtyp, wie etwa Klein- oder Lieferwagen fest, so passt er sein Angebot an.



A-zu-A-Carsharing-Station in Howald



A-zu-A-Carsharing-Station in der Stadt Luxemburg

Luxemburgs nationale Carsharing-Strategie von 2022

2021 beauftragte das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten eine Expertengruppe (bestehend aus Vertretern von Mobility Genossenschaft Schweiz, der Hansestadt Bremen sowie einem erfolgreichen Carsharing-Anbieter der nordamerikanischen Westküste) damit, das **Potenzial von Carsharing in Luxemburg** zu ergründen. Die Erkenntnisse dieser Analyse, die sich einerseits aus einer umfangreichen Erkundung der **lokalen Gegebenheiten** und andererseits aus den internationalen „best practices“ ergaben, bilden die Grundlage dieses Leitfadens.

> <https://gd.lu/3dxzg6>



Kosten von Carsharing

Der Großteil der Kosten wird von den Nutzern getragen. Ist die zu erwartende Nachfrage nicht hoch genug, um eine Carsharing-Station kostendeckend zu betreiben, so ist es üblich, dass der Auftraggeber – typischerweise eine Gemeinde oder ein Arbeitgeber – dem Carsharing-Anbieter pro Fahrzeug eine monatliche Grundgebühr entrichtet. Wünscht der Auftraggeber, dass an einer bestimmten Carsharing-Station Elektrofahrzeuge verfügbar sind, so muss er die entsprechenden Parkplätze auf seine Kosten mit Ladesäulen ausstatten.

Mit einem bedarfsgerechten Carsharing-Angebot erreicht eine Gemeinde **soziale, verkehrsplanerische und städtebauliche Ziele**. Carsharing ermöglicht Haushalten, die nicht für die Fixkosten eines selten genutzten Autos aufkommen können oder möchten, die gelegentliche Nutzung eines Fahrzeugs. Geringerer Autobesitz der Anwohner führt wiederum zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten in der Gemeinde. Öffentliche Flächen, die ansonsten von dauergeparkten Privatautos belegt wären, können im Sinne einer höheren Aufenthaltsqualität neugestaltet oder zu sicheren Radwegen umfunktioniert werden. Möchte die Gemeinde zusätzlich ein **klimapolitisches Zeichen** setzen, so kann sie Carsharing-Stationen mit Ladesäulen ausstatten.

Carsharing bringt der Gemeinde also zahlreiche Vorteile, ist für sie aber nicht gratis. Dabei arbeiten die erfolgreichsten Carsharing-Anbieter in Europa nicht mit dem Ziel der Gewinnmaximierung, sondern lediglich dem einer **kostendeckenden Angebotsmaximierung**.

Von **Insellösungen**, also einem Angebot, das Carsharing nur in einer einzigen Gemeinde, einem einzigen Gewerbegebiet oder Neubaugebiet ermöglicht, ist abzuraten. Erstens verkompliziert es den Nutzern, ihren Fahrzeuggebrauch allgemein, also auch über dieses Gebiet hinaus, auf Carsharing umzustellen, und zweitens laufen kleine Angebote ein größeres Risiko, kommerziell untragbar zu sein und wieder eingestellt zu werden.

Das Carsharing-Angebot in Luxemburg (Stand April 2023)

CFL Mobility („Flex“) und *Carsharing Luxembourg* („Carloh“) sind die beiden größten Carsharing-Anbieter im Großherzogtum (Stand: 2023). Mit rund 110 Flex-Fahrzeugen bietet *CFL Mobility* das auf nationaler Ebene flächendeckendere Angebot an. Seine 60 Stationen verteilen sich auf Bahnhöfe sowie auf von Gemeinden und anderen öffentlichen Grundeigentümern zur Verfügung gestellte Standorte. *Carsharing Luxembourg* gehört der Stadt Luxemburg und bietet auf deren Territorium 41 Carloh-Fahrzeuge auf 22 Stationen an. In Erwartung des Carsharing-Gesetzes können beide ihre Stationen nur auf Privatgrundstücken ansiedeln, inklusive des *Domaine privé de l'État* und des

Domaine privé communal. Ausländischen Experten zufolge hat Carsharing dann das größte Nutzungspotenzial, wenn das Angebot aus Sicht des Kunden einheitlich ist. Dies ist entweder der Fall, wenn es einen einzigen nutzerfreundlichen Anbieter gibt, oder wenn sich konkurrierende Anbieter wie bei dem vom Mobilfunk bekannten „roaming“ darauf einigen, ihre Dienstleistungen im Hintergrund untereinander abzurechnen, sodass der Kunde die verschiedenen Netzwerke problemlos wie ein einziges nutzen kann. **Eine Vernetzung** des Carsharing-Angebotes in der Stadt, auf dem Land und an den Bahnhöfen **hat in Luxemburg noch nicht stattgefunden**.

Standorte für Carsharing-Stationen

Eine Carsharing-Station installiert man am besten dort, wo möglichst viele potenzielle Kunden gerne parken würden, wenn es kein Carsharing gäbe. Ideal sind Standorte, an denen Fahrzeuge sowohl als Firmenwagen als auch von Anwohnern genutzt werden.

Die folgenden Kriterien bestimmen die **Erfolgsaussichten einer Car-sharing-Station**. Je geringer die Anzahl der Anrainer, die voraussichtlich ganz auf ein Privatauto verzichten möchten, und also für alle Autofahrten auf Carsharing angewiesen wären, desto wichtiger ist es, dass die Station und ihr Einzugsbereich **mehrere dieser Kriterien** auf einmal erfüllen:

- > Anrainer mit Führerschein, die aber nicht jeden Tag (etwa für den Arbeitsweg) ein Auto brauchen
- > Akuter Parkplatzmangel in einem Wohnviertel
- > Wunsch der Gemeinde, in einem Wohnviertel die Anzahl öffentlicher Parkplätze, auf denen Dauerparken möglich ist, drastisch zu reduzieren
- > Arbeitgeber mit einem nur gelegentlichen Bedarf an bestimmten Dienstwagen (unter 10 000 km pro Jahr), die im Sinne des Flottenmanagements ihren Fuhrpark reduzieren möchten
- > Einkommensschwache Anrainer, wie z. B. Studenten
- > Anrainer, die zwar ein Auto besitzen, aber in ausreichend hoher Anzahl ein Spezialfahrzeug, wie z. B. einen Lieferwagen mieten würden
- > Sichtbarkeit des Carsharing-Angebots durch eine entsprechende Beschilderung
- > Systematische und praxisnahe Werbung bei allen potenziellen Nutzergruppen
- > Ausgezeichnete Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad (wodurch das Einzugsgebiet erweitert wird)

Grundsätzlich ist es sinnvoll, sich bei der Standortwahl von einem erfahrenen Carsharing-Anbieter **beraten zu lassen**. Dieser hat ein kommerzielles Interesse daran, dass jede Station möglichst intensiv genutzt wird.

Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum (Gesetzesvorschlag von 2023)



Eine der Empfehlungen der Carsharing-Strategie von 2022 ist es, **Carsharing-Stationen auch im öffentlichen Raum** (*domaine public*) zu ermöglichen. Da es sich bei Carsharing-Anbietern um privatrechtliche Firmen handelt, ist dazu ein Carsharing-Gesetz notwendig. Im Frühling 2023 brachte die luxemburgische Regierung einen entsprechenden Vorschlag auf den Instanzenweg. Folgendes ist vorgesehen:

- > Wünscht sich eine Gemeinde eine oder mehrere Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum, so schreibt sie die Carsharing-Dienstleistung für die entsprechenden Parkplätze öffentlich aus. Ein Muster-Lastenheft (*cahier des charges-type*) vereinfacht diese Prozedur.
- > Um an einer solchen Ausschreibung teilnehmen zu können, muss ein Carsharing-Anbieter über eine gültige amtliche Genehmigung verfügen. Diese wird von dem für Transport zuständigen Minister ausgestellt, wenn der Anbieter gewisse Mindestanforderungen erfüllt. In ihrer Ausschreibung kann die Gemeinde zusätzliche Qualitätskriterien einfordern.
- > Hat die Gemeinde einen Carsharing-Anbieter zurückbehalten, so reserviert und beschildert sie die für dessen Fahrzeuge vorgesehenen Parkplätze per kommunaler Verkehrsverordnung (*règlement de circulation*).
- > Während der Gültigkeit der Konzession, welche die Gemeinde nach der Ausschreibung mit einem Carsharing-Anbieter unterschreibt, sind die Parkplätze den Fahrzeugen dieser Firma vorbehalten, wenn sie eine Carsharing-Vignette der SNCA vorweisen. Parkt ein anderes Auto auf einem für diesen Carsharing-Anbieter reservierten Parkplatz, ist eine Strafgebühr (*avertissement taxé*) zu entrichten.

Für Carsharing-Stationen auf privatem Grund, inklusive dem *domaine privé communal* und dem *domaine privé de l'État*, entfällt diese Prozedur. Das erklärt, warum es in Luxemburg auch schon vor diesem Gesetz Carsharing-Stationen gibt.

Carsharing und öffentlicher Verkehr

In Kombination mit dem öffentlichen Verkehr eignet sich Carsharing auch für die *last mile* bei **gelegentlichen Fahrten in entlegene Landesteile**. Kunde ist z. B. der Mitarbeiter eines Unternehmens, das ohnehin auf Carsharing zurückgreift und seinen Sitz nahe an einem Bahnhof hat. Wenn etwa eine Dienstreise von Howald nach Lentzweiler bei Clervaux ansteht, so kann der Mitarbeiter mit dem Zug in den Norden fahren und sich an einem dortigen Bahnhof ein Carsharing-Fahrzeug für die Fahrt zu seinem Kunden und zurück reservieren. Ebenso kann ein Haushalt, oder ein Tourist, der über kein Privatauto verfügt, aber Mitglied bei einem Carsharing-Angebot ist, mit dem öffentlichen Verkehr zu einer Bahnhaltestelle oder einem regional wichtigen Busbahnhof fahren und die restliche Strecke mit einem Carsharing-Fahrzeug zurücklegen. Das Nutzerpotenzial für die *last mile* mit Carsharing ist in Luxemburg geringer als in Ländern wie der Schweiz: zum einen ist im Großherzogtum das Angebot des öffentlichen Verkehrs bis in die entlegensten Orte umfassender und zudem gratis, zum anderen sind die meisten Distanzen so kurz, dass der Kunde versucht ist, gleich den ganzen Weg mit dem Carsharing-Auto zurückzulegen. Umso wichtiger ist es, dass das Carsharing-Angebot an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auch für die Stammkunden von städtischem Carsharing einfach nutzbar ist, und dass solche **Carsharing-Stationen als Teil des Mobilitätsangebotes für die Anrainer** verstanden und beworben werden.

Carsharing-Stationen im städtischen Raum

Im städtischen Raum, besonders in Vierteln mit einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten, hat Carsharing sein **größtes Nutzungspotenzial**. Je mehr Menschen in derselben Stadt wohnen, in der sie auch arbeiten, desto mehr Haushalte können **ganz ohne Privatauto auskommen**, wenn sie denn spontan ein in der Nähe stationiertes Carsharing-Fahrzeug mieten können. Dasselbe gilt für Arbeitgeber: Je geringer die Anzahl der Fahrten, für die sie ein Firmenauto benötigen, desto kosteneffizienter wird es für sie, stattdessen Carsharing zu nutzen. Haushalte, die kein Privatauto besitzen, kaufen nachweislich mehr lokal ein und nutzen Carsharing nur gelegentlich für Großeinkäufe. **Carsharing als Mobilitätsgewohnheit**, bzw. der Verzicht auf ein privates Auto, wird dann besonders attraktiv, wenn dem Kunden eines städtischen Carsharing-Anbieters auch noch Carsharing-Stationen an Bahnhöfen in anderen Landesteilen oder gar im Ausland zur Verfügung stehen, und seine Mitgliedschaft ihm zudem einen direkten Zugriff auf einen klassischen Autoverleih für mehrtägige Ausflüge anbietet.

Die innerstädtische Nachfrage nach Carsharing steigt mit dem **Parkdruck**, bzw. den Kosten für das Dauerparken eines Privatfahrzeugs. Carsharing-Stationen sind das wirksamste Mittel, den wertvollen öffentlichen innerstädtischen Raum von Dauerparkern zu befreien. Bei **Neubauvierteln** kann die Gemeinde von vornherein weniger Parkplätze einfordern, wenn eine oder mehrere Carsharing-Stationen vorgesehen werden.

„mobil.punkt“ in Bremen ↓



Quelle: Hansestadt Bremen

Carsharing-Stationen im städtischen Raum sind **gut sichtbar** und **einheitlich zu kennzeichnen**. Gibt es in einer Stadt mehrere geteilte Mobilitätsarten (Bike-Sharing, Lastenfahrräder etc.), so ist es sinnvoll, diese Angebote zu bündeln. [> Siehe P 02, Seite 22](#) Die in dieser Hinsicht vorbildliche Hansestadt Bremen tut dies an „mobil.punkten“ und „mobil.pünktchen“.

Reduzierung des Stellplatzbedarfs durch Carsharing in Bremen

Die Hansestadt Bremen erlaubt Bauträgern bis zu **80% weniger Parkplätze** zu bauen als standardmäßig vorgeschrieben, sofern besondere Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, wie z. B. ein Carsharing-Angebot, den Stellplatzbedarf reduzieren. Die Kosten zur baulichen Herstellung einer Carsharing-Station, laufende Betriebskosten sowie monatliche Grund- und Anmeldegebühren können dabei auf die re-

guläre Ablösesumme angerechnet werden. Ablösesummen – also die Einmalzahlung, mit der sich ein Bauträger von der Erstellung eines vorgeschriebenen Parkplatzes befreit – sind auch in den **Flächennutzungsplänen (PAG)** einiger luxemburgischer Gemeinden vorgesehen. [> Siehe P 04](#) Sobald die Ablösesumme aufgebraucht ist, gilt die Herstellungspflicht als erfüllt.

Carsharing-Stationen in ländlichen Gemeinden

Wegen der geringeren Bevölkerungsdichte und dem noch geringeren Anteil an Haushalten, die nicht jeden Tag ein Auto brauchen, hat Carsharing im ländlichen Raum ein **niedrigeres Kundenpotenzial** als in den Städten. Dennoch gehört Carsharing auch im ländlichen Raum zu einem kompletten Mobilitätsangebot. Während es in den Städten sogar den Erstwagen im Haushalt ersetzen kann, zielt Carsharing in den ländlichen Ortschaften vor allem darauf ab, **Zweit- oder Drittwagen** zu ersetzen. In der Regel kann eine Carsharing-Station in einer Landgemeinde nur dann kostendeckend betrieben werden, wenn ein sogenannter „Ankerkunde“ eine Mindestzahl an Fahrten pro Carsharing-Fahrzeug garantiert. Als **Ankerkunde** eignet sich jeder Arbeitgeber - inklusive der Gemeindeverwaltung selbst -, der einen Teil seines Fuhrparks an Autos oder Kleintransportern nur wenig nutzt (siehe das Beispiel unten). Darüber hinaus ist es bei der Standortwahl einer Carsharing-Station im ländlichen Raum besonders wichtig, möglichst viele der Erfolgskriterien von [> Seite 8](#) zu kombinieren. So kann z. B. selbst in einer Ortschaft, wo praktisch jeder Haushalt einen Mittelklassewagen besitzt, ein Kundenpotenzial für einen Carsharing-Kleintransporter bestehen. Wird dieser an der zentralen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs positioniert, ist er auch für Personen ohne Privatfahrzeug erreichbar.



Quelle: CFL Mobility

Carsharing in Schoten

2013 ergab eine Umfrage des belgischen Dachverbands für Carsharing, dass der Fuhrpark der Kommunen nur wenig genutzt wurde. **3 von 4 Autos** legten im Jahr **weniger als 10 000 km** zurück. 4 von 5 Autos wurden außerhalb der Bürozeiten nie genutzt. Daraufhin begann die Stadt Schoten, ihre Fahrzeuge an Wochenenden und außerhalb der Bürozeiten mit den Anwohnern der umliegenden Stadtteile zu teilen. So konnten die Kosten für die kommunale Flotte gesenkt werden.

Carsharing-Stationen in Gewerbegebieten

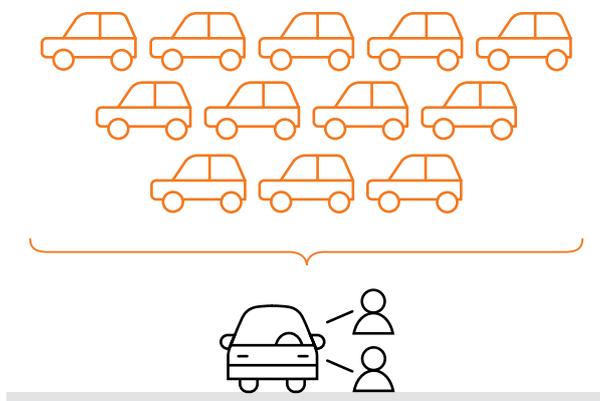
In Gewerbegebieten besteht ein Potenzial, Fahrzeuge zu teilen:

- > Benachbarte Arbeitgeber nutzen einen Teil ihrer Firmenwagen nicht ständig, oder sogar nur gelegentlich, so dass es kostensparender wäre, wenn sie diese **Firmenwagen durch Carsharing ersetzen** würden.
- > Für Arbeitnehmer entfällt eine Hemmschwelle, mit dem öffentlichen Verkehr oder einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu kommen, wenn sie wissen, dass ihnen am Arbeitsplatz für **Unvorhergesehenes oder private Besorgungen** ein Carsharing-Fahrzeug zur Verfügung steht.

Anhand einer detaillierten **Bedarfsanalyse** ist festzustellen, welche Bedürfnisse am besten von einer öffentlichen Carsharing-Station befriedigt werden können und welche durch das Flottenmanagement einer oder mehrerer Unternehmen. Eine Grundvoraussetzung für eine öffentliche Carsharing-Station ist, dass dem Carsharing-Anbieter ein **Ansprechpartner** für das gesamte Gewerbegebiet zur Verfügung steht, und er nicht selber die Koordination zwischen den einzelnen Firmen übernehmen muss.

> **Siehe P 06** Selbst wenn es zwischen vielen Arbeitgebern theoretische Synergien bezüglich des Carsharings gibt, so ist eine zentral gelegene Carsharing-Station in der Praxis unattraktiv, wenn die Fußwege dorthin zu lang oder beschwerlich sind. Die Schwierigkeit, eine Carsharing-Station in einem Gewerbegebiet kostendeckend zu betreiben ist, dass es dort außerhalb der Arbeitszeiten keine Kundschaft gibt. Grenzt das Gewerbegebiet an ein Wohnviertel mit einer carsharing-affinen Kundschaft an, so ist eine **Synergie** möglich. Allerdings ist bei der Positionierung der Carsharing-Station wiederum auf die **Erreichbarkeit** zu achten.

1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt eine
Vielzahl an privaten Fahrzeugen ⬇️



Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- > Damit Carsharing sich in Luxemburg als Mobilitätsgewohnheit etablieren kann, sollte es aus Nutzersicht auf nationaler Ebene ein einheitliches Angebot geben. Dies kann entweder durch einen einzigen Carsharing-Anbieter gewährleistet werden, oder durch ein „Roaming“-Abkommen zwischen konkurrierenden Anbietern.
- > In Luxemburg hat das stationsgebundene A-zu-A-Carsharing-System das weitaus größte Nutzungspotenzial.
- > Carsharing-Stationen sind idealerweise genau dort angesiedelt, wo möglichst viele potenzielle Kunden am liebsten parken würden. Eine gute Auslastung erreichen Carsharing-Fahrzeuge, die während den Arbeitszeiten als Firmenwagen und abends und an Wochenenden als Privatfahrzeuge genutzt werden. [> Siehe P 06](#)
- > In einem Stadtgebiet mit anderen Sharing-Angeboten ist es sinnvoll, diese gut sichtbar an attraktiven Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder anderen wichtigen Anziehungspunkten zu gruppieren. [> Siehe P 02, Seite 22](#)
- > In ländlichen Gemeinden und an anderen Standorten mit einer geringen Wohnungsdichte soll ein „Ankerkunde“ - beispielsweise die Gemeindeverwaltung selbst - für Carsharing vorhanden sein, um eine Mindestnutzung zu garantieren.
- > Gemeinden sollten die Möglichkeit schaffen, den Stellplatzschlüssel in Neubauvierteln durch die Installation und den dauerhaften Betrieb einer oder mehrerer Carsharing-Stationen herabzusetzen. [> Siehe P 04](#)
- > In bestehenden Wohnvierteln sollte das Einrichten einer Carsharing-Station mit einer Umwidmung von Parkflächen im Sinne der Aufenthaltsqualität einhergehen. [> Siehe P 03](#)
- > Gemeinden, die ein Carsharing-Angebot einführen, sollen bei allen potenziellen Nutzergruppen systematisch und dauerhaft dafür werben - z. B. in ihrem Gemeindeblatt, bei der Anmeldung neuer Einwohner, aber auch damit, dass die Gemeinde selbst Carsharing als Dienstwagen nutzt.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Insellösungen, also Angebote, deren Kunden Carsharing nur auf einem sehr begrenzten Gebiet nutzen können, sowie Angebote mit besonders hohen Betriebskosten, wie etwa „free floating“ oder stationsgebundenes A-zu-B-Carsharing, erweisen sich in der Regel als kommerziell nicht tragbar und riskieren nach nur wenigen Jahren eingestellt zu werden.
- > Werden die Standorte für Carsharing-Stationen nicht infolge einer fachmännischen Bedarfsanalyse, sondern nach dem Restflächenprinzip ausgewählt, so führt dies zu einer geringen Auslastung der Fahrzeuge und verleitet daraufhin zu der falschen Schlussfolgerung, dass Carsharing in diesem Gebiet kein Potenzial habe.

