



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 25 mai 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022
2. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Présentation de la stratégie nationale de stationnement
5. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Jeff Biever, Mme Anouk Ensch, Mme Annick Trmata, M. Christophe Reuter, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Aly Kaes, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022

Le projet de de procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022 est approuvé par les membres de la commission parlementaire présents.

2. 8124 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des services de transports spécifiques réguliers spécialisés

Suite à une présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents de la commission parlementaire.

3. 8104 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 6 juin 2019 relative à la gestion, à l'accès, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la régulation du marché ferroviaire

Suite à une présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents de la commission parlementaire.

4. Présentation de la stratégie nationale de stationnement

Monsieur le Ministre expose la stratégie nationale de stationnement sur base d'une présentation PowerPoint. Pour le détail de laquelle il est renvoyé au document annexé.

L'orateur souligne qu'il ne s'agit pas d'obligations, mais de recommandations concrètes permettant aux communes, ainsi qu'à d'autres acteurs, d'utiliser de façon ciblée les espaces privés et publics dédiés au stationnement.

La construction de places de stationnement est coûteuse et accapare des surfaces importantes.

Monsieur le Ministre explique qu'il s'agit en quelque sorte d'un cercle vicieux du stationnement :

L'on manque de place pour aménager des voies dédiées aux bus, des pistes cyclables sécurisées et des chemins piétonniers. Vu qu'il n'existe alors pas d'alternatives intéressantes à la voiture pour de nombreux déplacements, les autorités imposent l'aménagement de places de stationnement pour chaque autorisation de construire. La croissance économique est accompagnée d'une augmentation des embouteillages. Par conséquent, un nombre croissant d'automobilistes cherchent des places de parking peu chères.

En 2021, le Luxembourg comptait environ 900.000 places de stationnement autorisées pour les voitures, dont 600.000 emplacements à ciel ouvert et 300.000 fermés ou souterrains. La majorité des places de stationnement, 67%, sont donc en plein air, notamment le long des routes. Au Luxembourg, l'on compte 2,08 places pour un véhicule et 1,43 par habitant. Pour la capitale, il existe 2,73 places pour un véhicule, proportionnellement bien plus qu'à Amsterdam (0,98), Paris (1,23), Barcelone (1,31) ou Vienne (1,46). À Luxembourg ville, la première vignette est gratuite pour le premier véhicule et ne dépasse pas les 48 euros par an sur l'ensemble du Grand-Duché. Il s'agit d'un prix modéré par rapport à l'étranger (à Metz, par exemple, le prix de la vignette varie entre 102 et 204 euros selon la zone, tandis qu'à Strasbourg le prix varie entre 180 et 480 euros selon le revenu.)

Au lieu de construire de nouvelles places, il faudrait plutôt gérer plus efficacement celles qui existent d'ores et déjà. L'on se trouve confronté à une gestion inefficace du stationnement dans le pays. Le défi par conséquent est de mieux gérer les places dont on dispose.

En effet, la plupart des parkings, soit en espace public, soit au lieu de travail sont mis à disposition à un prix modéré, voire gratuitement. Cela contribue à encourager le transport individuel motorisé, notamment pour se rendre au travail. Le nombre élevé de stationnements de longue durée ainsi qu'un faible taux d'occupation montrent que le stationnement n'est pas géré de manière efficace au Grand-Duché. En effet, une seule voiture garée dans l'espace public pendant 6 heures empêche 24 automobilistes de s'y garer pendant un quart d'heure. Ce sont par conséquent surtout les places de stationnement de longue durée qui posent problème. Il ne s'agit pas d'éliminer complètement les emplacements de stationnement, mais d'obtenir un espace routier organisé différemment.

Le cercle vicieux du stationnement illustré dans le Plan national de la mobilité PNM 2035 présente un intérêt non seulement national, mais aussi local. Étant donné que les dispositions relatives au stationnement relèvent de la compétence communale, les communes pourront, en tant qu'acteur de la mobilité, avoir un impact positif non seulement sur le choix du mode de transport aux heures de pointe, mais aussi sur la qualité de séjour dans les espaces publics, la mise en place d'aménagements cyclables sûrs, la promotion de logements abordables ainsi que la disponibilité des emplacements de parking.

La nouvelle stratégie de stationnement se base sur une expertise internationale : il y a eu une consultation de 104 acteurs nationaux. Elle est basée sur l'analyse de trois bureaux d'études (Komobile, Zeyen et Baumann, Austrian Institute of Technology). Elle se présente sous forme d'un classeur regroupant dix fiches de travail qui ont vocation à être mises à jour au fil des années. Le nouveau site web www.parken.lu permettra de télécharger les fiches de travail en ligne. Les communes pourront y trouver des pistes dans le but de réduire la tension autour du stationnement.

Les communes pourront également y commander une version papier, où les 10 fiches de travail sont présentées dans un classeur élaboré à cet effet.

La nouvelle stratégie de stationnement fait le point sur la situation actuelle, mais montre également comment améliorer la situation afin de créer une meilleure qualité de vie.

La première fiche dresse pour la première fois l'inventaire du parking au Luxembourg. Les autres traitent des sujets aussi variés que la gestion du stationnement public, les clés de stationnement, le stationnement pour vélos, le P&R et le parking de covoiturage ou l'équipement des places de stationnement avec des points de recharge.

L'une des clefs de la stratégie repose aussi sur le plan d'aménagement afin d'encadrer le développement urbain et d'offrir plus d'alternatives à la voiture. Cela englobe des indications sur l'installation d'équipements pour les vélos, comme les cages, pour éviter les vols. Le plan aborde aussi les volets de l'optimisation des trajets en bus ou la construction de bornes rechargeables. Les parkings-relais sont aussi mis en valeur, tout en sachant que seuls 5 % des employés viennent en covoiturage sur leur lieu de travail.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le Député Aly Kaes (CSV) félicite Monsieur le Ministre pour sa présentation, mais souhaite néanmoins compléter la présentation par quelques réflexions. Il illustre quelques problèmes rencontrés dans la zone rurale, notamment des garages de ménages privés, qui sont utilisés à d'autres fins que pour garer/stationner la voiture. Par conséquent la voiture est garée devant le garage dans la rue. Pour ce qui est des entreprises de construction, bon nombre d'ouvriers du bâtiment emmènent la voiture de l'entreprise chez eux le soir et la stationnent sur la voie publique, afin de pouvoir se rendre directement sur le chantier le lendemain matin. Une autre piste pourrait être la mise en place du Ruffbus (petit bus dans le milieu rural) pour le déplacement au lieu de travail. Ces réflexions sont partagées par Monsieur le Ministre.

Monsieur le Député Marc Lies (CSV) remercie également Monsieur le Ministre pour son analyse pertinente. Il estime que lors de la planification de nouveaux quartiers résidentiels, il faut accorder encore plus de poids à la promotion de la mobilité douce. Le nombre croissant de sous-locations de chambres, notamment dans le milieu rural, a également une incidence sur le stationnement sur la voie publique. Il plaide pour la construction davantage de pistes cyclables, et rend attentif aux problèmes rencontrés lors de la construction de celles-ci dans les zones vertes (. Il reste encore beaucoup d'efforts à faire. Il donne l'exemple que dans le passé l'Administration des ponts et chaussées a refusé de dessiner des bandes de stationnement sur la route nationale dans sa commune.

Cette dernière déclaration étonne Monsieur le Ministre, car tel ne serait certainement plus le cas aujourd'hui. Monsieur le Ministre réitère que le document s'adresse surtout aux communes et pourra servir de boîte à outils, leur permettant notamment de trouver des arguments pour la réalisation de certains projets. Pour ce qui est des pistes cyclables dans les zones vertes, Monsieur le Ministre affirme qu'un pas en avant a pu être fait et que des solutions ont pu être trouvées. Monsieur le Ministre souligne encore l'importance de dépolier.

Madame la Députée Jessie Thill (déi gréng) félicite aussi Monsieur le Ministre pour l'analyse intéressante et pertinente et estime qu'il pourrait s'agir d'un outil fort utile pour les communes.

5. Divers

Monsieur le Député Carlo Weber (LSAP) souhaite recevoir plus de détails concernant l'état d'avancement de la réforme du secteur des taxis ainsi que sur l'état d'avancement des travaux dans le tunnel Schieburg.

Pour ce qui est de la réforme dans le secteur des taxis, Monsieur le Ministre rappelle qu'un projet de loi a été déposé le 8 février 2021 (projet de loi n°7762 portant modification de la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis). L'orateur informe qu'il y a eu entre-temps plusieurs entrevues avec tous les acteurs concernés et qu'une étude a été lancée en septembre 2021 afin d'apporter des réponses. Le résultat de cette étude a été présenté aux acteurs et des amendements seront déposés sous peu.

Pour ce qui est du tunnel Schieburg, Monsieur le Ministre informe la commission parlementaire qu'un planning pour la réouverture sera établi par les CFL début juin.

Procès-verbal approuvé et certifié exact



Nationale Parkraumstrategie

Commission de la Mobilité et des Travaux publics
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

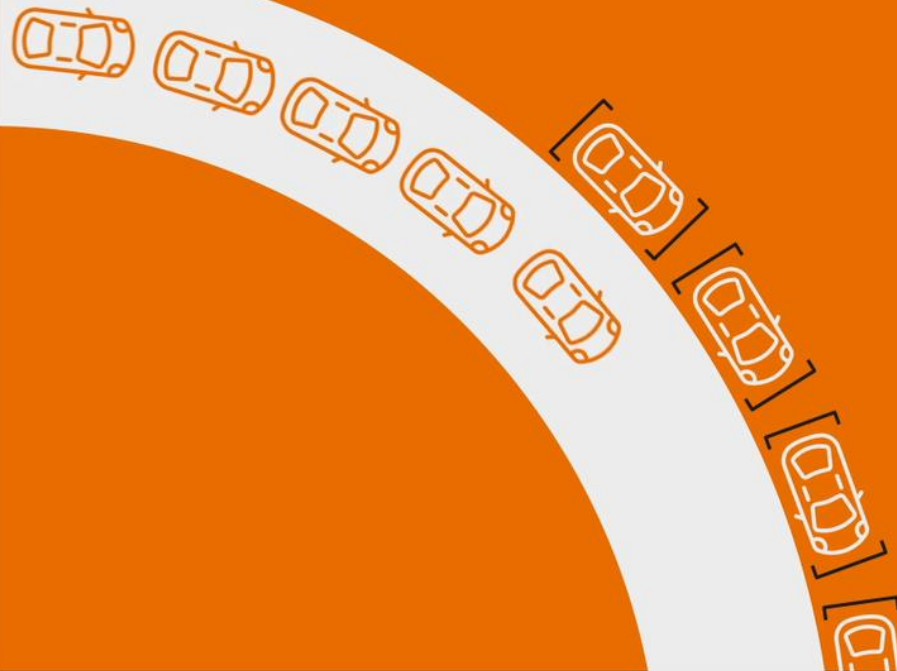


- Bestimmungen zum Parkraum sind in Luxemburg eine **kommunale Kompetenz**.
- Die **Parkraumstrategie schreibt nichts vor**, aber sie gibt **konkrete Empfehlungen**, wie die Akteure der Mobilität beim Thema "Parken" ihre **Verantwortung übernehmen** können.
- **Jede Autofahrt ist ein Parkplatzwechsel**.
- 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**



Parken a Mobilitéit

Den Däiwelskrees vum Parken





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 Unfall zwischen einem vorsichtsamfahrenden am rechten Fahrbahnrand entlang von Längsparkplätzen fahrenden Radfahrer und einer sich plötzlich öffnenden Fahrspur. Führt zu schweren Verletzungen beim Radfahrer.

Apudatanz Pflanzengrenze, demzufolge der Weg von der Wohnung zum Parkieren etwas gleich lang sein soll wie der zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Apudatanz macht ein gutes DV-Angebot noch attraktiver.

Lanzzeit- und Nachtparken am

Beschilderung, 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 Arbeitgeberinnen 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 Warteplatz vorgesehen werden.
- > Es ist sinnvoll, diese Warteplätze 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 Warteplätze mit einer Sanitäranlage für die Fahrerinnen und Fahrer auszustatten.
- > Auch für Reise- und Fernbusse sollen in der Stadt oder am Stadtrand Warteplätze ausgewiesen werden. Von dort aus können die Fahrer mit dem öffentlichen Verkehr ins Zentrum gelangen.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- > Für Linienbusse nicht ausreichend Warteplätze (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 Warteplätze 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):

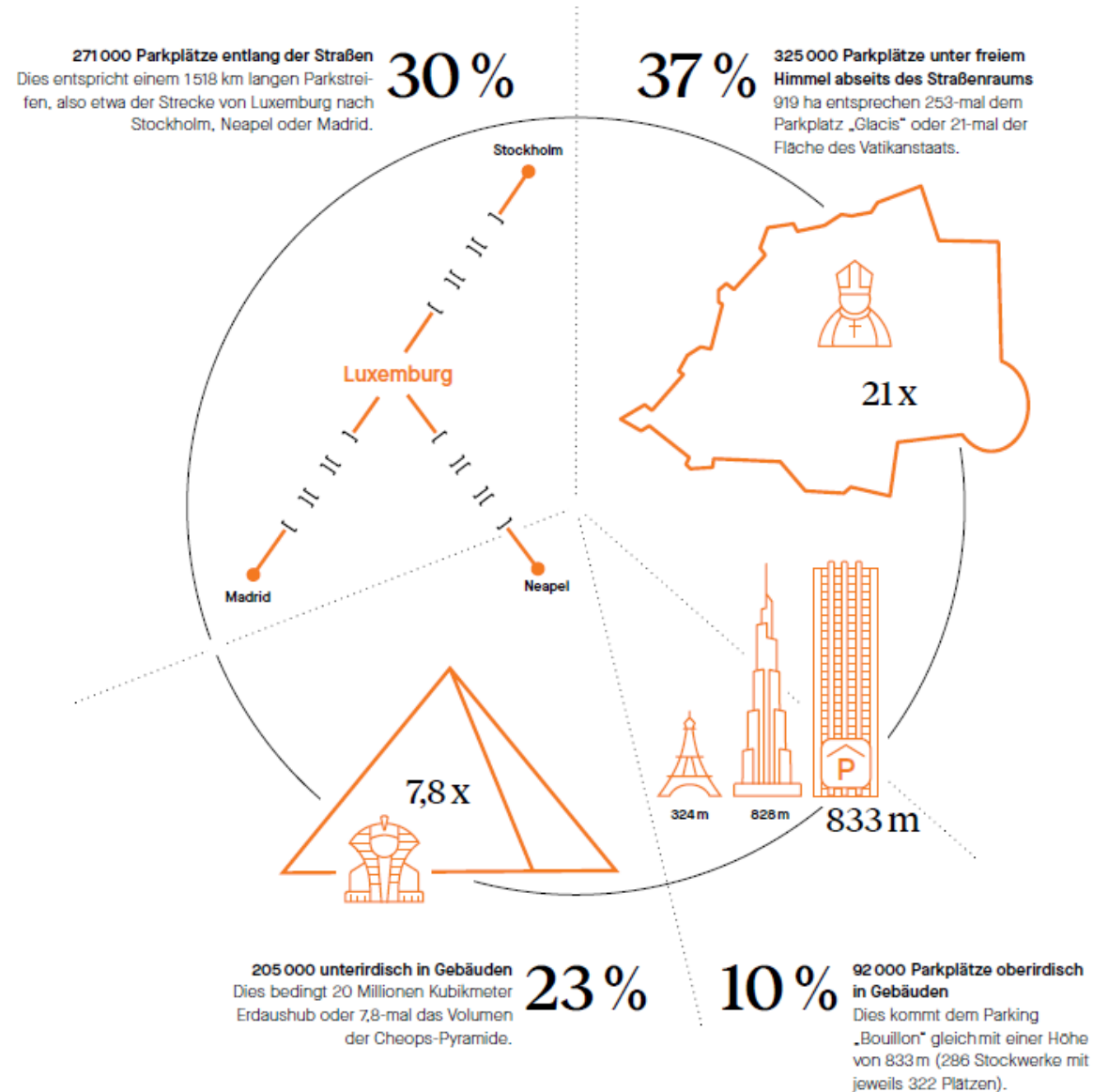
- Erklärungen
- Fotos
- Grafiken
- Beispiele

Letzte Seite:

- Empfehlungen
- Kontraproduktive Maßnahmen



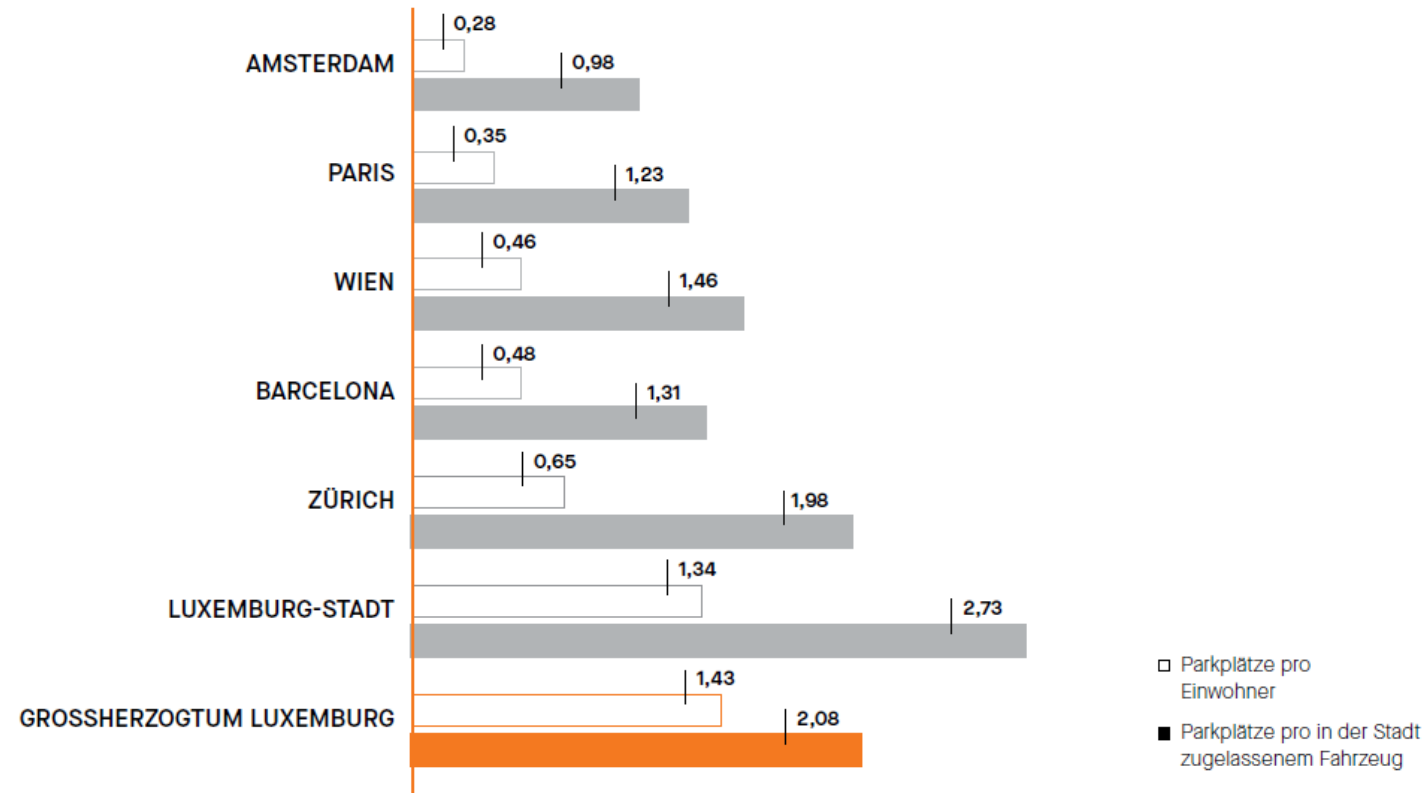
P01 - Übersicht: "Wie viele Parkplätze gibt es?"



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



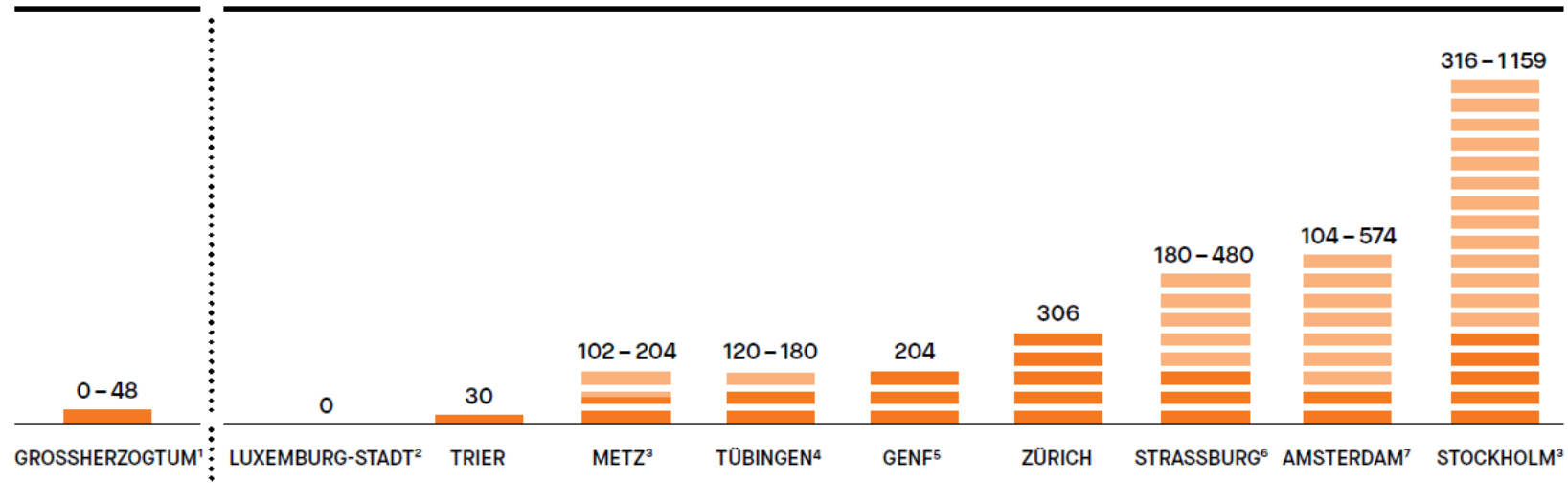
Parkplatz pro Einwohner und pro zugelassenem Fahrzeug
im europäischen Vergleich (Stand 2021) ↓



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

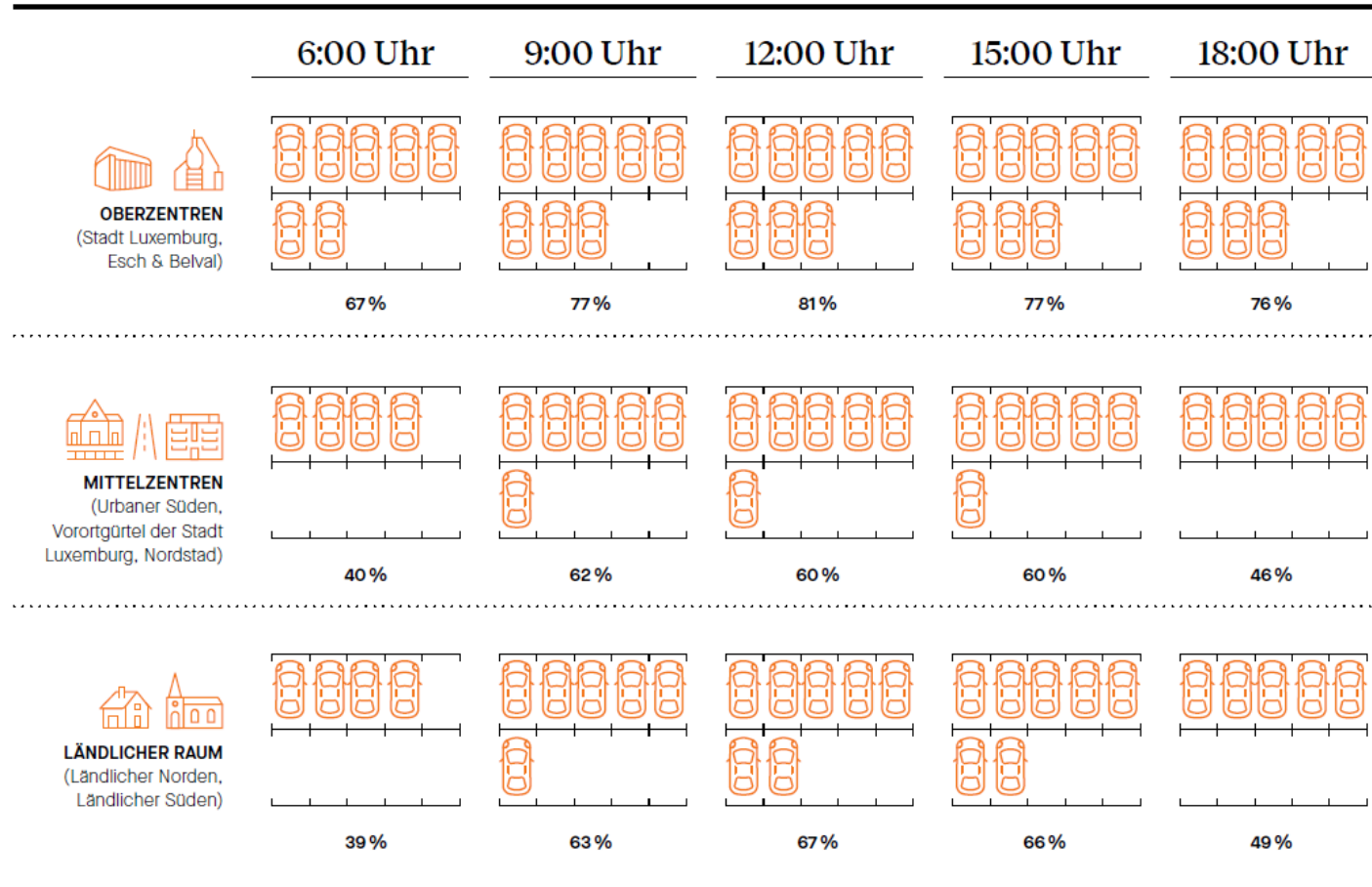
** Durchschnittliche Jahresmiete für einen Außenparkplatz

*** Kostenunterschied im Vergleich zur jährlichen Miete eines Außenparkplatzes

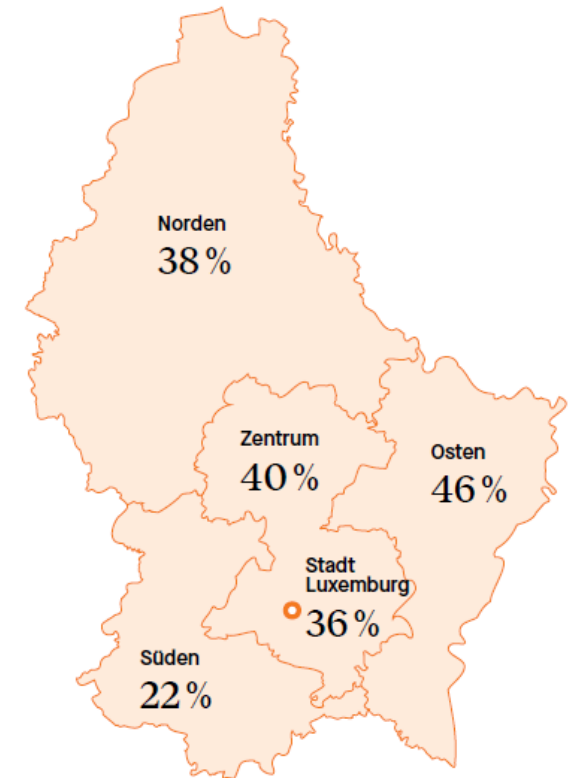
P01 - Übersicht: "Belegung von öffentl. Parkplätzen"



Durchschnittlicher Belegungsgrad
von öffentlichen Parkplätzen ↓



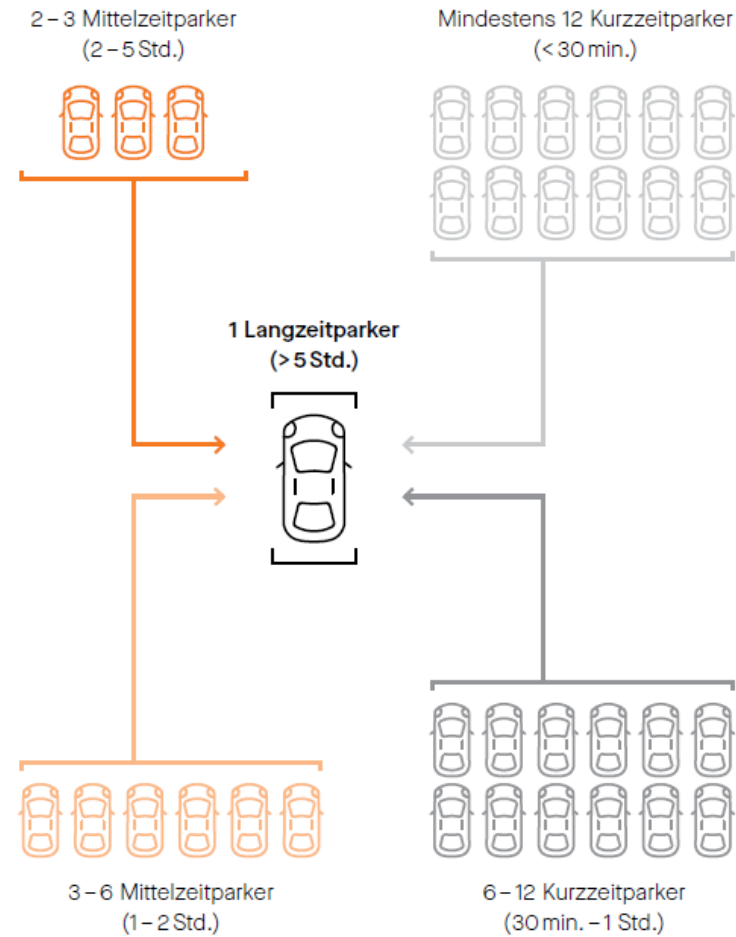
Anteil der am Wohnort im Straßenraum geparkten Autos, für welche auch auf dem Privatgrundstück ein Parkplatz zur Verfügung stünde ↓



Quelle: MMTP und Ilres, 2020



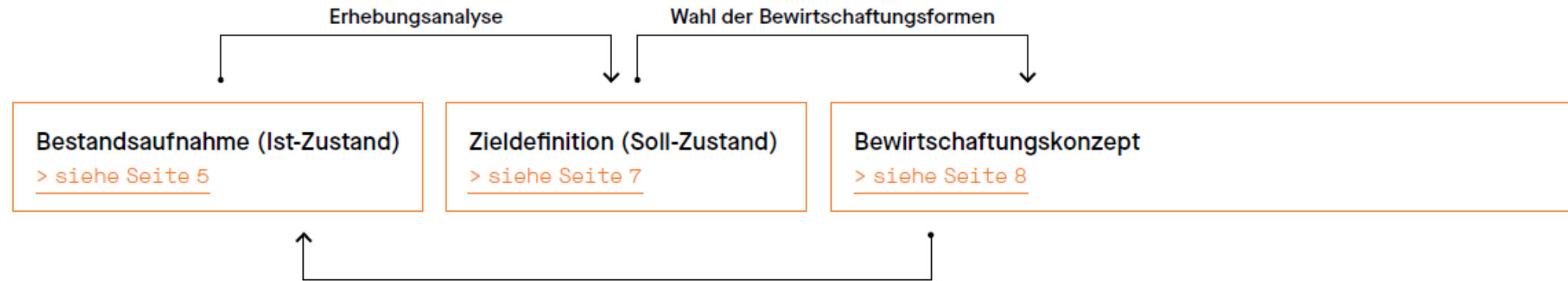
Anzahl Parkvorgänge, die 1 Langzeitparker in 6 Stunden verhindert ⬇







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](#)

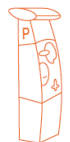
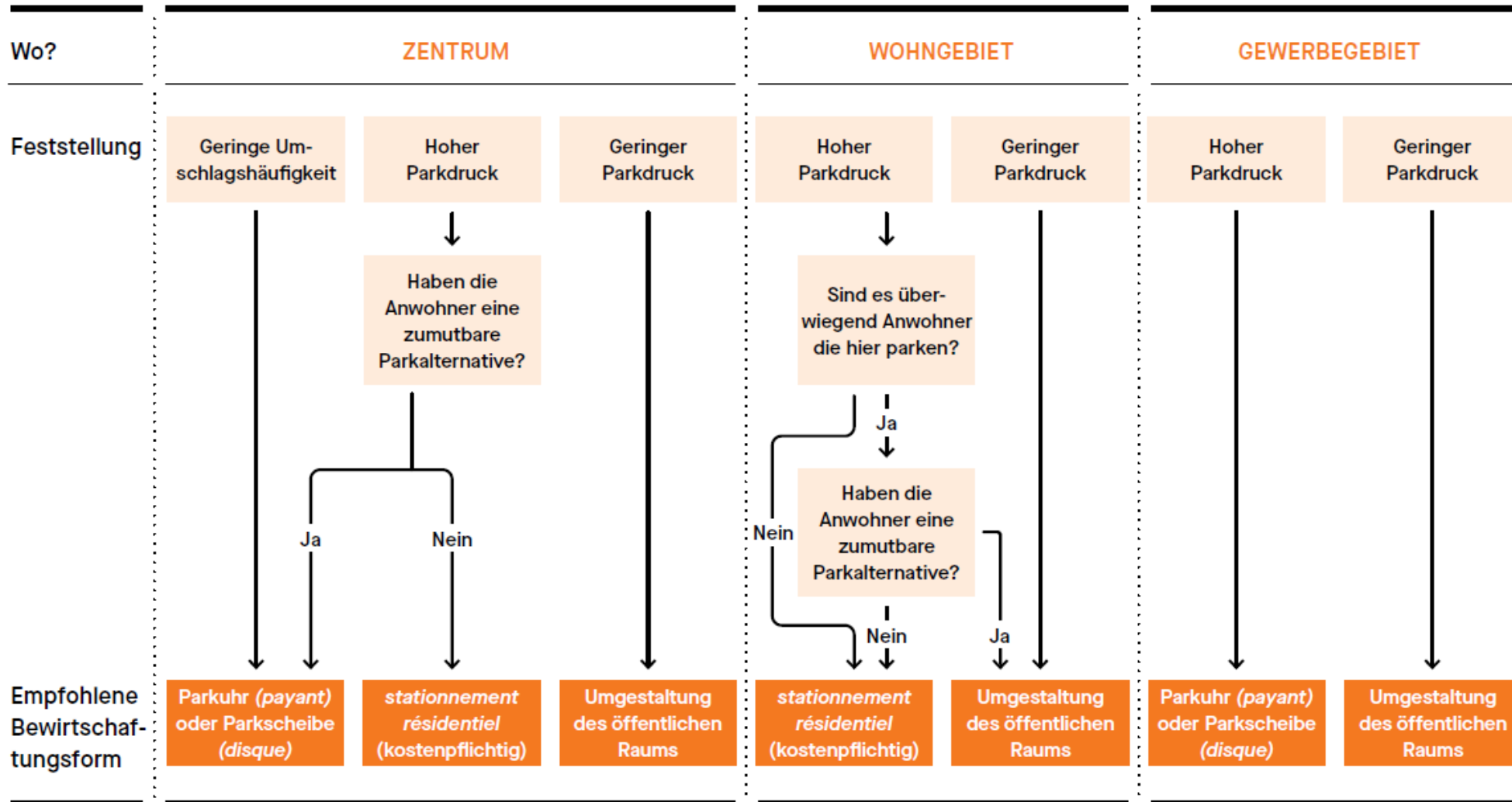
Sonderparkplätze und -regelungen

- > 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

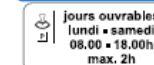
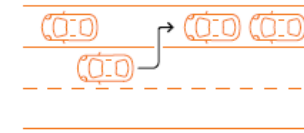
Um sicherzustellen, dass die reglementarischen Maßnahmen dem **Code de la Route** entsprechen, kann die Gemeinde bei der **Commission de circulation de l'État** Rat einholen. So dürfen die **Zusatzzeichen** nicht beliebig formuliert werden. Der **Code de la Route** definiert mehrere Szenarien, die das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



C, 18

Stationnement

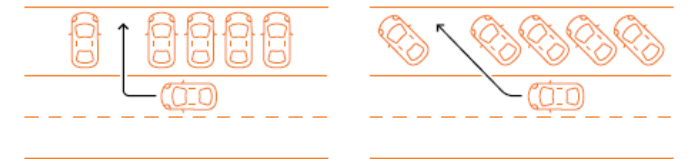
Soll ein **Parkstreifen** bewirtschaftet werden, so ist das Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) zu benutzen. **Ausnahmen** – wie z. B. kostenpflichtiges Parken oder Sondernutzungen – sind mit dem **Zusatzzeichen** „excepté ...“ zu kennzeichnen.



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](#).



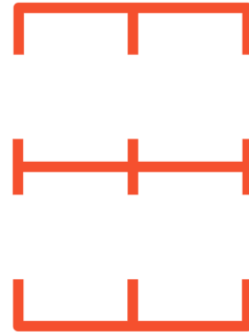
H, 1



H, 2

Zone

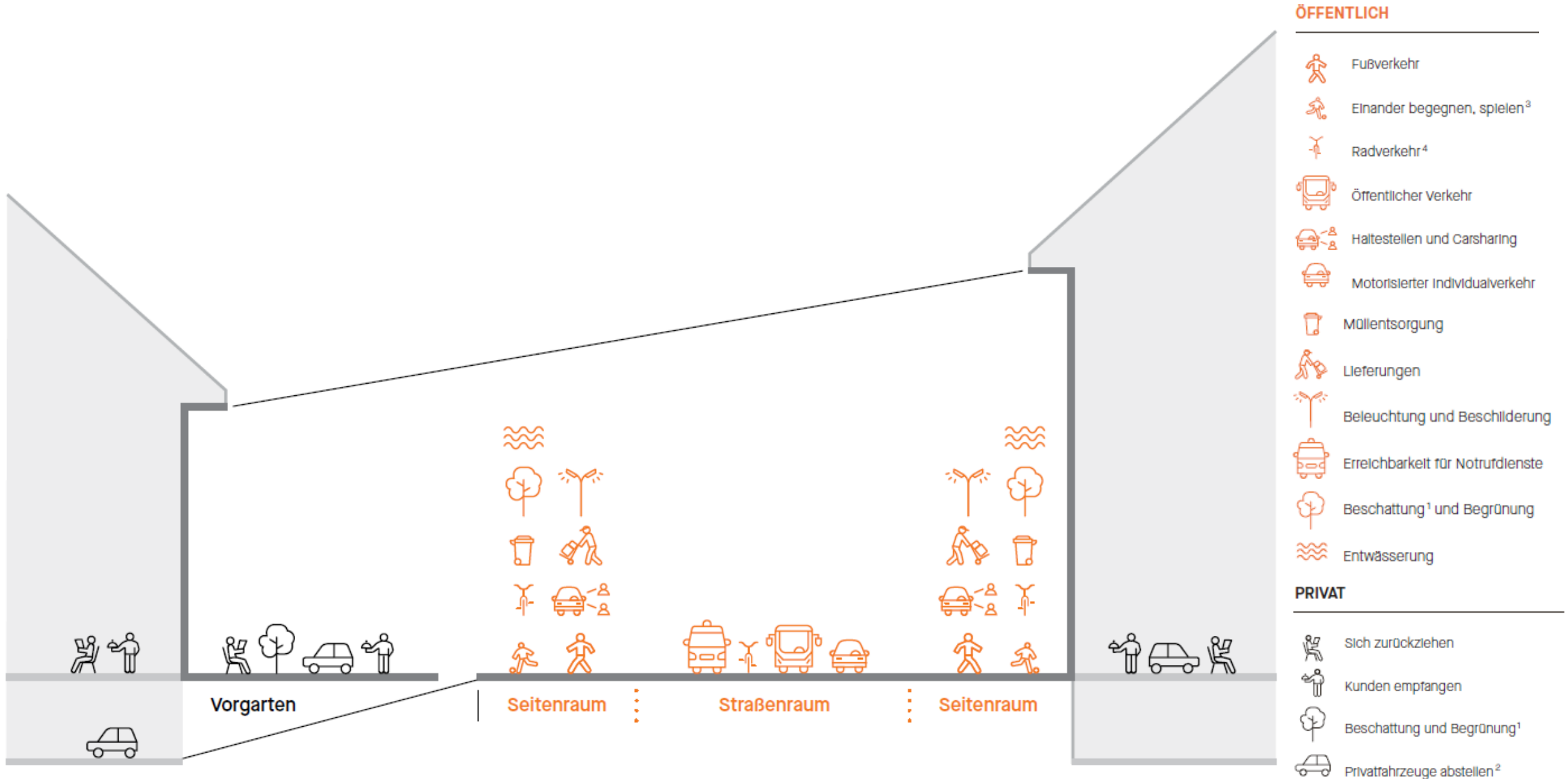
Der Beginn einer **Bewirtschaftungszone** wird durch das Verkehrszeichen H, 1 (*début de zone*) in Kombination mit dem Verkehrszeichen C, 18 (*stationnement interdit*) und der jeweilig gültigen Reglementierung gekennzeichnet. Das Ende wird entsprechend mit dem Verkehrszeichen H, 2 (*fin de zone*) dargestellt. 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.



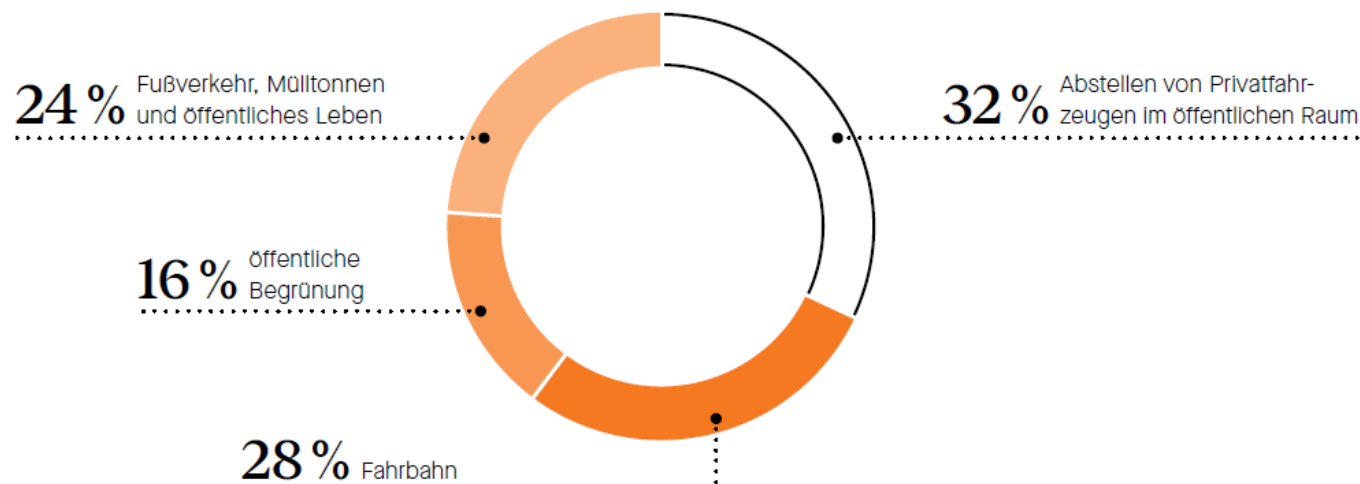
P03 - Längsparkplätze: "Ansprüche an das Straßenbild"



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

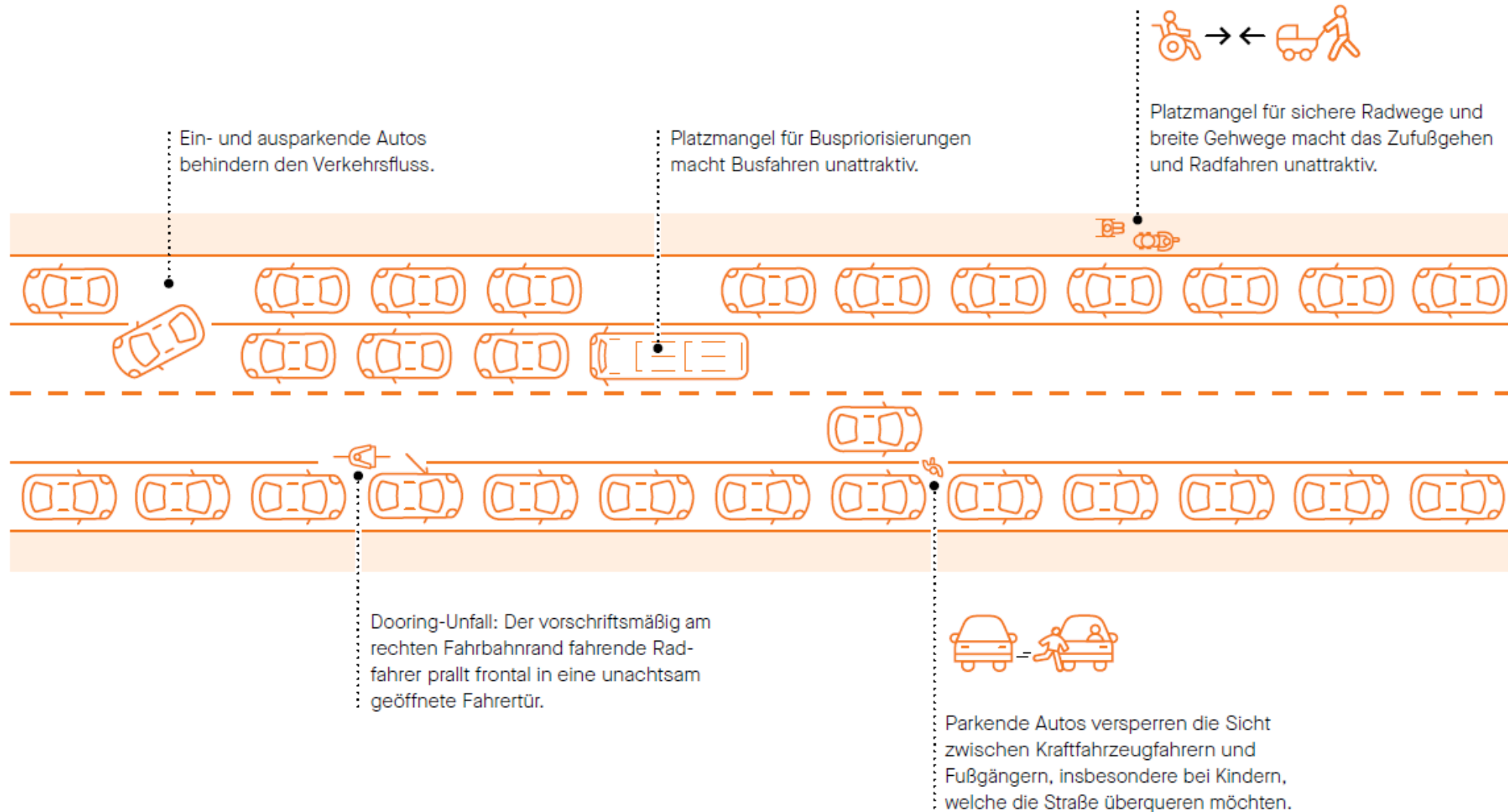


P03 - Längsparkplätze: "Nutzung öffentlichen Raumes"



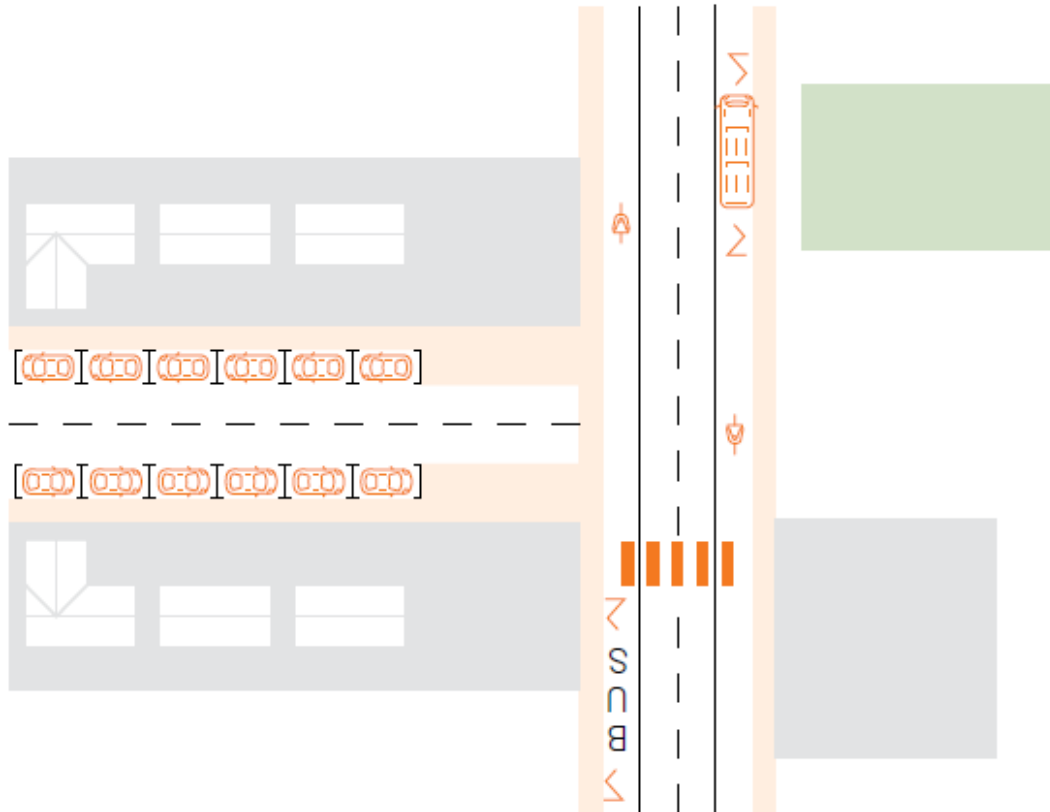
1,50m	1,00m	2,00m	3,50m	2,00m	1,00m	1,50m
12%	8%	16%	28%	16%	8%	12%

P03 - Längsparkplätze: "Nachteile und Gefahren"

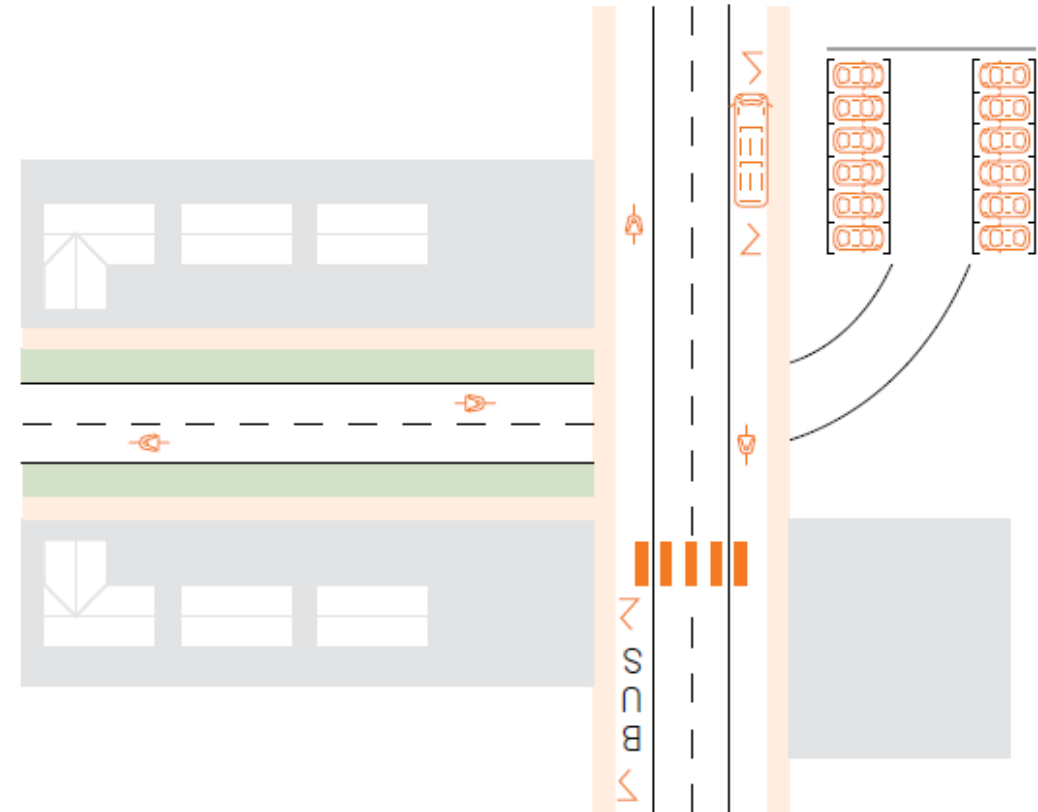




Das Auto vor der Haustür,
der Bus weiter entfernt ⬇️

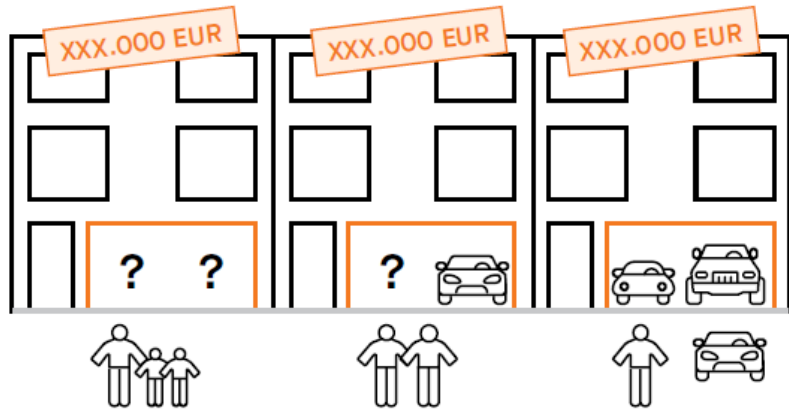


Äquidistanz: Haltestelle und Parkplatz
sind vergleichbar weit entfernt ⬇️

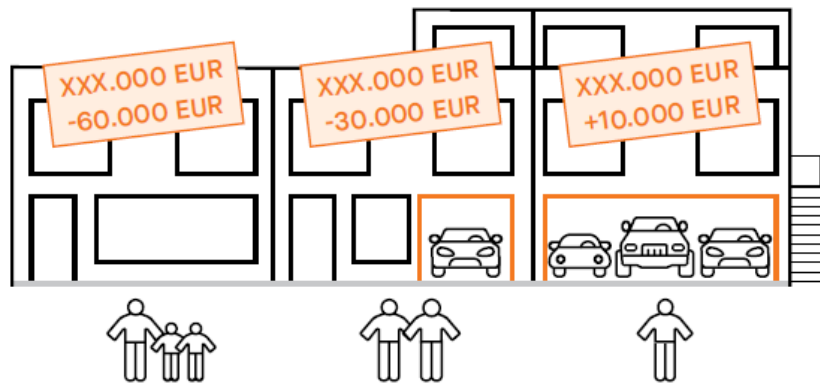




P04 - Stellplatzschlüssel: "Wohnungspreise"

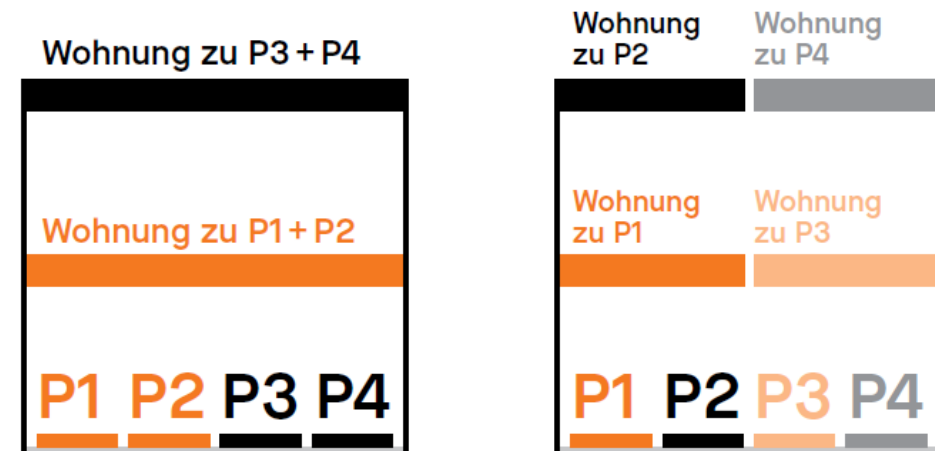


Undifferenzierte Stellplatzschlüssel verteuern das Wohnen.



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 FAG 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 Kuebeberg (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 (Mondercange)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 5 Betten für Hotels (Hobscheid)
- › Mindestens 1 Parkplatz pro 10 Sitzplätze für Tagungsräume, Kinos und Kirchen (Waldbüllig)
- › 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 FAG 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

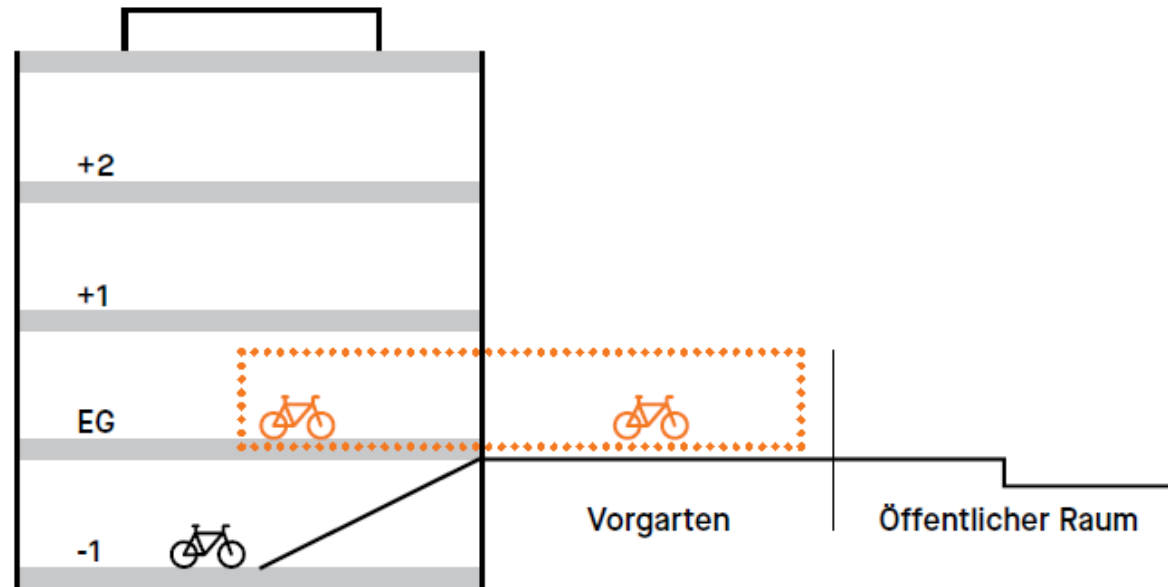
Nutzungskategorie ¹	Unterkategorie	Empfohlener Standardrichtwert (P=Parkplatz/BGF=Bruttogeschossfläche)	Empfohlener Sonderfall durch dérogation	
			Weniger Parkplätze möglich ²	Mehr Parkplätze möglich ³
Wohnen	Einfamilienhaus	Min. 1P und max. 2 P pro Wohneinheit	OP	nein
	Mehrfamilienhaus	Min. 1 und max. 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)

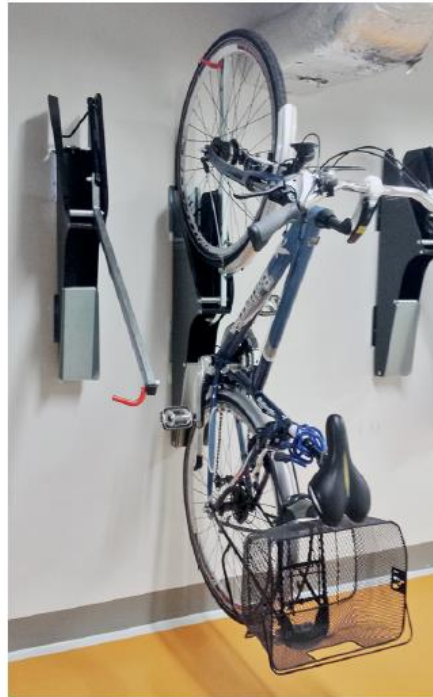
Wohnung (Nacht)

ÖV-Haltestelle
(Tag oder Nacht)

P05 - Fahrradparken: "Ausstattung"



Anlehnbügel mit Querbalken



Pneumatisch unterstützte Wandbefestigung
(kein Stromanschluss nötig)



Verdopplung der Kapazität durch Doppelstockparker



Umkleideraum 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

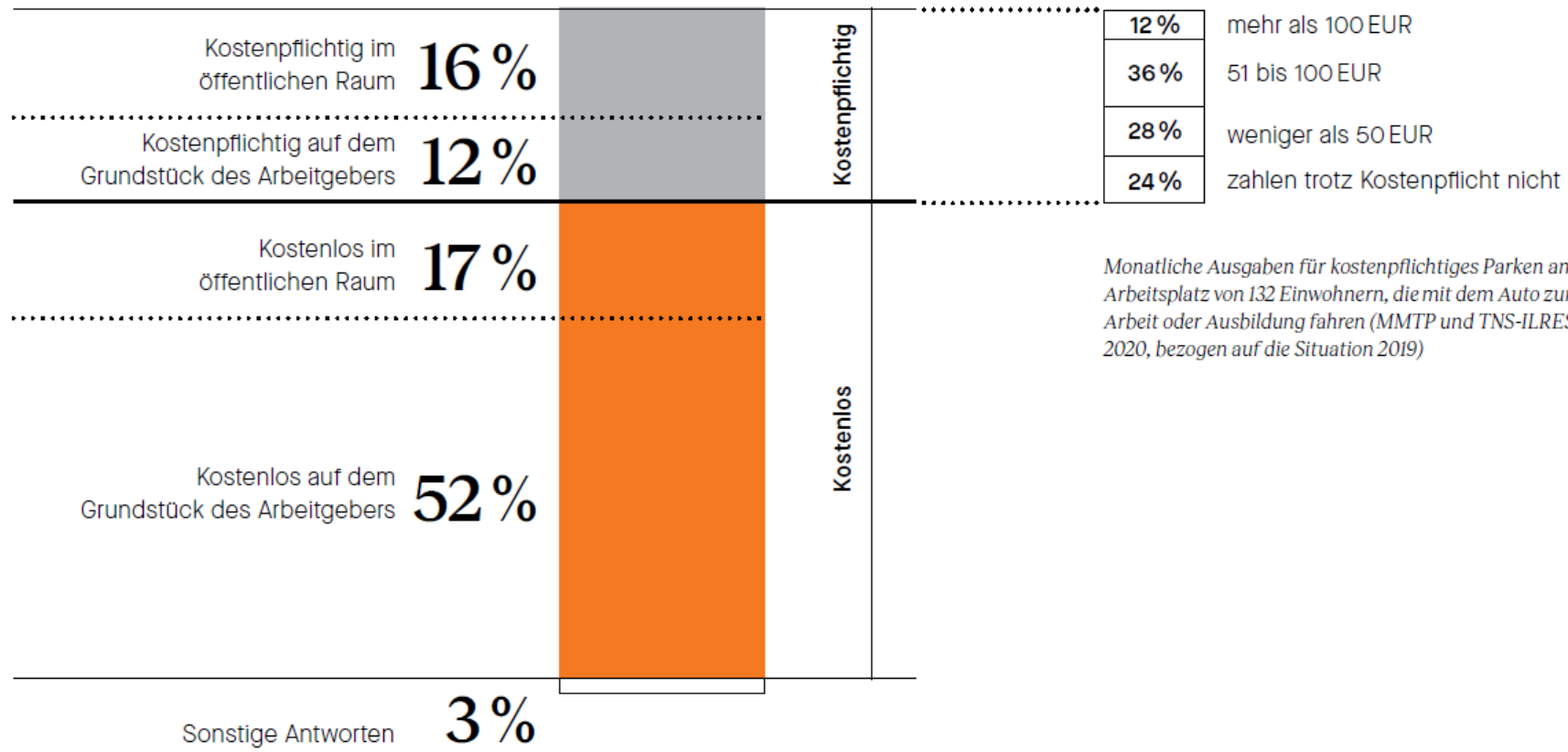


Maastricht: Rollteppich zum neuen Fahrradparkhaus



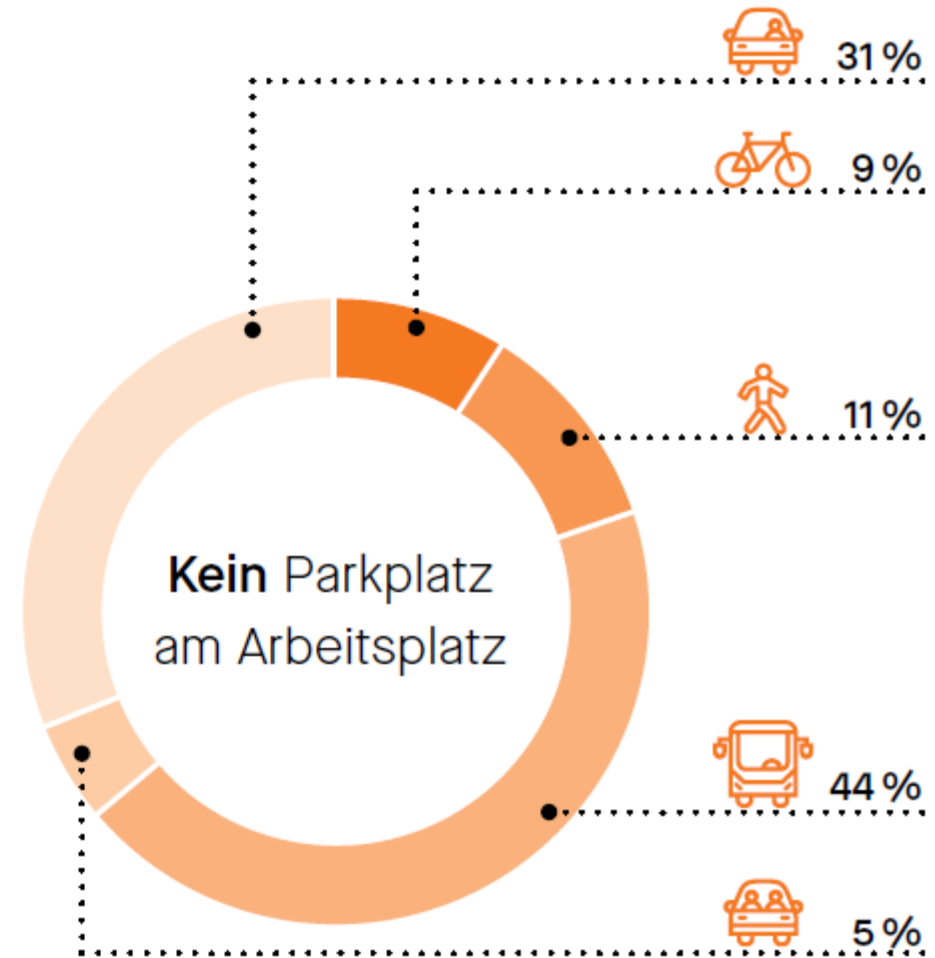
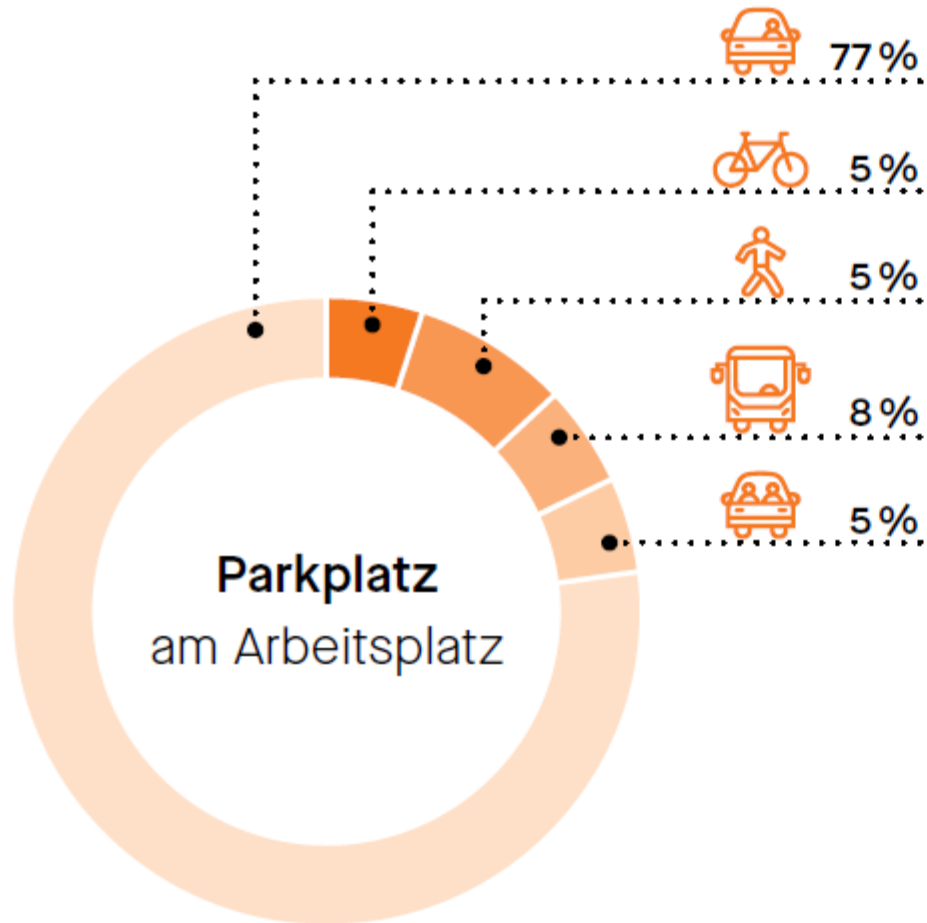


Parken am Arbeitsplatz ⬇



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)

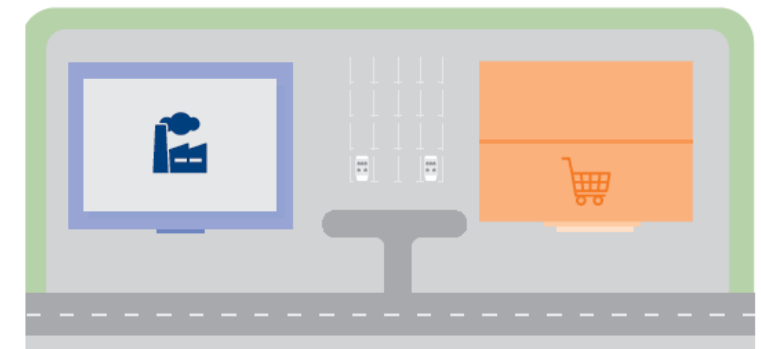




Flächenanteil von Parkplätzen in einem Gewerbegebiet (Foetz) ↓



Ohne Synergien

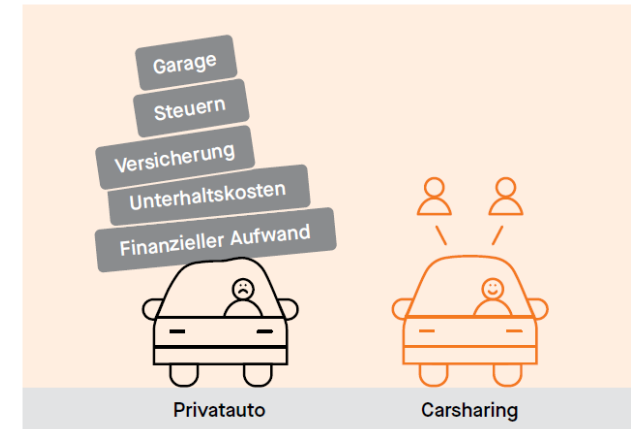
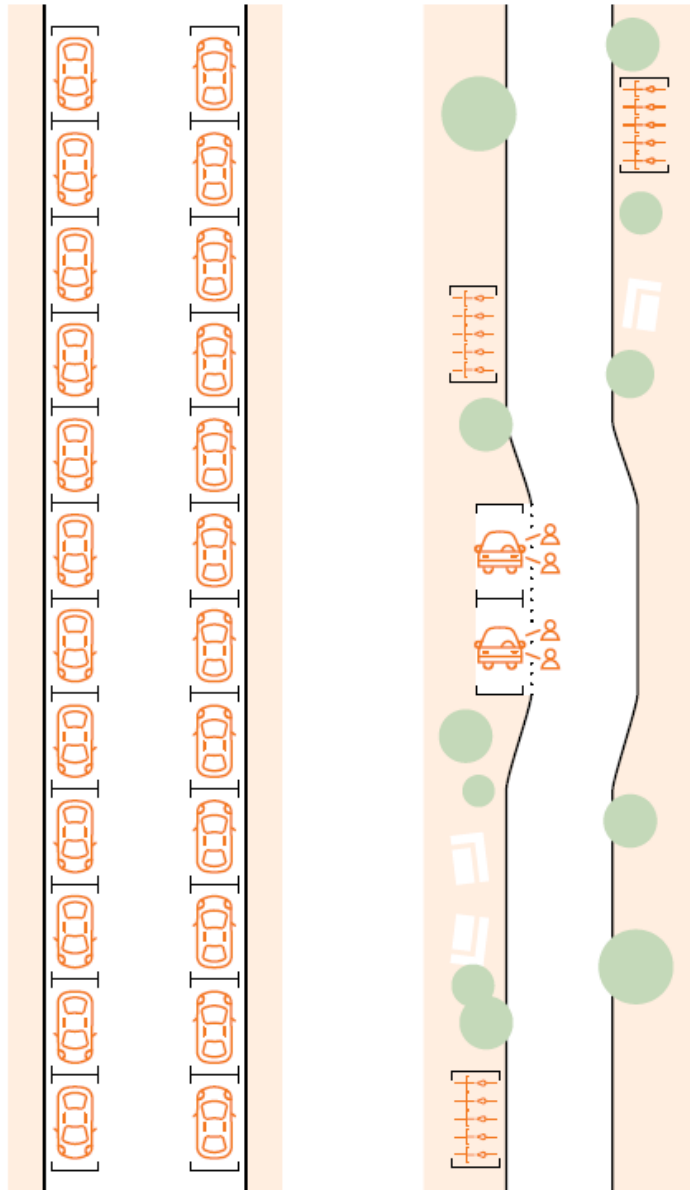


Mit Synergien



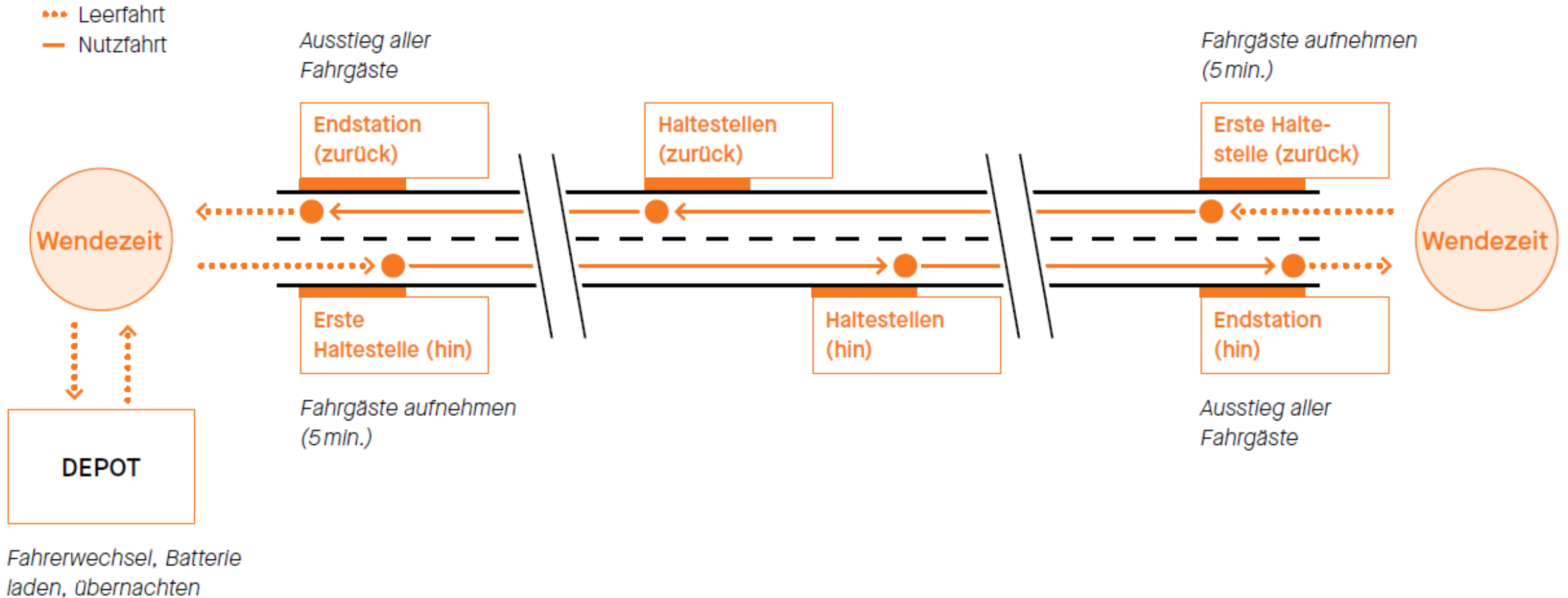


P07 - Carsharing: "Öffentliche und private Vorteile"





P08 - Busparkplätze: "Wendezeit eines Linienbusses"

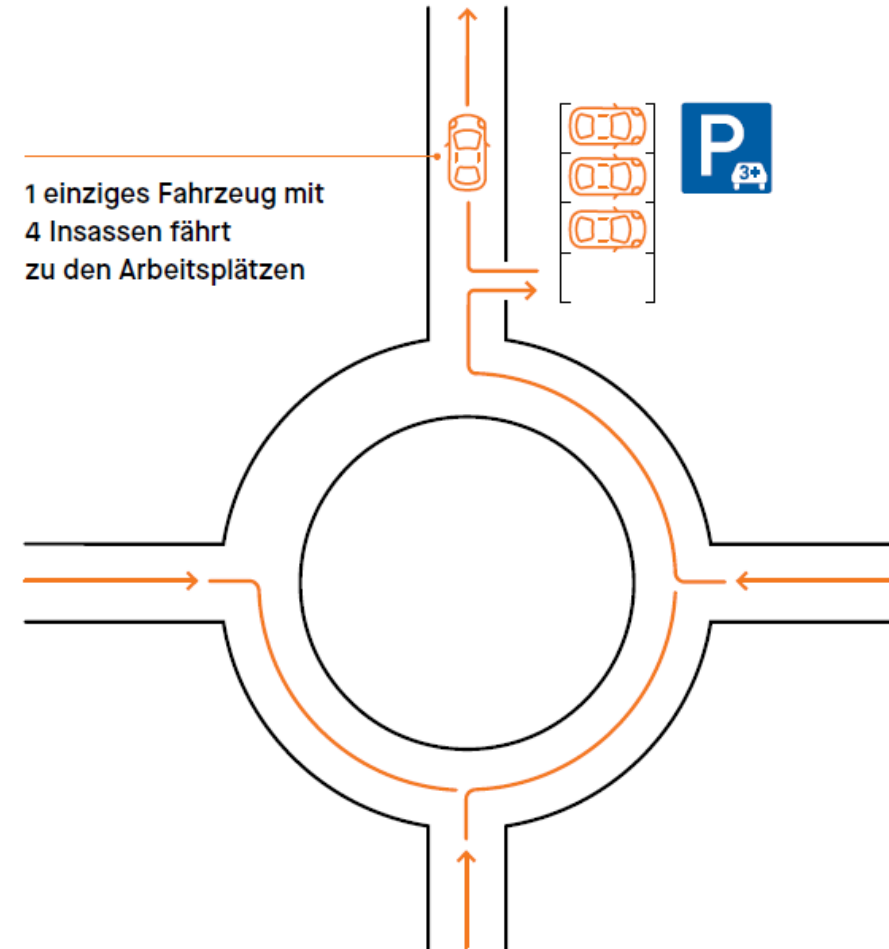
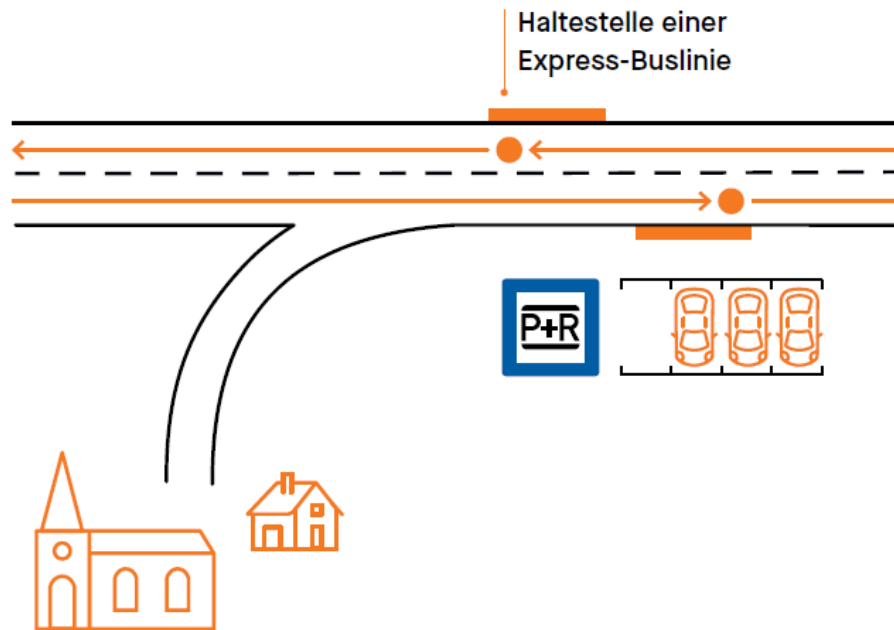


P08 - Busparkplätze: "Warteplätze oder Leerfahrten?"





P09 - P&R und Mitfahrerparkplätze: "Standorte"



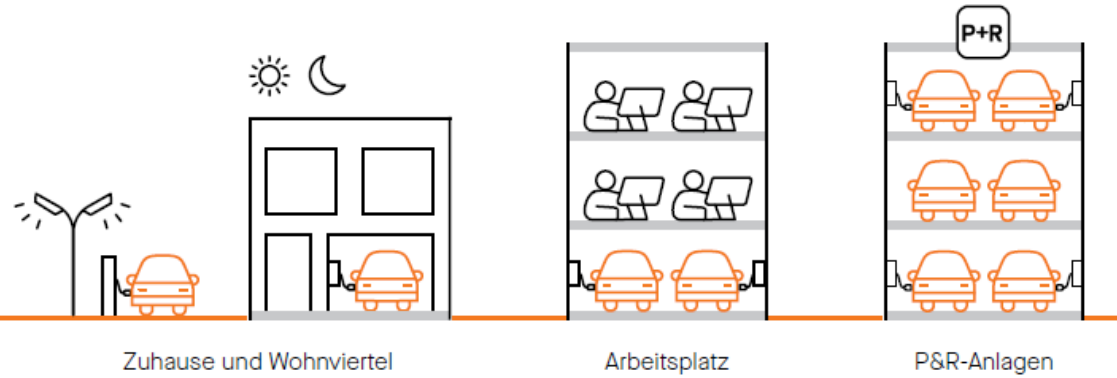


P10 - Ladesäulen an Parkplätzen: "Standorte"

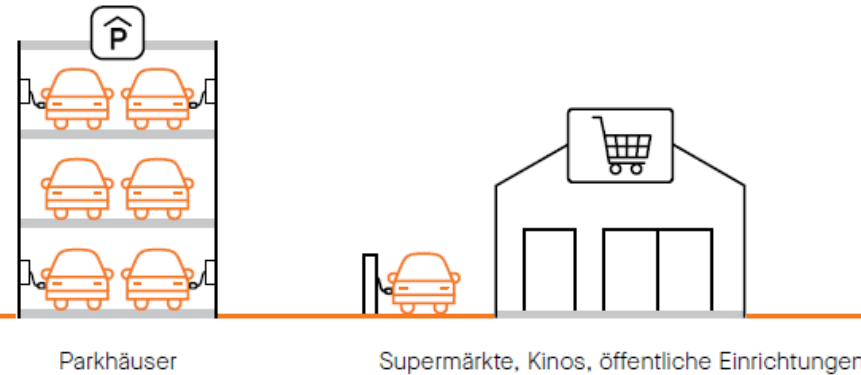


AC-Ladesäule (Wechselstrom)

PARKDAUER ÜBER 3 STUNDEN
3,7 bis 11 kW ausreichend

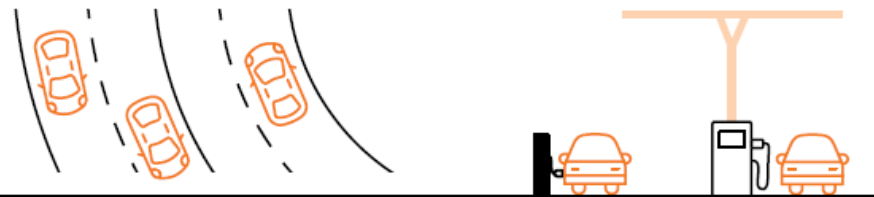


PARKDAUER BIS ZU 3 STUNDEN
11 kW sinnvoll



DC-Ladesäule (Gleichstrom)

SCHNELLLADESÄULEN
≥ 150 kW sinnvoll





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

> <https://gd.lu/c3QtJg>

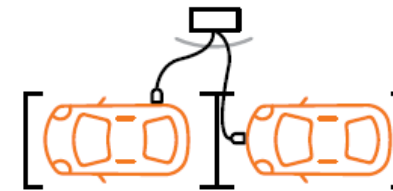
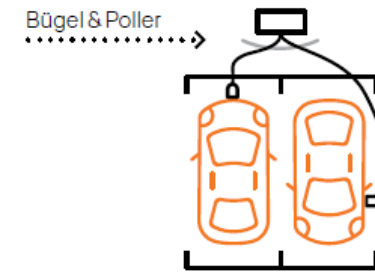


- > Beihilfe für Ladesäulen in **kleinen und mittleren Unternehmen**, sowohl für den betrieblichen Fuhrpark als auch für die Privatfahrzeuge der Mitarbeiter. > <https://gd.lu/c5BC8q>



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

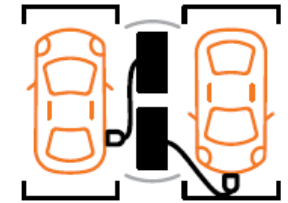
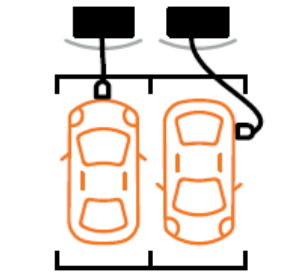
> <https://gd.lu/2WZb83>



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 Wartepplätze für Linienbusse notwendig?
- > Wo können Wartepplätze 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?