



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de l'Économie



DIE REGIERUNG
DES GROSSHERZOGTUMS LUXEMBURG
Ministerium für Umwelt, Klima
und Biodiversität

Luxemburgs Klima-Sozialplan

—

Vorentwurf

Oktober 2025

Anmerkung zu den budgetären Auswirkungen des Klima-Sozialplans:

Da es sich um ein Entwurfsdokument handelt, das während der öffentlichen Konsultationsphase Änderungen unterliegen kann, wurden die hierin vorgeschlagenen Maßnahmen noch nicht budgetiert. Es versteht sich, dass alle Maßnahmen im Rahmen des Klima-Sozialplans, die Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen haben, dem üblichen Haushaltsverfahren unterliegen.

Inhaltsverzeichnis

<u>1. ÜBERBLICK UND VERFAHREN FÜR DIE AUFSTELLUNG DES KLIMA-SOZIALPLANS</u>	<u>3</u>
1.1. ZUSAMMENFASSUNG	3
1.1.1. HINTERGRUND DER GRÜNEN WENDE	3
1.1.2. ZIELE DER MAßNAHMEN UND INVESTITIONEN.....	8
1.2. ÜBERBLICK ÜBER DEN AKTUELLEN STAND DER POLITIK.....	10
1.3. ÖFFENTLICHES KONSULTATIONSVERFAHREN	13
1.4. DEFINITIONEN	14
<u>2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN UND INVESTITIONEN, ZWISCHENZIELE UND ZIELWERTE.....</u>	<u>16</u>
2.1. BEREICH: C1 – GEBÄUDESEKTOR.....	16
2.2. BEREICH: C2 – VERKEHRSEKTOR.....	59
2.3. BEREICH: C3 – DIREKTE EINKOMMENSBEIHILFE	73
2.4. GESAMTKOSTEN DES PLANS	79
<u>3. KOMPLEMENTARITÄT, ZUSÄTZLICHKEIT UND DURCHFÜHRUNG DES PLANS</u>	<u>79</u>
3.1. ÜBERWACHUNG UND DURCHFÜHRUNG DES PLANS	79
3.2. KOHÄRENZ MIT ANDEREN INITIATIVEN.....	79
3.3. KOMPLEMENTARITÄT DER FINANZIERUNGEN.....	83
3.4. GEOGRAFISCHE BESONDERHEITEN	83
3.5. INFORMATION, KOMMUNIKATION UND SICHTBARKEIT	88

2.2. Bereich: C2 – Verkehrssektor

Der Verkehrssektor ist mit 59,1 % im Jahr 2023 die Hauptquelle für Treibhausgasemissionen in Luxemburg. Dieser Sektor steht daher in naher Zukunft vor der großen Herausforderung, seine Emissionen zu reduzieren.⁶

Luxemburg ist eines der europäischen Länder mit der höchsten Pkw-Dichte pro Kopf (678 pro 1000 Einwohner laut Eurostat im Jahr 2021⁷). Wie in vielen anderen westlichen Ländern ging die Urbanisierung mit der Verbreitung des Pkw und dem Ausbau des (Auto-)Straßennetzes einher, was einen Schneeballeffekt zur Folge hatte, der die Abhängigkeit vom Auto noch verstärkte. Im Jahr 2021 war das Auto nach wie vor das bevorzugte Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit. Allerdings ist im Zeitraum zwischen den Volkszählungen von 2011 bis 2021 ein Rückgang der Nutzung des Autos für den Weg zur Arbeit zu beobachten. Dieser leichte Rückgang ist im Wesentlichen auf sanfte Mobilitätsformen (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren) zurückzuführen und scheint trotz der unbestreitbaren Verbesserung des Angebots und der Einführung der Kostenfreiheit für alle öffentlichen Verkehrsmittel nicht dem öffentlichen Nahverkehr zugute zu kommen.⁸ Die meisten Haushalte ohne Privatfahrzeug befinden sich in der Stadt Luxemburg. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Einpersonenhaushalte im Alter von 18 bis 24 Jahren, gefolgt von Haushalten mit Personen über 75 Jahren.⁹ Die Beobachtungsstelle für räumliche Entwicklung (Observatoire du développement territorial - ODT) hat jedoch festgestellt, dass die Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz immer länger werden.¹⁰

Im letzten Jahrzehnt hat sich das Angebot im öffentlichen Nahverkehr erheblich verbessert, insbesondere durch die Einführung der Straßenbahn, den Ausbau der P+R-Parkplätze, die Umstrukturierung des Busnetzes RGTR und die Einführung der kostenlosen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Luxemburg verfügt relativ gesehen über das größte Investitionsprogramm für Züge, Straßenbahnen und Busse in Europa). Die Mobilität wird zunehmend überwacht, insbesondere durch zahlreiche Umfragen, die digitale Mobilitätsbeobachtungsstelle usw. sowie durch politische Maßnahmen zur Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Parallel zur verstärkten Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und der aktiven Mobilität wurde in den letzten Jahren auch die Elektromobilität stark ausgebaut.

⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240117-1>

⁸ Ferro, Y., Caruso, G., & Gerber, P. (2025). La dépendance automobile persiste pour les déplacements domicile-travail. STATEC. <https://statistiques.public.lu/dam-assets/recensement/publication-18/docs/18-05-02-fr.pdf>

⁹ Kuttler, T., & Moraglio, M. (2021). Re-thinking mobility poverty: Understanding users' geographies, backgrounds and aptitudes. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317>

¹⁰ Ministère du Logement et de l'Aménagement du territoire. (2025, mai). L'emploi des actifs occupés au Luxembourg. https://amenagement-territoire.public.lu/content/dam/amenagement_territoire/fr/actualites/2025/odt-publication-des-cartes-et-des-chiffres-emploi-des-actifs-employes-au-luxembourg-mai-2025.pdf

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 31 Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur
Beschreibung	<p>Die Entwicklung der Elektromobilität ist ein zentraler Pfeiler der Strategie zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Ihre großflächige Einführung hängt weitgehend von der Verfügbarkeit einer öffentlich zugänglichen, zuverlässigen und gleichmäßig über das gesamte Gebiet verteilten Ladeinfrastruktur ab.</p> <p>Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur muss fortgesetzt werden, um dem Wachstum im Bereich der Elektrofahrzeuge Rechnung zu tragen.</p> <p>In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Regierung, eine Politik der gezielten und strategischen Erweiterung des Netzes öffentlich zugänglicher Ladestationen fortzusetzen. Besonderes Augenmerk wird auf derzeit unterversorgte Gebiete gelegt, um eine flächendeckende Versorgung zu gewährleisten. Dieser Ansatz zielt darauf ab, eine flächendeckende Versorgung zu gewährleisten, den unterschiedlichen Bedürfnissen – Aufladen zu Hause, am Arbeitsplatz oder unterwegs – gerecht zu werden und der gesamten Bevölkerung, unabhängig von ihrem Wohnort oder ihrer sozioökonomischen Situation, die Teilnahme am Übergang zur emissionsfreien Mobilität zu ermöglichen. Im Allgemeinen schreibt die europäische Verordnung 2023/1804 über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe den Mitgliedstaaten Mindestziele für öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen vor. Darüber hinaus sieht die Verordnung die Ausarbeitung eines nationalen Aktionsrahmens für den Aufbau der Ladeinfrastruktur vor, in dem spezifische Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Mindestanforderungen festgelegt sind. Dieser Rahmen muss der Europäischen Kommission bis Ende 2025 mitgeteilt werden.</p>
Art des Instruments	Planung
Zielgruppe(n)	Haushalte und benachteiligte Kleinunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MECO
Referenz(en)	

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 32 Recht auf Ladestation
Beschreibung	<p>Der Zugang zu privaten Ladestationen ist ein entscheidender Faktor für die breite Einführung der Elektromobilität, insbesondere in Miet- und/oder Mehrfamilienhäusern. Allerdings gibt es noch zahlreiche Hindernisse – sei es technischer, rechtlicher oder verwaltungstechnischer Natur –, die die Installation von Ladestationen in solchen Wohngebäuden erschweren.</p> <p>Um diese Hindernisse zu beseitigen und ein effektives Recht auf Aufladen für alle Bewohner zu gewährleisten, wird die Regierung die aktive Förderung privater Ladestationen fortsetzen und gleichzeitig deren Einsatz in Wohnungseigentümergeinschaften erleichtern. Wie im Koalitionsprogramm der Regierung vorgesehen, wird die Entscheidung für die Installation einer Ladestation durch den Eigentümer oder die Eigentümergeinschaft durch die Einführung eines Rechts auf eine Ladestation vereinfacht.</p> <p>Diese Entwicklung ist Teil des Bestrebens, die Elektrifizierung des Fahrzeugbestands zu beschleunigen und gleichzeitig einen gerechten Zugang zur Ladeinfrastruktur unabhängig von der Art der Wohnung zu gewährleisten.</p>
Art des Instruments	Regulatorisch
Zielgruppe(n)	Haushalte und benachteiligte Kleinstunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MECO, MLOGAT
Referenz(en)	

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 33 On-Demand Verkehr
Beschreibung	<p>Der Bedarfsverkehr (wie „Ruffbus“ oder „Bummelbus“), der auf Reservierung zugänglich ist, bietet den Haushalten eine zusätzliche Möglichkeit lokaler Mobilität, insbesondere in ländlichen Gebieten. Er trägt dazu bei, die Selbstständigkeit zu erhalten, indem er Fahrten für Einkäufe, Termine oder soziale Aktivitäten erleichtert – ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein.</p> <p>Die Ministerien ermutigen die Gemeinden, den Bedarfsverkehr zu dekarbonieren und auszubauen, wobei er vorrangig auf vulnerable Haushalte ausgerichtet werden soll, die die Kriterien des spezialisierten Bedarfsverkehrs „Adapto“ nicht erfüllen, und indem er das RGTR-Netz ergänzt durch Verbindungen zwischen den Ortschaften innerhalb einer Gemeinde hinzugefügt werden.</p>
Art des Instruments	Planung
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	Gemeinden, MMTP
Referenz(en)	

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 34 Sensibilisierung, Information und Beratungsdienste im Bereich Mobilität
Beschreibung	<p>Das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten bietet Mobilitätspläne für Unternehmen an. Dabei handelt es sich um ein Hilfsmittel für Unternehmen, um die Mobilität ihrer Mitarbeiter besser zu organisieren. Gemeinden können technische Unterstützung und eine Kofinanzierung für kommunale Mobilitätsstudien beantragen. Mobilitéit.lu wird kontinuierlich verbessert, um einen besseren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.</p> <p>Das Ministerium für Wirtschaft verpflichtet sich, die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft und der Nachhaltigkeit durch eine intelligente Verwaltung der Wirtschaftszonen in Verbindung mit der Umsetzung hochwertiger Dienstleistungen und Infrastrukturen anzuwenden. Derzeit wird ein ko-kreativer Prozess entwickelt, der darauf abzielt, die verschiedenen Schlüsselakteure einzubeziehen, um eine breite Akzeptanz dieser neuen Lösungen zu gewährleisten. Im Bereich der Mobilität werden eine mit den nationalen Zielen kohärente Planung und die Einbeziehung neuer Konzepte in ihre Umsetzung die Qualität des Angebots verbessern und die Nutzer dazu anregen, neue Dienste zu testen und neue Gewohnheiten anzunehmen, z. B. durch die verstärkte Nutzung innovativer und intelligenter Mobilitätslösungen, was gleichzeitig zur Steigerung der Attraktivität der Standorte beiträgt.</p>
Art des Instruments	Information
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Kleinunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MMTP, MECO
Referenz(en)	Maßnahme Nr. 407 des NEKP

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 35 Sensibilisierung, Information und Beratung der Bürger zur Förderung von Verhaltensänderungen und eines günstigen Umfelds für bürgerschaftliches Engagement
Beschreibung	<p>Angesichts der sich verschärfenden Auswirkungen des Klimawandels wird die Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Themen Resilienz, Genügsamkeit und Klimaanpassung zu einer zentralen Herausforderung. Dennoch finden diese Themen in den Botschaften und Kommunikationsmaßnahmen, sei es für die breite Öffentlichkeit, für Kommunen oder für Wirtschaftsakteure, noch immer zu wenig Beachtung.</p> <p>Um ein gemeinsames Verständnis der Klimaproblematik zu fördern und ein breiteres und kohärenteres Engagement anzuregen, ist es notwendig, diese Themen stärker in die institutionellen Kommunikationsstrategien zu integrieren.</p> <p>In dieser Hinsicht spielt die Klima-Agence eine treibende Rolle, indem sie die Dimensionen Resilienz, Sobrietät und Klimaanpassung zunehmend in ihre Sensibilisierungsmaßnahmen für ihre verschiedenen Zielgruppen integriert. Dieser Ansatz zielt darauf ab, die Bürger und Interessengruppen beim Übergang zu begleiten, indem nicht nur die ökologischen Erfordernisse, sondern auch die Möglichkeiten der Vorwegnahme, der Verringerung von Schwachstellen und der gesellschaftlichen Vorteile hervorgehoben werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird derzeit ein spezieller Aktionsplan ausgearbeitet, um diese Bemühungen auf kohärente, nachhaltige und in alle Kommunikationsmaßnahmen integrierte Weise zu strukturieren.</p>
Art des Instruments	Begleitung
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	Klima-Agence
Referenz(en)	

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 36 Klimabonus Mobilitéit – Förderprogramm für Fahrzeuge ohne CO₂-Emissionen
Beschreibung	<p>Um den Übergang zu einer emissionsfreien Mobilität zu beschleunigen, wird eine Prämie für CO₂-emissionsfreie Fahrzeuge insbesondere für 100 % elektrische Personenkraftwagen (BEV) und solche mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb (FCEV) sowie für 100 % elektrische und mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb ausgestattete Nutzfahrzeuge, von 6.000 € angeboten, ohne jedoch 50 % der Kosten des Fahrzeugs ohne Mehrwertsteuer zu überschreiten.</p> <p>Bei BEV ist zu beachten, dass bei Anträgen von Haushalten mit mindestens fünf Personen die technischen Kriterien nicht erfüllt, sein müssen, um die maximale Prämie von 6.000 € zu erhalten.</p> <p>Darüber hinaus kann unter der Voraussetzung, dass verschiedenen, leichtere technischen Kriterien hinsichtlich des Stromverbrauchs (≤ 18 kWh / 100 km) erfüllt sind, eine Prämie von 3.000 € gewährt werden. Dies gilt auch, wenn die maximale Nettoleistung des Antriebssystems des Fahrzeugs innerhalb der festgelegten Grenzen (< 20 kWh / 100 km bei max. 150 kW Leistung) bleibt.</p> <p>Es gibt auch eine neue Gebrauchtwagenprämie für die oben genannten Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Erwerbs mindestens drei Jahre alt sind (siehe Maßnahme Nr. 35).</p> <p>Die derzeitige Regelung für Fahrzeuge gilt für Kauf-, Miet- oder Leasingverträge, die zwischen dem¹Oktober 2024 und dem 30. Juni 2026 abgeschlossen werden, sowie für Gebrauchtwagen, sofern diese noch nicht im Ausland zugelassen waren. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge spätestens am 30. Juni 2027 in Verkehr gebracht werden.</p> <p>Eine Differenzierung des Klimabonus Mobilitéit - Förderprogramms je nach prekärer Lage der Haushalte wird im Lichte der Ergebnisse der Studie zum sozialen Autoleasing geprüft.</p>
Art des Instruments	Wirtschaftlich
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte, benachteiligte Kleinunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MECB
Referenz(en)	<p>Maßnahme Nr. 423 des NEKP</p> <p>Gesetz vom 24. Juli 2025 zur Änderung des geänderten Gesetzes vom 15. Dezember 2020 zum Klimaschutz</p>

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 37 Finanzielle Unterstützung für gebrauchte Elektroautos
Beschreibung	Im Rahmen des Programms <i>Klimabonus Mobilitéit</i> und um den längeren Verbleib von Elektroautos im nationalen Fahrzeugbestand zu fördern, wird eine neue finanzielle Beihilfe in Höhe von 1.500 € für Gebrauchtwagen eingeführt, die mindestens drei Jahre alt sind, unter der Voraussetzung, dass der Begünstigte der Beihilfe das Auto mindestens zwei weitere Jahre lang behält und nicht zum selben Haushalt wie der Verkäufer des Fahrzeugs gehört.
Art des Instruments	Wirtschaftlich
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	MECB
Referenz(en)	Gesetz vom 24. Juli 2025 zur Änderung des geänderten Gesetzes vom 15. Dezember 2020 zum Klimaschutz

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 38 Finanzielle Beihilfen für Elektrofahräder
Beschreibung	<p>Im Rahmen des <i>Klimabonus Mobilitéit</i> werden finanzielle Beihilfen für Fahrräder mit Tretunterstützung, herkömmliche Fahrräder sowie unter bestimmten Voraussetzungen für Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung oder Fahrräder zum Transport von Personen oder Gütern gewährt. Nur Personen, die eine Teuerungszulage oder eine Energieprämie erhalten, können eine Prämie von maximal 600 € für die ersten beiden Fahrradtypen erhalten, sofern die Rechnung spätestens am 30. Juni 2026 ausgestellt wurde.</p> <p>Für Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung oder Fahrräder zum Transport von Personen oder Gütern („Cargo-Bikes“) wird eine Prämie von bis zu 1.000 € für Käufe gewährt, deren Rechnung zwischen dem 1. Oktober 2024 und dem 30. Juni 2026 ausgestellt wurde.</p>
Art des Instruments	Wirtschaftlich
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	MECB
Referenz(en)	Gesetz vom 24. Juli 2025 zur Änderung des geänderten Gesetzes vom 15. Dezember 2020 zum Klimaschutz

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 39 Förderprogramm für die Installation privater Ladestationen für Elektrofahrzeuge
Beschreibung	<p>Um die Einführung der Elektromobilität zu begleiten und das Laden zu Hause zu fördern, wurde 2020 eine finanzielle Beihilfe für die Installation von Ladestationen in Einfamilienhäusern und Wohngebäuden eingeführt. Die derzeitige Regelung unterstützt die Installation von einfachen Ladestationen, sogenannten „intelligenten“ Ladestationen und intelligenten Ladesystemen in Mehrfamilienhäusern.</p> <p>Ein neuer Gesetzentwurf, der im Juli 2025 vorgelegt wurde, zielt darauf ab, das derzeitige Programm zu verlängern und die Installation von Ladestationen in Wohngebäuden zu erleichtern, indem das Verwaltungsverfahren vereinfacht wird, ein <i>Top-up</i> für Ladestationen eingeführt wird, die strengerer Normen entsprechen, die die Entwicklung neuer Technologien widerspiegeln, höhere Beihilfen zur Deckung der Kosten für die Anschaffung und Installation von kollektiven intelligenten Ladesystemen durch den Eigentümer oder gegebenenfalls die Eigentümergemeinschaft eines Mehrfamilienhauses sowie für die Umbauarbeiten und die Ausstattung dieses Gebäudes im Hinblick auf eine solche Installation. Diese neue Beihilfe ergänzt die Maßnahme Nr.30 (Recht auf Ladestation) und soll die Installation von Ladestationen in Wohngebäuden erheblich erleichtern. Es ist vorgesehen, dass die neuen Beihilferegelungen spätestens am 1. Januar 2026 in Kraft treten.</p>
Art des Instruments	Wirtschaftlich
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	MECB, MECO
Referenz(en)	<p>Maßnahme Nr. 424 des NEKP</p> <p>Gesetzentwurf Nr. 8577 zur Einführung einer finanziellen Unterstützung für Ladestationen für Elektrofahrzeuge</p>

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 40 Kostenloser und geförderter öffentlicher Nahverkehr
Beschreibung	<p>Seit März 2020 ist Luxemburg das erste Land weltweit, das den öffentlichen Nahverkehr auf seinem gesamten Staatsgebiet kostenlos anbietet. Über die Kostenfreiheit hinaus besteht das Ziel, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten, darin, weiterhin konsequent in ein hochwertiges multimodales Angebot zu investieren, das den täglichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird. Die Kostenfreiheit des öffentlichen Nahverkehrs entlastet das Budget der Haushalte und fördert gleichzeitig eine nachhaltige Mobilität.</p> <p>Die Kostenfreiheit des öffentlichen Nahverkehrs geht mit erheblichen und stetig steigenden Investitionen zur Verbesserung und zum Ausbau der Infrastruktur einher. Der Ausbau des Schienennetzes (3,9 Milliarden Euro zwischen 2018 und 2027), die Erweiterung des Straßenbahnnetzes und die Modernisierung der Straßeninfrastruktur gewährleisten einen hochwertigen Service. Das Busangebot wird optimiert, insbesondere in ländlichen Gebieten, mit einer höheren Taktfrequenz auf den Regionallinien, die die Bahnhöfe bedienen.</p> <p>Um die Entwicklung des Verkehrsverhaltens besser zu verstehen und die öffentliche Politik bestmöglich anzupassen, startet das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten die Umfrage Luxmobil 2025, mit der Daten über die täglichen Wege der Einwohner Luxemburgs erhoben werden sollen. All diese Informationen dienen als Grundlage für die Ausarbeitung des Nationalen Mobilitätsplans 2040 und geben damit die Richtung für künftige Entscheidungen in den Bereichen Raumplanung, Optimierung der Infrastruktur und Entwicklung des Verkehrsangebots vor. Ziel ist es, den Bedürfnissen der Bevölkerung immer besser gerecht zu werden und den Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität fortzusetzen.</p>
Art des Instruments	Planung, Budgetär
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte und Kleinstunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MMTP
Referenz(en)	Maßnahme Nr. 405 des NEKP PNM 2035

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 41 Ausbau von Carsharing und Bike-Sharing
Beschreibung	<p>Viele Haushalte erwerben ein Fahrzeug für den täglichen Gebrauch, obwohl sie die Leistung, die maximale Ladekapazität oder die Anzahl der Sitzplätze nur in Ausnahmefällen benötigen. In solchen Situationen bietet eine Carsharing-Station, die eine Reihe von Fahrzeugen verschiedener Kategorien anbietet, erhebliche Vorteile, wie z. B. eine Senkung der monatlichen Fixkosten für ein selten genutztes Privatfahrzeug oder den Wegfall der laufenden Kosten (Wartung, Versicherung usw.). Darüber hinaus können auch Arbeitgeber Kosten einsparen und an Flexibilität gewinnen, indem sie selten genutzte Firmenfahrzeuge durch Carsharing ersetzen.</p> <p>Um den Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu erleichtern, ist ein nationales Angebot an Carsharing und Fahrradverleih unerlässlich, insbesondere für benachteiligte Haushalte und Kleinstunternehmen.</p> <p>In diesem Zusammenhang und zur Förderung des Carsharings in Luxemburg wurde ein Gesetzentwurf vorgelegt, um eine Rechtsgrundlage zu schaffen, damit eine Gemeinde Parkplätze auf öffentlichen Straßen für Carsharing-Fahrzeuge reservieren kann, die als Fahrzeuge eines Carsharing-Betreibers identifiziert sind, der von den zuständigen Behörden zugelassen und von der Gemeinde nach bestimmten Qualitätskriterien autorisiert wurde.</p>
Art des Instruments	Planung & Information
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte und Kleinstunternehmen
Zuständige Stelle(n)	MMTP
Referenz(en)	<p>Maßnahme Nr. 406 des NEKP</p> <p>Nationale Carsharing-Strategie für Luxemburg (2022)</p> <p>Nationale Parkplatzstrategie</p>

Bezeichnung der Maßnahme	Nr. 42 Sozialleasing Elektrofahrzeuge
Beschreibung	<p>Das zu 100 % elektrische Auto ist heute eine bewährte Lösung, um den CO₂-Fußabdruck der motorisierten Individualmobilität zu verringern. Das Angebot an Modellen wird ständig erweitert, aber die Anschaffungskosten sind nach wie vor höher als die eines Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Obwohl die derzeitigen staatlichen Beihilfen, die bis zu 6.000 Euro betragen können, diese Differenz verringern, bleiben viele einkommensschwache Haushalte aufgrund ihrer begrenzten Investitionsmöglichkeiten von diesem Wandel ausgeschlossen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund führt die Regierung eine Studie über die Einführung eines speziellen Sozialleasing-Systems durch, das auf langfristigen Verträgen mit reduzierten monatlichen Raten basiert und speziell für einkommensschwache Haushalte gedacht ist. Ziel ist es, einkommensschwachen Haushalten den Ersatz ihres Verbrennungsmotors durch ein Elektrofahrzeug zu ermöglichen und so zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors beizutragen.</p> <p>Diese Maßnahme steht im Einklang mit dem Grundsatz eines gerechten Übergangs, bei dem darauf geachtet wird, dass niemand vom strukturellen Wandel hin zu einer saubereren Mobilität ausgeschlossen wird. Sie ergänzt die Leitlinien des Nationalen Mobilitätsplans 2035, der eine Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel, aktive Mobilität und Carsharing zum Ziel hat, gleichzeitig aber auch die unverzichtbare Rolle des Privatautos, insbesondere in ländlichen Gebieten, anerkennt.</p> <p>Die konkrete Methodik zur Umsetzung dieses Mechanismus wird im Rahmen einer vom MECB durchgeführten Studie festgelegt.</p> <p>Im Rahmen der Studie wird auch ein besonderes Augenmerk auf die Zugänglichkeit privater und öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sowie auf die Ladepreise gelegt, insbesondere für einkommensschwache Haushalte. Derzeit verfügen diese Haushalte, bei denen es sich häufig um Mieter handelt, oft nicht über eine private Ladestation zu Hause und sind daher stark auf öffentliche Ladestationen angewiesen, wo die Tarife in der Regel höher sind. Um dieses Hindernis zu beseitigen, analysiert die genannte Studie detailliert die Gesamtkosten für den Besitz eines Elektrofahrzeugs, einschließlich der Ladekosten in verschiedenen Szenarien (Aufladen zu Hause, an öffentlichen Ladestationen, am Arbeitsplatz), und wird auf der Grundlage dieser Analyse geeignete Maßnahmen vorschlagen. Im Rahmen einer</p>

	<p>umfassenderen Reflexion über die in diesem Zusammenhang möglichen Instrumente können mehrere Ansätze geprüft werden. Dazu gehört die Möglichkeit der Einführung einer sozialen Klimakarte, mit der einkommensschwache Haushalte von Vorzugstarifen für das Aufladen an öffentlich zugänglichen Ladestationen profitieren könnten.</p> <p>Im gleichen Rahmen wird die Einführung eines „Recht auf Ladestation“ (Maßnahme Nr. 32) den betroffenen Haushalten das Aufladen ihres Fahrzeugs zu Hause zu moderaten Kosten erleichtern und so den gerechten Zugang zu erschwinglicher Elektromobilität stärken.</p>
Art des Instruments	Wirtschaftlich
Zielgruppe(n)	Benachteiligte Haushalte
Zuständige Stelle(n)	MECB, MECO, MMTP, MFIN, MFSVA
Referenz(en)	Maßnahme Nr. 422 des NEKP