



**Monsieur Fernand Etgen**  
President  
Chambre des Député-e-s  
Lëtzebuerg

Lëtzebuerg, den 12. Mäerz 2021

Här President,

Esou wéi d'Chamberreglement et virgesäit, géif ech Eech bidden dës parlamentaresch Fro iwwert d'Genderaspekter an der Mobilitéitsplanung un den **Minister fir Mobilitéit an Effentlech Bauten** weiderzeleeden :

Laut der Etüd „*Mobilität in Deutschland*“ (MiD) vum däitsche Verkéiersministère, leeë Fraen am Duerchschnëtt méi kuerz Weeër zeréck ewéi Männer, brauchen dofir awer änlech laang well se méi dacks op Bus a Bunn zeréckgräifen. Laut der MiD Studie hu Fraen an der Moyenne och manner Autoen. D'Auteure vun dëser Etüd hunn awer an engem rezente Interview zouginn, datt d'MiD Studie zwar eng immens opwänneg Etüd wär, mee se trotzdeem nach eenzel Lächer hätt, wat zum Deel dru leie géif , datt d'Grondkonzeptioun vun der Studie nach aus de 60'er Jore staamt. Et géif zwar draus ervir goen, wien wéivill Weeër mat wat mécht, mee awer net de Grond firwat dës Weeër esou gemaach ginn. An et géif och net gefrot ginn, wéi een d'Mobilitéits-Offer verbessere misst, fir datt dës Mënschen hir Alldagsdeplacementer méi einfach ginn.

Am Ënnerscheed zu Däitschland gëtt an Éisträich scho méi laang no esou Aspekter gekuckt. Nieft der grousser quantitativer Etüd, maachen d'Éisträicher och méi déifgräifend Analysen zum ënnerschiddleche Mobilitéitsverhale vu Fraen a Männer a souguer eng Panel-Etüd iwwert d'Besoine vu Persoune mat Betreuungsaufgaben.

An dem Kontext wéilt ech gäre vum Här Minister folgend Informatiounen kréien:

- 1) **A wéi wäit ginn d'national Mobilitéitsenquëten op Gender-Aspekter an?**
- 2) **Gëtt et genderspezifesch Erkenntnisser fir Lëtzebuerg?**
- 3) **Wéi fléissen dës Erkenntnisser bei der Mobilitéitsplanung mat an?**

mat *héchstem* Respekt,

**Chantal GARY**  
Deputéiert



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

Luxembourg, le **19 AVR. 2021**

**Monsieur Marc Hansen  
Ministre aux Relations avec  
le Parlement**

**Service Central de Législation  
Luxembourg**

**REÇU**  
Par Alff Christian , 16:06, 19/04/2021

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3848 du 12 mars 2021 de l'honorable députée Madame Chantal Gary, concernant les études sur la mobilité en prenant en compte le genre, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch  
Ministre de la Mobilité  
et des Travaux publics**

**Äntwert vum Här François Bausch, Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten op  
d'parlamentaresch Ufro N°3848 vum 12. Mäerz 2021 vun der honorabelen Deputéierte Chantal Gary  
iwwert "Études sur la mobilité prenant en compte le genre"**

National Mobilitéitsenquëten erfassen nieft dem Alter an dem Geschlecht eng Rei Charakteristike vun de Participanten, ewéi de berufleche Statut, d'Wunnëmfeld (urban, ländlech, periurban), d'Disponibilitéit vun den eenzele Verkéiersmëttel am Stot an d'Zesummesetzung vum Stot.

Esou kënnen gender-spezifesch Erkenntnisser iwwert d'Mobilitéitsverhale gewonnen ginn.

Dës weisen drop hin, dass sech d'Ënnerscheeder am Choix vun de Verkéiersmëttelen nëmmen onwesentlech doduerch erklären, ob een eng Fra oder ee Mann ass. D'Verhale gëtt vill méi doduerch determinéiert, wéi eng Roll een – onofhängeg vum Geschlecht – am Stot, respektiv an der Gesellschaft spillt.

Laut der Enquête "Luxmobil" vun 2017 gëtt d'Mobilitéitsverhale vun de Residenten an éischter Linn dovun beaflosst, ob eng Persoun sech als "inaktiv", "Chômeur", "pensionéiert", "Student", "Deelzäit beruflech aktiv" oder "Vollzäit beruflech aktiv" deklariéiert. Innerhalb vun all dësen Kategorien ass d'Mobilitéitsverhalen tëscht Fraen a Männer kaum ze ënnerscheeden.

Wann also an der Gesamtbevëlkerung d'Parts modales tëscht Fraen a Männer trotzdeem ënnerschiddlech sinn (beim Zefoussgoe sinn et 14,5% fir Fraen, bei 10,7% fir Männer; 1,4% zu 2,2% beim Vëlo fueren; 65,3% zu 71,7% beim Auto an 18,7% zu 15,4% beim Benotze vum ëffentlechen Transport), dann ass dat laut Luxmobil dorop zeréckzuféieren, dass 2017 vill méi Fraen ewéi Männer an Deelzäit geschafft hunn oder uginn hunn, "inaktiv" ze sinn, während méi Männer ewéi Frae beruflech a Vollzäit beschäftegt waren.

Kohärent domat ass och d'Erkenntnis, dass Fraen 2017 aus méi diverse Grënn ënnerwee waren ewéi Männer. Während den Aarbechtswee oder Trajeten op der Aarbecht 50,4% vun de Männer hiren Deplacementer duerstellen, esou ëmfaassen déi Motiver bei de Fraen am Ganze 36%. Dogéint déngt just all 17. Trajet vun engem Mann dem Accompagnement vun enger anerer Persoun, während dat bei Fraen de Grond fir all 11. Trajet ass.

Nieft der nationaler Enquête Luxmobil reisegeiert sech d'Mobilitéitsplanung vu mengem Ministère och iwwer auslännesch Etuden zu Themaen ewéi Gender mainstreaming an der Mobilitéit, oder hält u Formatiounen Deel, zum Beispill iwwert kannerfrëndlech Mobilitéit.

Eng wichteg Erkenntnis vun der däitscher Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (Gender und Mobilitéit, 2011) ass et zum Beispill, dass Fraen, besonnesch ab 60 Joer, sech owes zefouss, um Vëlo oder am ëffentlechen Transport wesentlech manner sécher viru Belästegunge fillen ewéi Männer. Dogéint ass bei der Angscht viru Verkéiersaccidenten tëscht Fraen a Männer kaum een Ënnerschied feststellen - ausser beim Vëlofueren. Do stelle Frae méi héich Ufuerderungen un d'Infrastruktur ewéi Männer.

Dat lescht ass eng Erkenntnis, déi mengem Ministère säi rekurrente Sondage iwwert Zefoussgoen a Vëlofueren och fir Lëtzebuerg confirméiert. Esou hunn 2020 80% vun de Cyclistinne besser beschëldert Vëlosweeër gefuerdert (72% vun de Cyclisten), 88% vun de Vëlosfuererinnen hu gefuerdert, dass de Vëlo soll separat vum Auto gefouert ginn (82% vun de Vëlosfuerer), 75% hätt gär méi

vëlosfrëndlech Kräizungen (69% vun de Männer), 71% vun de Cyclistinne wënsche sech, dass de Vëlo och vum Foussgänger separat gefouert gëtt (59% vun de Cyclisten), eng 70% vun de Fraen, déi Vëlo fuere wënsche sech manner Ëmweeër an ee bessere Belag (bei de Männer eng 60%), a 67% vun de Cyclistinne wënsche sech méi breet Vëlosweeër (58% vun de Cycliste wënsche sech dat selwecht). Dësen Aussoen no ass zu Lëtzebuerg ee gudden Deel vun der Vëlosinfrastruktur, besonnesch inneruerts, net fraefrëndlech.

Dass des méi héich Sécherheetsuspréich vun de Cyclistinnen objektiv justifiéiert sinn, indiquéieren zwou Etuden aus England (Aldred, 2015) an aus den USA (Evans, 2019). Cyclistinnen erliewen am Stroosseverkéier duebel esou vill geféierlech Manöveren vum motoriséierten Trafic ewéi Cyclisten. Motoriséiert Gefierer fuere bal véier mol esou oft extrem no (manner ewéi 90cm) laanscht eng Cyclistin ewéi laanscht ee Cyclist. Laut dësen Etuden erkläert dat sech zum Deel doduerch, dass Cyclistinnen an der Moyenne méi lues ënnerwee sinn ewéi Cyclisten. Den Automobilist verléiert dann éischter d'Gedold.

Erkenntnisser ewéi dës fléissen op divers Aart a Weisen an d'Mobilitéitsplanung vum Ministère an. D'Mobilitéitsstrategie MoDu vun 2013 a Modu 2.0 vun 2018 hu jo schonn ambitiéis Ziler gesat fir d'Erhéije vum Verkéiersundeel vum Zefoussgoen, dem Vëlofuere an der Notzung vum ëffentlechen Transport. De Plan National de Mobilité 2035, deen ech Enn 2021 wäert presentéieren, wäert weisen, firwat d'Mobilitéit am Grand-Duché och laangfristeg nëmmen an de Grëff ze kréien ass, wa mer fir déi kuerz Weeër den Auto kaum nach huelen, an um Aarbechtswee nach vill méi op den ëffentlechen Transport zeréckgräifen.

Mir brauchen Trottoiren a Foussgängeriwergäng, iwwert déi een ouni Stress eng Poussette oder ee Rollator drécke kann, egal ob d'Grëffer vun enger Fra oder engem Mann gehale ginn. Mir brauche Vëlosweeër, ob deenen ee sech och da sécher fillt, wann ee mam Vëlo net esou séier kann oder wëll ënnerwee sinn. Mir brauche weiderhi Gefierer an Infrastrukture vum ëffentlechen Transport, an deenen och owes kee sech onsécher fillt.

Esou wéi aktuell zu Lëtzebuerg engersäits déi gesellschaftlech Rolleverdeelung tëscht Fra a Mann ass, an anerersäits d'Infrastruktur fir Foussgänger a Cyclisten, ass d'Fra à ce stade benodeelegt. D'Frae gi méi zefouss, si hu besonnesch ab dem Pensiounsalter méi Suerg viru Belästegung, a si sinn an deenen héijen Altersgruppe par rapport zu de Männer iwwerrepresentéiert. Frae gi mam Vëlo am Stroossentrafic méi gedirängelt ewéi Männer. Dobäi fuere laut enger englescher Etude Frae besonnesch owes léiwer Vëlo ewéi zefouss ze goen, well se da manner laang a méi à l'écart vun däischteren Ecken ënnerwee sinn. Doriwwer eraus géife Fouss- a Vëlosweeër, déi och fir Kanner a fir Seniore méi sécher wieren, de Frae munchen Déplacement ganz erspueren, dee se just maachen, fir hir Kanner oder hir Elteren éierens hin ze begleeden.

D'Mobilitéitspolitik vun der zweeter Hallschent vum 20. Joerhonnert huet de facto dem Mann gedéngt, dee mat sengem Auto op d'Aarbecht gefuer ass. D'Mobilitéitspolitik vum 21. Joerhonnert muss dofir suergen, dass am Alldag all Destinatioune fir jiddwereen a Sécherheet accessibel sinn: ob physesch fit oder "personne à mobilité réduite", ob an der Grondschoul oder an enger Wunnstruktur fir Seniore, ob mat Autosführerschäin oder ouni, ob Mann oder Fra. Et ass dat eng erweidert Definitioun vum "Design for all".