



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

Evaluation der Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir



Auftraggeber:

Lorenzo Cascioni, Vize-Direktor und Abteilungschef Strassenverkehr, Bundesamt für Strassen ASTRA

Projektteam:

Nathanael Gutmann, Bundesamt für Strassen ASTRA
Andrea John, Bundesamt für Strassen ASTRA
Christian Kamenik, Bundesamt für Strassen ASTRA
Iris Oberauner, Bundesamt für Strassen ASTRA (Projektleitung)
Aline Wultschnig, Bundesamt für Strassen ASTRA

Redaktion:

Chantal Disler, Bundesamt für Strassen ASTRA

Fachliche Begleitung:

Martin Abele, Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV
Wernher Brucks, Dienstabteilung Verkehr, Stadt Zürich
Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz
Thierry Hostettler, Direction administrative et des grands projets, Kanton Genf
Stefan Huonder, Bundesamt für Strassen ASTRA
Jérôme Lambert, Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU
Christoph Merkli, Pro Velo Schweiz
Anita Schnyder, Bundesamt für Strassen ASTRA
Christine Vögele, RoadCross Schweiz
Christoph Wydler, Schweizerischer Seniorenrat SSR

© ASTRA, 2024

Zusammenfassung

Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre mit dem Velo Fusswege und Trottoirs benützen, wenn weder ein Veloweg noch ein Velostreifen¹ vorhanden sind. Ende 2020 wurde die Interpellation Schlatter (20.4556) «*Neuregelung für Velos auf dem Trottoir. Monitoring unerwünschter Effekte*» eingereicht. Im Februar 2021 sicherte der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Interpellation ein Monitoring der Neuregelung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zu. Zur Erfüllung dieses Auftrags hat das ASTRA das Projekt «*Evaluation der Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir*» lanciert. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse dieser Evaluation.

Die Evaluation zielt darauf ab, die erwünschten und – wie in der Interpellation gefordert – unerwünschten Effekte der Neuregelung zu beurteilen. Die Beurteilung hinsichtlich der erwünschten Effekte geht den Fragen nach, ob mit der Neuregelung velofahrende Kinder im Strassenverkehr besser geschützt werden und das Velofahren bei Kindern gefördert wird. Die Beurteilung der unerwünschten Effekte sollte beantworten können, ob die Neuregelung zu mehr Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir führt, ob die Neuregelung verstanden wird, ob sie zu einem erhöhten Veloaufkommen auf dem Trottoir führt, welche Gefahrenstellen sich durch velofahrende Kinder auf dem Trottoir ergeben und welche Auswirkungen die Neuregelung auf das Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir hat.

Bei der Durchführung der Evaluation wurden verschiedene methodische Ansätze verfolgt, um die unterschiedlichen Aspekte der Wirkung der Neuregelung zu beleuchten: (1) Eine Analyse von Strassenverkehrsunfalldaten wurde durchgeführt, (2) von der Neuregelung betroffene Personengruppen (z. B. Eltern velofahrender Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung) wurden mittels eines standardisierten Fragebogens schriftlich befragt, (3) es wurde eine Umfrage bei kantonalen und kommunalen Verwaltungseinheiten der Schweiz zu allfälligen Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Neuregelung durchgeführt und (4) es wurden betroffene Personengruppen im Rahmen von Gruppendiskussionen interviewt. Dabei standen folgende Zielgruppen bzw. betroffene Personengruppen im Fokus: Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren (als Velofahrende auf dem Trottoir), ältere Menschen (als Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Trottoir), Menschen mit Behinderungen (als Fussgänger und Fussgängerinnen oder im Rollstuhl auf dem Trottoir) sowie Familien mit Kleinkindern (Kleinkinder im Kinderwagen, zu Fuss oder mit einem fahrzeugähnlichen Gerät wie beispielsweise einem Lauftrad auf dem Trottoir).

Die Evaluation zeigt, dass die befragten Eltern velofahrender Kinder die Neuregelung begrüssen und der Meinung sind, dass ihre velofahrenden Kinder dadurch im Strassenverkehr besser geschützt sind und zum Teil häufiger Velo fahren. Aus den Unfallzahlen von velofahrenden Kindern kann die erwünschte Wirkung der Neuregelung – insbesondere auf der Unfallstelle «Strasse» – nicht nachgewiesen werden. Es zeigt sich allerdings, dass die Neuregelung bisher zu keinen wesentlichen unerwünschten Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit auf dem Trottoir geführt hat und mit keiner wesentlichen Gefährdung des Fussverkehrs und der velofahrenden Kinder auf dem Trottoir verbunden ist. Obwohl das Unfallgeschehen mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir gering ist und kaum zugenommen hat, zeigt sich eine Veränderung bei den Unfallbeteiligten: Nach Inkrafttreten der Neuregelung ist eine Zunahme von Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern und Personenwagen zu beobachten.

Das subjektive Sicherheitsempfinden hat sich bei älteren Menschen und Menschen mit Behinderung jedoch zum Teil vermindert. Ein erhöhtes Veloaufkommen auf dem Trottoir wird von den betroffenen Personengruppen kaum wahrgenommen. Eine breitere Bekanntmachung und Sensibilisierung wird gewünscht, da die Neuregelung relativ unbekannt ist. Fahren Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir, dann

¹ In diesem Bericht wird der Begriff «Velo» synonym für «Fahrrad» gemäss Art. 24 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) verwendet. Die Begriffe «Veloweg» und «Velostreifen» werden synonym für «Radweg» und «Radstreifen» gemäss Art. 1 Abs. 6 und 7 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) verwendet.

ist primär der motorisierte Verkehr eine potenzielle Gefahrenquelle (insbesondere an Stellen, wo motorisierter Verkehr das Trottoir queren muss – z.B. bei Ein-/Ausfahrten von Liegenschaften bzw. bei Trottoirüberfahrten); das zeigte sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung.

Die Evaluation bestätigt die Annahme, dass es für velofahrende Kinder bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung üblich war, mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren. Eltern, die an den Gruppendiskussionen teilgenommen haben, empfahlen dies ihren Kindern beispielsweise bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung. Die gängige Praxis wurde mit der Neuregelung also legalisiert. Aus dieser Perspektive überrascht es daher nicht, dass die Auswirkungen der Neuregelung – erwünschte wie unerwünschte – gering sind oder nicht eindeutig bestimmt werden können. Seit Inkrafttreten der Neuregelung sind allerdings erst wenige Jahre vergangen und es ist denkbar, dass sich die erwünschten bzw. unerwünschten Auswirkungen der Neuregelung noch nicht vollständig entfalten konnten.

Im Rahmen der Evaluation nannten die befragten Personen schwerwiegendere Herausforderungen für die Sicherheit auf dem Trottoir als velofahrende Kinder. Angeführt wurde etwa das (unzulässige) Befahren von Trottoirs durch erwachsene oder jugendliche Velofahrende oder mit Elektro-Trotтинetten.

Résumé

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les enfants de moins de 12 ans sont autorisés à rouler à vélo² sur les chemins pour piétons et les trottoirs si la chaussée ne comporte pas de piste cyclable ni de bande cyclable. L'interpellation Schlatter (20.4556) « *Vélos sur les trottoirs. Suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation* » a été déposée fin 2020. Le Conseil fédéral y a répondu en février 2021 en promettant qu'un suivi des effets de cette nouvelle réglementation serait assuré par l'Office fédéral des routes (OFROU). À cet effet, l'OFROU a initié le projet « *Évaluation de la nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs* ». Le présent rapport en consigne les résultats.

L'évaluation vise à analyser les effets désirables et, conformément aux exigences de l'interpellation, les effets indésirables de la nouvelle réglementation. S'agissant des effets désirables, il s'agit de juger si la nouvelle réglementation permet de mieux protéger les enfants circulant à vélo et de promouvoir la pratique du vélo chez les enfants. L'évaluation des effets indésirables a pour but de répondre aux questions suivantes : la nouvelle réglementation entraîne-t-elle un nombre plus élevé d'accidents (survenus ou tout juste évités) sur le trottoir ? Est-elle comprise ? Provoque-t-elle une présence accrue de cyclistes sur les trottoirs ? Quels sont les endroits dangereux du fait de la présence d'enfants à vélo sur les trottoirs ? Comment la nouvelle réglementation affecte-t-elle le sentiment de sécurité des piétons sur les trottoirs ?

Pour ce faire, différentes approches méthodiques ont été adoptées afin de mettre en lumière les différents aspects des conséquences de la nouvelle réglementation : (1) analyse des données relatives aux accidents de la route, (2) à l'aide d'un questionnaire standardisé, consultation par écrit des différents groupes de personnes concernées par la nouvelle réglementation (p. ex. les parents d'enfants circulant à vélo, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap), (3) enquête auprès des unités administratives cantonales et communales en Suisse concernant les éventuelles réactions de la population à la nouvelle réglementation, et (4) entretiens avec les personnes concernées dans le cadre de groupes de discussion. Ce faisant, une attention particulière a été accordée aux groupes cibles et aux groupes de personnes concernées suivants : les enfants de 6 à 11 ans (circulant à vélo sur le trottoir), les personnes âgées (se déplaçant à pied sur le trottoir), les personnes handicapées (se déplaçant à pied ou en fauteuil roulant sur le trottoir) ainsi que les familles avec des enfants en bas âge (enfants évoluant sur le trottoir en poussette, à pied ou avec des engins assimilés à des véhicules, tels que les draisiennes).

L'évaluation révèle que les parents interrogés, dont les enfants circulent à vélo, accueillent favorablement la nouvelle réglementation. Ils sont d'avis qu'elle protège davantage les enfants à vélo dans la circulation routière et qu'elle les incite, dans une certaine mesure, à faire plus souvent du vélo. Les statistiques sur les accidents impliquant des enfants circulant à vélo ne permettent pas de démontrer l'effet attendu de la nouvelle réglementation, en particulier sur la « chaussée » en tant que lieu d'accident. En même temps, il s'avère que la nouvelle réglementation n'a pas eu d'effet indésirable majeur sur la sécurité objective de la circulation sur le trottoir jusqu'à présent, et qu'elle n'entraîne aucun risque crucial pour les piétons et les enfants à vélo sur les trottoirs. Bien que le nombre d'accidents impliquant des enfants circulant à vélo sur le trottoir soit faible et n'ait pas beaucoup augmenté, une différence se dessine en ce qui concerne les acteurs impliqués : après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, on observe une augmentation des collisions entre les enfants circulant à vélo et les voitures de tourisme.

Le sentiment subjectif de sécurité a toutefois en partie diminué chez les personnes âgées et les personnes en situation de handicap. Les groupes de personnes concernées n'ont pas constaté de hausse significative du nombre de cyclistes sur les trottoirs. Étant donné que la nouvelle réglementation est

² Dans le présent rapport, le terme « vélo » est employé au sens de « cycle » en vertu de l'art. 24, al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41).

relativement peu connue, il est souhaité qu'elle fasse l'objet d'une communication et d'une sensibilisation plus larges. Lorsque les enfants circulent à vélo sur le trottoir, le danger potentiel émane d'abord du trafic motorisé (notamment lorsque le trafic motorisé croise le trottoir, p. ex. entrées et sorties d'immeubles ou trottoirs traversants). Ce constat a été fait avant comme après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

L'évaluation confirme l'hypothèse que les enfants circulaient déjà à vélo sur le trottoir avant l'application de la nouvelle réglementation. Parmi les parents qui ont pris part aux groupes de discussion, certains recommandaient déjà à leurs enfants de rouler à vélo sur le trottoir avant que la nouvelle réglementation entre en vigueur. La nouvelle réglementation légalise par conséquent une pratique déjà courante. Considéré sous cet angle, il n'est donc pas surprenant que les effets de la nouvelle réglementation, qu'ils soient désirables ou non, soient minimes, voire difficiles à identifier formellement. La nouvelle réglementation étant encore relativement récente, il est toutefois possible que les effets désirables et indésirables ne se soient pas encore pleinement révélés.

Dans le cadre de l'évaluation, les personnes interrogées ont mentionné d'autres aspects qui menacent davantage la sécurité sur le trottoir que les enfants à vélo, notamment la circulation (illégale) d'adultes ou de jeunes à vélo ou de trottinettes électriques sur les trottoirs.

Riassunto

Dal 1° gennaio 2021 i bambini fino a 12 anni di età sono autorizzati a circolare in bicicletta³ su strade pedonali e marciapiedi in assenza di piste o corsie ciclabili. A fine 2020 è stata presentata l'interpellanza Schlatter 20.4556 «*In bicicletta sul marciapiede. Monitoraggio degli effetti indesiderati della nuova regolamentazione*». Nel parere espresso in risposta a febbraio 2021, il Consiglio federale ha annunciato che l'Ufficio federale delle strade (USTRA) avrebbe verificato gli effetti della nuova normativa. In adempimento a tale mandato, l'USTRA ha avviato il progetto «*Valutazione nuova normativa inerente ai bambini in bicicletta sul marciapiede*». Il presente rapporto ne illustra i risultati.

La valutazione mira a individuare gli effetti auspicati e, come richiesto nell'interpellanza, quelli indesiderati della nuova regolamentazione. Per quanto riguarda i primi, ci si concentra sulle domande seguenti: la nuova normativa garantisce una migliore protezione dei bambini in bicicletta nel traffico stradale? Promuove l'uso di questo mezzo tra i bambini? Per quanto riguarda gli effetti indesiderati invece, la valutazione intende rispondere alle domande seguenti: la nuova regolamentazione porta a un maggior numero di incidenti, anche solo sfiorati, sui marciapiedi? Qual è il livello di comprensione delle nuove disposizioni? Il numero di ciclisti sui marciapiedi è aumentato? Quali pericoli derivano dalla presenza di bambini in bicicletta sui marciapiedi? Quali sono le conseguenze in termini di sicurezza percepita dai pedoni?

Nel corso della valutazione sono stati adottati diversi approcci metodologici: (1) analisi dei dati sull'incidentalità stradale, (2) indagine tramite un questionario standardizzato a gruppi di persone interessate dalla nuova normativa (p. es. genitori di bambini in bicicletta, anziani e persone disabili), (3) sondaggio presso le unità amministrative cantonali e comunali svizzere su eventuali reazioni della popolazione alla disposizione introdotta e (4) colloqui di gruppo con le parti interessate. I gruppi target su cui ci si è concentrati sono stati i seguenti: bambini di età compresa tra i 6 e gli 11 anni (in quanto circolanti in bicicletta sul marciapiede), anziani (in quanto pedoni), disabili (in quanto pedoni o in sedia a rotelle) e famiglie con bambini piccoli (in passeggino, a piedi o con mezzo simile a veicoli, come la bicicletta senza pedali).

Dalla valutazione emerge che i genitori intervistati accolgono con favore la nuova regolamentazione, sostenendo che in questo modo i loro figli sono più protetti e che alcuni utilizzano più spesso la bicicletta. Le cifre relative agli incidenti dei bambini in bicicletta non evidenziano l'effetto auspicato della nuova normativa, soprattutto se il luogo del sinistro è la «strada». Tuttavia, sembra che la nuova regolamentazione finora non abbia provocato effetti indesiderati significativi rispetto alla sicurezza oggettiva sui marciapiedi e non sia associata a rischi rilevanti per i pedoni o i bambini in bicicletta. Nonostante l'incidentalità nella categoria interessata sia minima e non abbia registrato alcun incremento sostanziale, vi è stata una variazione della tipologia di incidenti: dall'entrata in vigore della disposizione rivista sono cresciute le collisioni tra bambini in bicicletta e automobilisti.

La percezione soggettiva della sicurezza, tuttavia, è in parte diminuita tra gli anziani e i disabili. I gruppi interessati non sembrano notare un aumento dei ciclisti sui marciapiedi. Viene auspicata maggiore informazione e sensibilizzazione, poiché la nuova normativa è poco conosciuta. Per i bambini in bicicletta sul marciapiede è il traffico motorizzato la principale fonte di pericolo potenziale (soprattutto nei punti di attraversamento dei veicoli, p. es. entrate/uscite da proprietà o in corrispondenza dei marciapiedi continui); questo accadeva sia prima che dopo l'entrata in vigore della nuova regolamentazione.

Il monitoraggio conferma l'ipotesi che, già prima della modifica legislativa, era frequente che i bambini pedalassero sul marciapiede. I genitori che hanno partecipato ai colloqui di gruppo, per esempio, raccomandavano ai propri figli di comportarsi così anche prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, che ha di fatto legalizzato la prassi corrente. Da questo punto di vista non sorprende quindi che gli

³ Nel presente rapporto il termine "bicicletta" è utilizzato come sinonimo di "velocipede" ai sensi dell'articolo 24 capoverso 1 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

effetti della nuova disposizione, sia auspicati sia indesiderati, siano modesti o comunque non determinabili in modo univoco. Va tuttavia considerato che sono passati solo pochi anni dalla modifica normativa, per cui è lecito supporre che non si siano ancora dispiegati tutti gli effetti, tanto positivi quanto negativi.

Nel quadro della valutazione le persone intervistate hanno segnalato situazioni di rischio più gravi per la sicurezza sui marciapiedi rispetto ai pericoli generati dai bambini in bicicletta. Per esempio, è stata citata la circolazione (non autorizzata) sul marciapiede da parte di ciclisti adulti e adolescenti e di utenti di monopattini elettrici.

Summary

Since 1 January 2021, children up to the age of 12 have been allowed to cycle on footpaths and pavements if neither a cycle path nor a cycle lane is available. At the end of 2020, the Schlatter interpellation (20.4556) *New regulations for bicycles on the pavement. Monitoring of undesired effects* was submitted to the Federal Council for consideration. In February 2021, the Federal Council responded to the interpellation by promising that the new regulation would be reviewed by the Federal Roads Office (FEDRO). To fulfil this mandate, FEDRO launched the project *Evaluation of the new regulation on children riding bicycles on the pavement*. This report contains the findings of that evaluation.

The aim of the evaluation is to assess the desired and – as called for in the interpellation – undesired effects of the new regulation. The assessment of the desired effects addresses the question of whether the new regulation better protects children cycling in traffic and encourages them to cycle. The assessment of the undesired effects addresses whether the new regulation leads to more accidents or near-accidents on the pavement, is understood and leads to an increase in the number of cyclists on the pavement. It also looks at what hazards arise on the pavement as a result of children riding their bicycles and what impact the new regulation has on pedestrians' sense of safety on the pavement.

In conducting the evaluation, various methodological approaches were adopted to shed light on the different aspects of the new regulation's impact, including: (1) an analysis of road accident data; (2) a written survey among groups affected by the new regulation (e.g. parents of children who ride bicycles, older people and people with disabilities) using a standardised questionnaire; (3) a survey among cantonal and communal authorities in Switzerland on any feedback from the public on the new regulation; (4) group discussions with people who are affected by the new regulation. The evaluation focused on the following target groups who use the pavement: children aged 6 to 11 (as cyclists), older people (as pedestrians), people with disabilities (as pedestrians or wheelchair-users) and families with young children (children in prams or pushchairs, walking or using non-motorised micro mobility devices such as balance bikes).

The evaluation found that the parents of children who cycle welcome the new regulation and believe that their children are better protected in traffic as a result and in some cases cycle more often. The desired effects of the new regulation are not borne out by the accident figures for children riding bicycles, particularly with respect to accidents on the road. However, nor does the new regulation appear to have had any significant undesirable effects on objective road safety on the pavement to date, nor is it associated with any significant danger to pedestrians or children riding bicycles on the pavement. Although the number of accidents involving children riding their bicycles on the pavement is low and has hardly increased, there has been a shift in who is involved in accidents: since the new regulation came into force, there has been an increase in the number of collisions between children riding bicycles and cars.

However, the subjective perception of safety among older people and people with disabilities has somewhat diminished. Those who are affected by the new regulation have noticed little increase in the number of cyclists on the pavement. As relatively few people are aware of the new regulation, it requires greater publicity. When children ride their bicycles on the pavement, motorised traffic is the main potential source of danger (especially at places where motorised traffic has to cross the pavement – e.g. property entrances); this was the case both before and after the new regulation came into force.

The evaluation confirms the assumption that it was already common for children to ride their bicycles on the pavement before the new regulation came into force. Parents who took part in the group discussions said that they had recommended their children use the pavement even before the new regulation came into force. The new regulation therefore legalised common practice. From this perspective, it is also therefore not surprising that the effects of the new regulation – both desirable and undesirable –

are limited or cannot be clearly determined. However, it has only been a few years since the new regulation came into force, and it is conceivable that its desirable and undesirable effects have not yet fully emerged.

In the course of the evaluation, the people interviewed mentioned more serious threats to safety on the pavement than children riding bicycles: for example, through the (prohibited) use of pavements by adult or teenage cyclists or those using electric scooters.

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	14
2	Rechtliche und politische Rahmenbedingungen	14
2.1	Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir	14
2.2	20.4556 Interpellation Schlatter.....	15
3	Evaluation auf Basis von vier Teilprojekten	16
3.1	Verschiedene Ansätze zur Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung	16
3.2	Teilprojekt 1: Analyse der Unfalldaten.....	17
3.2.1	Ziel.....	17
3.2.2	Vorgehen.....	17
3.2.3	Ergebnisse	18
3.2.4	Beurteilung der Neuregelung	20
3.3	Teilprojekt 2: Standardisierte Befragungen bei betroffenen Personengruppen	21
3.3.1	Ziel.....	21
3.3.2	Vorgehen.....	21
3.3.3	Ergebnisse	22
3.3.4	Beurteilung der Neuregelung	26
3.4	Teilprojekt 3: Umfrage bei den Verwaltungseinheiten der Schweiz	26
3.4.1	Ziel.....	26
3.4.2	Vorgehen.....	27
3.4.3	Ergebnisse	27
3.4.4	Beurteilung der Neuregelung	28
3.5	Teilprojekt 4: Fokusgruppengespräche	28
3.5.1	Ziel.....	28
3.5.2	Vorgehen.....	29
3.5.3	Ergebnisse	29
3.5.4	Beurteilung der Neuregelung	31
4	Synthese der Ergebnisse aus den Teilprojekten	31
4.1	Erwünschte Auswirkungen	31
4.1.1	Werden durch die Neuregelung velofahrende Kinder im Strassenverkehr besser geschützt und wird das Velofahren bei Kindern gefördert?	31
4.2	Unerwünschte Auswirkungen	31
4.2.1	Führt die neue Regelung zu mehr Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir?	31
4.2.2	Wird die neue Regelung verstanden, bzw. führt sie nicht zu grundsätzlich mehr Velofahrenden auf dem Trottoir (z. B. die Eltern der Kinder, oder auch Kinder, welche nicht in der Lage sind abzuschätzen, ob sie das Trottoir an dieser Stelle benützen dürfen oder nicht)?	32
4.2.3	Welches sind die Stellen mit erhöhtem Konflikt- bzw. Unfallrisiko (beispielsweise Ein- / Ausfahrten, Übergänge von fehlender Veloinfrastruktur zu vorhandener Infrastruktur)?	32
4.2.4	Wie wirkt sich die neue Regelung aus auf das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere älterer Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder Menschen mit Beeinträchtigungen?	32
4.3	Fazit aus der Synthese.....	33
ANHANG		34
Anhang A	Teilprojekt 1: Entwicklung der Unfalldaten von 2018 bis 2023.....	34
Anhang B	Teilprojekt 2: Design der Umfrage bei Eltern von velofahrenden Kindern	36
Anhang C	Teilprojekt 2: Liste der Interessensvertreter für die Verteilung des Fragebogens	37

Anhang D Teilprojekt 2: Design der Umfrage bei potenziell besonders betroffenen
Personengruppen 38

Anhang E Teilprojekt 4: FGG-Design und -Rekrutierung 39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Indexierte Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden des gesamten Schweizer
Strassenverkehrs («Total»), mit Beteiligung von mindestens einem Velo und mit
Beteiligung von velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren für die Jahre 2018
bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024) 18

Abbildung 2: Geografische Verteilung der gemeldeten Gefahrensituationen mit Beteiligung
velofahrender Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir bei fehlendem
Veloweg/-streifen (Quelle: ASTRA, 2023) 25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Angaben zum subjektiven Sicherheitsgefühl von potenziell besonders betroffenen
Personen auf dem Trottoir generell, aufgrund velofahrender Kinder auf dem Trottoir und
aufgrund der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2023)..... 24

Tabelle 2: Stellen der Gefahrensituationen mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren
auf Trottoirs ohne Veloweg/-streifen (Quelle: ASTRA, 2023)..... 25

Tabelle 3: Unfälle mit Personenschaden (PS) im Schweizer Strassenverkehr im Total, mit
Velofahrenden und mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren nach
Unfallstelle sowie verunfallte velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren nach
Unfallfolge und Unfallstelle für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024) 34

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden (PS) mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11
Jahren **auf der Strasse** nach Hauptverursachenden, Unfallbeteiligung, Unfallort und
Unfallfolgen für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024) 34

Tabelle 5: Unfälle mit Personenschaden (PS) mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11
Jahren **auf dem Trottoir** nach Hauptverursachenden, Unfallbeteiligten, Unfallort und
Unfallfolgen für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024) 35

Abkürzungen und Definitionen

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
FäG	Fahrzeugähnliches Gerät: Mit Rädern oder Rollen ausgestattetes Fortbewegungsmittel, welches ausschliesslich durch die Körperkraft der Benutzerin oder des Benützers angetrieben wird wie Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder Kinderräder. Fahrräder und Rollstühle gelten nicht als fahrzeugähnliche Geräte (Art. 1 Abs. 10 VRV).
FGG	Fokusgruppengespräche: anhand eines Gesprächsleitfadens moderierte Gruppendiskussionen
Ip. Schlatter	20.4556 Interpellation Schlatter Marionna «Neuregelung für Velos auf dem Trottoir. Monitoring unerwünschter Effekte»
ISU	Informationssystem Strassenverkehrsunfälle
SiBe	Sicherheitsbeauftragte

Unfälle mit PS	Unfälle mit Personenschaden: Unfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder verletzt wurde
Velo	Synonym für «Fahrrad» gemäss Art. 24 Abs. 1 VTS
Veloweg	Synonym für «Radweg» gemäss Art. 1 Abs. 6 VRV
Velostreifen	Synonym für «Radstreifen» gemäss Art. 1 Abs. 7 VRV
Verunfallte	In einem Strassenverkehrsunfall verletzte oder getötete Personen
VRV	Verkehrsregelnverordnung; SR 741.11
VTS	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; SR 741.41

1 Ausgangslage

Mit der Revision von Artikel 41 Absatz 4 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) dürfen seit 1. Januar 2021 Kinder bis 12 Jahre mit dem Velo Fusswege und Trottoirs benützen, wenn weder ein Veloweg noch ein Velostreifen vorhanden sind. Dabei müssen sie ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen und insbesondere auf Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Ende 2020 wurde von Nationalrätin Marionna Schlatter eine Interpellation (Ip. Schlatter)⁴ eingereicht, die nach einem Monitoring der unerwünschten Effekte dieser Neuregelung fragt. In seiner Stellungnahme zur Interpellation sicherte der Bundesrat ein Monitoring der Neuregelung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zu.

Das ASTRA hat zur Erfüllung dieses Auftrags das Projekt *«Evaluation der Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir»* lanciert. Das Ziel des Projekts ist es, die Wirkung der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit von velofahrenden Kindern im Allgemeinen zu evaluieren und im Speziellen die Fragen aus der Ip. Schlatter zu beantworten. Bezogen auf die Verkehrssicherheit wurden dabei nicht nur die in der Interpellation geforderten unerwünschten Effekte der Neuregelung betrachtet, sondern auch die erwünschten Effekte. Das heisst, das Projekt geht auch der Frage nach, ob mit der Neuregelung velofahrende Kinder im Strassenverkehr besser geschützt werden und das Velofahren bei Kindern gefördert wird. Die Ip. Schlatter bezieht sich ausschliesslich auf die Wirkungsbeurteilung auf Trottoirs (ohne Fusswege). Für das Evaluationsprojekt wurde diese Eingrenzung übernommen.⁵

Die Evaluation wurde in vier Teilprojekten durchgeführt:

- Teilprojekt 1: Analyse der Unfalldaten,
- Teilprojekt 2: Standardisierte Befragungen bei den betroffenen Verkehrsteilnehmenden,
- Teilprojekt 3: Umfrage bei den Verwaltungseinheiten der Schweiz und
- Teilprojekt 4: Fokusgruppengespräche.

In den Teilprojekten wurden verschiedene Ansätze verfolgt, um die unterschiedlichen Aspekte der Wirkung der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit zu beleuchten. Mit diesem Vorgehen sollten die erwünschten Effekte der Neuregelung und die Fragestellungen aus der Ip. Schlatter (unerwünschte Effekte) zielgerichteter adressiert werden können.

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse der Evaluation differenziert nach Teilprojekten. Zunächst werden in Kapitel 2 die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen – namentlich die Neuregelung und die Ip. Schlatter – erläutert. Anschliessend werden in Kapitel 3 das Vorgehen bei der Durchführung der Evaluation sowie pro Teilprojekt das Ziel, das Vorgehen, die Ergebnisse und die Beurteilung der Neuregelung dokumentiert. Schliesslich werden die wichtigsten Erkenntnisse aus den Teilprojekten in Kapitel 4 zu einer Synthese zusammengeführt und die Neuregelung auf Basis der Erkenntnisse aus den Teilprojekten gesamthaft beurteilt.

2 Rechtliche und politische Rahmenbedingungen

2.1 Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir

Mit der Revision von Artikel 41 Absatz 4 VRV dürfen seit 1. Januar 2021 Kinder bis 12 Jahre (bis zum Erreichen des 12. Geburtstags) mit dem Velo Fusswege und Trottoirs benützen, wenn weder Veloweg

⁴ [20.4556 | Neuregelung für Velos auf dem Trottoir. Monitoring unerwünschter Effekte | Geschäft | Das Schweizer Parlament](#)

⁵ Der Fokus auf Trottoirs lässt sich darüber hinaus mit dem Design der Teilprojekte besser vereinbaren, insbesondere der Unfallanalyse in Teilprojekt 1 (vgl. Kapitel 3.2). So wird etwa bei den polizeilich erfassten Strassenverkehrsunfällen eine Unfallstelle «Trottoir», nicht aber eine Unfallstelle «Fussweg» erfasst. Befragte betroffene Personengruppen kennen oft die rechtliche Abgrenzung zwischen den Begriffen «Trottoir» und «Fussweg» nicht. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Ungenauigkeit mit wesentlichen Auswirkungen auf die Ergebnisse der Evaluation verbunden wäre.

noch Velostreifen vorhanden sind. Dabei müssen sie ihre Geschwindigkeit und Fahrweise den Umständen anpassen und auf Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren.

Mit der Neuregelung wurde unter anderem das Ziel verfolgt, das Velofahren bei unsicheren Kindern zu fördern, um der rückläufigen Velobenützung von Kindern entgegenzuwirken. Dabei handelt es sich um eine Abwägung des Unfallrisikos von zwei im Strassenverkehr besonders schutzbedürftigen Personengruppen: Kinder sowie Fussgänger und Fussgängerinnen. Da die Unfallfolgen bei Unfällen von velofahrenden Kindern mit dem motorisierten Verkehr auf der Strasse gravierender sind als die Unfallfolgen bei Unfällen von Fussgängern und Fussgängerinnen mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir, wurde bei dieser Abwägung zugunsten der Kinder entschieden. Die Neuregelung zielt mit der Verlagerung von velofahrenden Kindern von der Strasse auf Fusswege und Trottoirs darauf ab, die Sicherheit von velofahrenden Kindern im Primarschulalter zu erhöhen und die Velobenützung von Kindern zu fördern.

Kinder im vorschulpflichtigen Alter (d. h. Kinder bis 6 Jahre) mit einem Kinderrad gelten im strassenverkehrsrechtlichen Sinn nicht als Velofahrende. Kinderräder werden den fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) gleichgestellt. Mit Kinderrädern durften bereits vor der Neuregelung die für den Fussgängerverkehr bestimmten Verkehrsflächen benutzt werden. Das bedeutet, dass sich die Neuregelung auf Kinder im Alter von ca. 6 bis 11 Jahren (bis zum Erreichen des 12. Geburtstags) bezieht.

Nach Expertenmeinung handelt es sich bei der Neuregelung um die Übernahme einer bis dahin gängigen Praxis ins Strassenverkehrsrecht. Das heisst, bereits vor der Neuregelung war das Velofahren von Kindern auf dem Trottoir üblich und wurde weitgehend toleriert.

2.2 20.4556 Interpellation Schlatter

Am 16. Dezember 2020 wurde von Nationalrätin Marionna Schlatter die Interpellation 20.4556 «*Neuregelung für Velos auf dem Trottoir. Monitoring unerwünschter Effekte*» eingereicht. Die Interpellantin fragt u. a. nach einem Monitoring unerwünschter Effekte der Neuregelung entlang folgender Fragestellungen:

- Führt die neue Regelung zu mehr Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir?
- Wird die neue Regelung verstanden, bzw. führt sie nicht zu grundsätzlich mehr Velofahrenden auf dem Trottoir (z. B. die Eltern der Kinder, oder auch Kindern, welche nicht in der Lage sind abzuschätzen, ob sie das Trottoir an dieser Stelle benützen können oder nicht)?
- Welches sind die Stellen mit erhöhtem Konflikt- bzw. Unfallrisiko (beispielsweise Ein- /Ausfahrten, Übergänge von fehlender Veloinfrastruktur zu vorhandener Infrastruktur)?
- Wie wirkt sich die neue Regelung aus auf das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere ältere Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder Menschen mit Beeinträchtigungen?

In seiner Stellungnahme sichert der Bundesrat die Beobachtung der unerwünschten Nebenwirkungen der Neuregelung durch das ASTRA in Zusammenarbeit mit der Polizei und weiteren Stellen (Behinderten- und Seniorenorganisationen) zu. Soweit es die durch die Polizei erhobenen Unfalldaten zulassen, sollen dabei auch die Fragen der Interpellantin berücksichtigt werden.

3 Evaluation auf Basis von vier Teilprojekten

3.1 Verschiedene Ansätze zur Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung

In seiner Stellungnahme zur Ip. Schlatter bezieht sich der Bundesrat auf die Beurteilung der Fragestellungen einzig auf Basis von Strassenverkehrsunfalldaten. Aufgrund der geringen Menge von Unfällen velofahrender Kinder auf dem Trottoir und im Hinblick darauf, dass Velofahren von Kindern auf dem Trottoir bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung gängige Praxis war, ist eine Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit auf Basis von Unfalldaten nicht ausreichend.

Die Strassenverkehrsunfalldaten aus dem Informationssystem Strassenverkehrsunfälle (ISU) des ASTRA basieren auf den polizeilich erfassten Unfällen. Bei Unfällen mit Beteiligung des Velo- und / oder Fussverkehrs – insbesondere bei geringer Verletzungsschwere – ist jedoch von einer bedeutenden Dunkelziffer auszugehen. Ein Teil der für eine Beurteilung relevanten Unfälle wird der Polizei nicht gemeldet und bleibt somit unberücksichtigt. Auch aus diesem Grund ist eine alleinige Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung auf Basis von Unfalldaten nicht zielführend. Ein weiterer Grund ist, dass die Veloinfrastruktur zum Unfallzeitpunkt retrospektiv nicht mehr zuverlässig identifiziert werden kann (Kinder dürfen aber nur mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, wenn kein Veloweg oder -streifen vorhanden ist). Darüber hinaus können mit der Beurteilung mittels Unfalldaten keine Aussagen zu Beinahe-Unfällen, Konfliktpotenzialen und dem Sicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmenden abgeleitet werden.

Um den verschiedenen Aspekten der Wirkung der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit – über die alleinige Beurteilung mittels Unfalldaten hinaus – besser gerecht zu werden, wurden für die Evaluation mehrere Ansätze verfolgt: Neben einer Analyse der Unfalldaten (Teilprojekt 1) wurden von der Neuregelung betroffene Personen mit einem standardisierten Fragebogen befragt (Teilprojekt 2); es wurden Rückmeldungen aus der Bevölkerung bei kantonalen und kommunalen Verwaltungseinheiten gesammelt (Teilprojekt 3) und schliesslich direkt von der Neuregelung Betroffene im Rahmen von Fokusgruppengesprächen interviewt (Teilprojekt 4).

Bei der Durchführung der Evaluation standen dabei insbesondere vier Zielgruppen im Fokus:

- 1) Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren (als Velofahrende auf dem Trottoir und direkt von der Neuregelung betroffen) bzw. gegebenenfalls deren Eltern,
- 2) ältere Menschen (als Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Trottoir),
- 3) Menschen mit Behinderungen (als Fussgänger und Fussgängerinnen oder im Rollstuhl auf dem Trottoir) und
- 4) Familien mit Kleinkindern (Kleinkinder im Kinderwagen, zu Fuss oder mit einem FäG auf dem Trottoir).

Von der Neuregelung direkt betroffen sind velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren. Auf dem Trottoir sind sie im Vergleich zur Strasse besser geschützt. Auf dem Trottoir ergeben sich aber auch für die velofahrenden Kinder Konflikt- und Unfallrisiken, etwa durch Kollisionen mit Fussgängerinnen und Fussgängern, bei Ein- und Ausfahrten oder in den Übergangsbereichen von fehlender zu vorhandener Veloinfrastruktur (z. B. beim Anfang eines Velostreifens).

Indirekt von der Neuregelung betroffen sind ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, wenn sie in ihrer Mobilität beim Zufussgehen beeinträchtigt sind. Sie könnten durch zusätzliche velofahrende Kinder einem höheren Konflikt- und Unfallrisiko ausgesetzt sein. Gleiches gilt für Familien mit einem Kinderwagen, die in ihrer Mobilität weniger flexibel sind und mehr Platz brauchen. Zu Fuss gehende Kleinkinder oder Kleinkinder mit einem FäG (z. B. Laufrad) können jederzeit unerwartet reagieren, können Gefahren noch nicht erkennen und sind aufgrund ihrer Körpergrösse weniger sichtbar.

Die Teilprojekte berücksichtigten bei der Beurteilung der Neuregelung alle diese Zielgruppen (z. B. Teilprojekt 4) oder fokussierten auf bestimmte Zielgruppen (Teilprojekt 1 zielt in erster Linie auf das Unfallgeschehen von velofahrenden Kindern und anderen Verkehrsteilnehmenden im Allgemeinen ab).

3.2 Teilprojekt 1: Analyse der Unfalldaten

3.2.1 Ziel

Das Ziel von Teilprojekt 1 war die Beurteilung der Wirksamkeit der Neuregelung auf Basis der Unfalldaten aus dem ISU. Mit der Wirkungsbeurteilung auf Basis von Unfalldaten stand die «objektive» Sicherheit in diesem Teilprojekt im Fokus. Vermag es die Neuregelung, velofahrende 6- bis 11-jährige Kinder im Strassenverkehr besser zu schützen, dann sollte die Anzahl unfallbeteiligter Kinder dieses Alters seit Inkrafttreten – und insbesondere auf der Unfallstelle «Strasse»⁶ – sinken (erwünschter Effekt). Nimmt das Gefährdungspotenzial von anderen Verkehrsteilnehmenden – insbesondere jenes von Fussgängern und Fussgängerinnen sowie FäG-Fahrenden⁷ – auf der Unfallstelle «Trottoir» durch die Neuregelung zu, dann müssten die Anzahl und allenfalls die Verletzungsschwere bei Unfällen zwischen velofahrenden Kindern und anderen Verkehrsteilnehmenden auf der Unfallstelle «Trottoir» zunehmen (unerwünschter Effekt).

3.2.2 Vorgehen

Grundlage für die Analyse waren die von der Polizei im ISU erfassten Unfalldaten; die Auswertung erfolgte durch das ASTRA. In der Analyse wurden Unfälle mit mindestens einer verletzten oder getöteten Person («Unfälle mit Personenschaden») der Jahre 2018 bis 2023 betrachtet. Bei diesen Unfällen können das velofahrende Kind oder andere am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmende verletzt oder getötet worden sein («Verunfallte»). Die Unfallanalyse vergleicht die Unfälle der Jahre 2018 bis 2020 (3 Unfalljahre vor Inkrafttreten der Neuregelung) mit den Unfällen der Jahre 2021 bis 2023 (3 Unfalljahre nach Inkrafttreten der Neuregelung) differenziert nach Unfallstellen (v. a. auf der Strasse und auf dem Trottoir). Der Vorher-Nachher-Vergleich erlaubt systematische Veränderungen in den Unfallzahlen seit Inkrafttreten der Neuregelung nach Unfallstellen zu identifizieren. Um Trends und Einflussfaktoren auf das Unfallgeschehen besser sichtbar zu machen und das Ausmass des Unfallgeschehens von velofahrenden Kindern zu quantifizieren, wurden die Zahlen in Relation zum Gesamtunfallgeschehen und zum Unfallgeschehen von Velofahrenden gesetzt.

Die Neuregelung setzt voraus, dass velofahrende Kinder nur dann auf dem Trottoir fahren dürfen, wenn weder ein Veloweg noch ein Velostreifen vorhanden sind. Von der Polizei erfasst wird ausschliesslich die Unfallstelle als solches (z. B. Trottoir, Fussgängerstreifen oder Veloweg/-streifen), nicht aber die die Unfallstelle umgebende Infrastruktur am Unfallort (ereignete sich der Unfall auf dem Trottoir, dann ist nicht bekannt, ob neben dem Trottoir ein Veloweg/-streifen vorhanden war). Vorhandensein und Zustand der Veloinfrastruktur zum Zeitpunkt des Unfalls lassen sich anhand der Unfalldaten oder anderer Quellen (z. B. Geodaten) nicht zuverlässig ermitteln. Bei der Analyse nach Unfallstelle «Trottoir» wurden folglich alle Unfälle mit Personenschaden ausgewertet, bei denen mindestens ein velofahrendes Kind beteiligt war. Damit wird das Unfallgeschehen tendenziell überschätzt, da bei einem Teil dieser Unfälle ein Veloweg/-streifen vorhanden sein konnte.

Bei der Interpretation der Ergebnisse der Unfallanalyse ist zu beachten, dass die Covid-19-Pandemie insbesondere in den Jahren 2020 bis 2022 das Mobilitätsverhalten wesentlich beeinflusst hat (Anstieg

⁶ Die Unfallstelle «Strasse» umfasst alle Unfälle, die weder auf Trottoirs, Velowegen / -streifen oder Fussgängerstreifen passiert sind.

⁷ Fahrende von FäG sind dem Fussverkehr gleichgestellt (vgl. Art. 50 Abs. 1 und Art. 50a Abs. 1 VRV).

bei der Verkehrsleistung bei den Velos).⁸ Bei steigender Verkehrsleistung ist i. d. R. ein höheres Unfallgeschehen zu erwarten.

3.2.3 Ergebnisse

In den Jahren 2018 bis 2020 wurden im Schweizer Strassenverkehr insgesamt 52 691 Unfälle mit Personenschaden registriert; in den Jahren 2021 bis 2023 waren es 54 086 Unfälle (vgl. Tabelle 3 in Anhang A). Die Unfälle sind folglich um rund 3 Prozent angestiegen. Bei knapp 21 Prozent dieser Unfälle war im Zeitraum 2018 bis 2020 mindestens ein Velo beteiligt; für den Zeitraum 2021 bis 2023 waren es knapp 18 Prozent. Unfälle mit Velobeteiligung sind um rund 12 Prozent zurückgegangen. Vor Inkrafttreten der Neuregelung wurden 394 Unfälle mit einem velofahrenden Kind zwischen 6 und 11 Jahren verzeichnet (0,7 % vom Total der Unfälle mit Personenschaden); nach Inkrafttreten der Neuregelung waren es 360 Unfälle (ebenfalls 0,7 % vom Total). Der Rückgang der Unfälle mit Personenschaden von velofahrenden Kindern von 6 bis 11 Jahren ist mit rund 9 Prozent geringer als bei den Unfällen mit Velofahrenden gesamthaft. Über den Betrachtungszeitraum von 2018 bis 2023 zeigt das Unfallgeschehen einen deutlichen Einfluss der Covid-19-Pandemie (vgl. Abbildung 1). Während die Unfälle mit Beteiligung von Velofahrenden im Jahr 2020 zugenommen haben, haben die Unfälle mit velofahrenden Kindern abgenommen. Dies könnte zum Teil auf die Schliessung von Schulen und Homeschooling, reduzierte Freizeitaktivitäten durch die Lockdowns und Social Distancing zurückzuführen sein, womit für Kinder viele Wege mit dem Velo entfallen sind und somit auch die Anzahl der Unfälle geringer war. Allerdings sind die Unfallzahlen sehr tief und unterliegen Zufallsschwankungen.

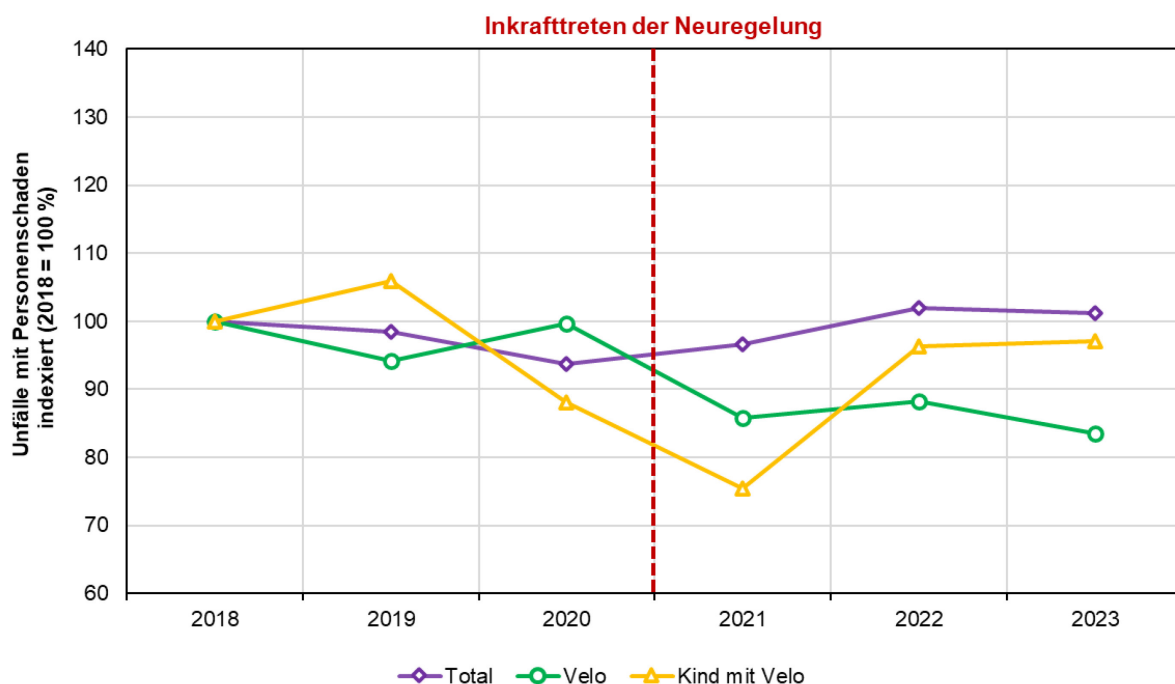


Abbildung 1: Indexierte Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden des gesamten Schweizer Strassenverkehrs («Total»), mit Beteiligung von mindestens einem Velo und mit Beteiligung von velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

Vor Inkrafttreten der Neuregelung verunfallten 359 velofahrende Kinder; die Mehrheit der Kinder wurde dabei leicht verletzt (knapp 84 %), rund 15 Prozent wurden schwer verletzt und weniger als 1 Prozent wurde getötet. Nach Inkrafttreten der Neuregelung verunfallten 328 Kinder; rund 88 Prozent wurden

⁸ Gemäss den Zahlen zur [Verkehrsleistung im Personenverkehr des Bundesamts für Statistik \(BFS\)](#) stieg die Anzahl der geleisteten Personenkilometer von Velofahrenden (inkl. langsamen E-Bikes) in den Jahren 2020 bis 2022 an. Daten zu den geleisteten Personenkilometern von Velofahrenden für das Jahr 2023 und nach Alter sind nicht verfügbar.

leicht verletzt, rund 13 Prozent schwer verletzt und es wurde kein Kind getötet. Die Verletzungsschwere hat sich seit Inkrafttreten der Neuregelung leicht reduziert.

Aufgeschlüsselt nach Unfallstelle zeigt sich bei den Unfällen mit velofahrenden Kindern eine Reduktion der Unfälle, die sich **auf der Strasse** ereigneten: Vor Inkrafttreten der Neuregelung waren es 271 Unfälle, nach Inkrafttreten waren es 236 Unfälle, d. h. knapp 13 Prozent weniger (vgl. Tabelle 4 in Anhang A). In diesen Unfällen wurden vor Inkrafttreten der Neuregelung 250 velofahrende Kinder verletzt oder getötet, nach Inkrafttreten waren es 215 Kinder. Die Verletzungsschwere ist nach dem Inkrafttreten der Neuregelung gesunken. Bei rund Dreiviertel der Unfälle waren weitere Verkehrsteilnehmende am Unfall beteiligt – mehrheitlich waren dies Personenwagen. Bei Kollisionen mit Personenwagen auf der Strasse zeigt sich auch der stärkste Rückgang (von 148 auf 122 involvierte Personenwagen). Vor Inkrafttreten der Neuregelung waren in 72 Prozent der Unfälle die velofahrenden Kinder die Hauptverursachenden des Unfalls, nach Inkrafttreten waren es rund 75 Prozent. Mehr als 90 Prozent der Unfälle ereigneten sich innerorts – sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der Neuregelung. Die wichtigsten Hauptursachen bei Unfällen mit velofahrenden Kindern auf der Strasse sind «Fehlverhalten im Zusammenhang mit Vortritt», «Fehlverhalten des/der Velofahrenden» und «Momentane Unaufmerksamkeit». Diese Hauptursachen sind relativ stabil für die beiden Betrachtungszeiträume vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung.

Die Ergebnisse aus der Unfallanalyse von velofahrenden Kindern **auf der Strasse** zeigen, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden seit Inkrafttreten der Neuregelung zurückgegangen ist. Wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Unfälle dürfte das von der Covid-19-Pandemie beeinflusste Mobilitätsverhalten haben. Die Zahl der Unfälle von velofahrenden Kindern steigt nach 2021 wieder an, erreicht dann aber nicht mehr das Niveau von vor der Pandemie. Der Rückgang bei diesen Unfällen ist somit nicht eindeutig auf die Neuregelung zurückzuführen.

Die Anzahl der Unfälle, die sich **auf dem Trottoir** ereigneten, ist vergleichsweise gering und unterscheidet sich kaum zwischen den drei Jahren vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung (54 bzw. 56 Unfälle mit 49 bzw. 52 verunfallten Kindern, vgl. Tabelle 5 in Anhang A). Das heisst, seit dem Inkrafttreten der Neuregelung hat sich die Zahl der Unfälle von velofahrenden Kindern auf dem Trottoir nicht wesentlich verändert. Seit Inkrafttreten der Neuregelung wurden keine Kinder mehr in diesen Unfällen getötet, bei den Schwerverletzten gab es keine Veränderung und die Leichtverletzten sind um knapp 12 Prozent angestiegen. Für den Fussverkehr zeigt sich seit Inkrafttreten der Neuregelung keine negative Veränderung in den Unfallzahlen auf dem Trottoir. Bei Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern und dem Fussverkehr muss allerdings von einer bedeutenden Dunkelziffer ausgegangen werden. In rund 61 Prozent der Unfälle auf dem Trottoir waren vor Inkrafttreten der Neuregelung die velofahrenden Kinder die Hauptverursachenden des Unfalls; nach Inkrafttreten waren es rund 46 Prozent. Die Unfälle ereigneten sich vor Inkrafttreten der Neuregelung ausschliesslich innerorts; nach Inkrafttreten lag der Anteil der Unfälle innerorts bei rund 96 Prozent. Die Kollisionen von velofahrenden Kindern und Personenwagen auf dem Trottoir sind seit Inkrafttreten der Neuregelung um knapp 46 Prozent angestiegen. Dies ist vermutlich auf vermehrte Kollisionen bei Trottoirüberfahrten oder Garagenausfahrten über das Trottoir zurückzuführen, also an Orten, an denen sich Trottoirs mit der Strasse kreuzen. In allen Kollisionen mit dem motorisierten Verkehr auf dem Trottoir zwischen 2018 bis 2023 wurden velofahrende Kinder verletzt oder getötet (in insgesamt 68 Unfällen wurden 2 Kinder getötet, 4 schwerverletzt und 62 leichtverletzt). Während die häufigste erfasste Hauptursache bei Unfällen mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir vor Inkrafttreten der Neuregelung das «Unerlaubte Befahren eines Trottoirs / Fussweges» war, dominiert nach Inkrafttreten das «Nichtgewähren des Vortritts über Trottoir (Trottoirüberfahrt)».

Die Ergebnisse der Unfallanalyse von velofahrenden Kindern **auf dem Trottoir** zeigen, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden seit Inkrafttreten der Neuregelung nur geringfügig zugenommen haben. Für den Fussverkehr zeigt sich seit Inkrafttreten der Neuregelung ebenfalls keine Erhöhung der Unfallzahlen. Zugenommen haben jedoch Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern im Alter von 6

bis 11 Jahren und Personenwagen. Deutlich geringere Unfallzahlen auf dem Trottoir zeigen sich für die COVID-19-Jahre 2020 und 2021, das heisst der Einfluss der COVID-19-Pandemie könnte zu einer Unterschätzung des Einflusses der Neuregelung auf das Unfallgeschehen auf dem Trottoir führen.

Mit der Neuregelung war u. a. die Befürchtung verbunden, dass auf dem Trottoir auch der übrige Verkehr zunimmt, beispielsweise aufgrund von Eltern, die ihre Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir begleiten. Zudem wurde angenommen, dass durch die Neuregelung beim Befahren des Fussgängerstreifens den velofahrenden Kindern der Vortritt gewährt werden muss (was aber nicht der Fall ist). Das Velaufkommen auf dem Trottoir kann aufgrund fehlender Daten nicht beurteilt werden. Die Zahl der Unfälle mit Velofahrenden auf dem Trottoir im Alter von 12 Jahren oder älter zeigt seit dem Inkrafttreten der Neuregelung allerdings keinen Anstieg. Die Unfälle mit der Ursache «Unerlaubtes Befahren des Trottoirs / Fussweges» sind nach Inkrafttreten der Neuregelung sogar leicht tiefer. Bei weniger als der Hälfte dieser Unfälle war auch die Hauptursache des Unfalls das unerlaubte Befahren des Trottoirs / Fussweges. Unfälle mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Fussgängerstreifen sind selten, allerdings zeigt sich seit Inkrafttreten der Neuregelung ein Anstieg dieser Unfälle von knapp 47 Prozent. Bei diesen Unfällen handelt es sich in fast allen Fällen um Kollisionen des Kindes mit dem motorisierten Verkehr. Vor Inkrafttreten der Neuregelung waren knapp 88 Prozent der betroffenen Kinder Hauptverursachende; nach Inkrafttreten der Neuregelung waren rund 62 Prozent der betroffenen Kinder Hauptverursachende in diesen Unfällen.

3.2.4 Beurteilung der Neuregelung

- Die Ergebnisse der Unfallanalyse zeigen, dass die Anzahl an Unfällen mit velofahrenden Kindern nach Inkrafttreten der Neuregelung leicht zurückgegangen ist – insbesondere auf der Strasse. Aufgrund der kleinen Fallzahlen lässt sich nicht bestätigen, dass diese positive Veränderung in direktem Zusammenhang mit der Neuregelung steht. Wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Unfälle dürfte das von der Covid-19-Pandemie beeinflusste Mobilitätsverhalten haben. Die Zahl der Unfälle mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren hat im Vergleich zur Zahl der Unfälle aller Velofahrenden weniger stark abgenommen.
- Bereits vor dem Inkrafttreten der Neuregelung waren velofahrende Kinder in Unfällen auf dem Trottoir beteiligt. Es war offenbar schon damals üblich, mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren. Diese Unfälle sind nach Inkrafttreten der Neuregelung nur unwesentlich gestiegen (dürften aber durch das veränderte Mobilitätsverhalten während der COVID-19-Pandemie beeinflusst sein).
- Eine zunehmende Gefährdung des Fussverkehrs auf dem Trottoir durch die Neuregelung kann auf Basis der Unfallzahlen bisher nicht festgestellt werden.
- Für velofahrende Kinder auf dem Trottoir stellen Personenwagen seit Inkrafttreten der Neuregelung ein zunehmendes Sicherheitsrisiko dar (häufig an Stellen, wo motorisierter Verkehr das Trottoir queren muss – z.B. bei Ein-/Ausfahrten von Liegenschaften bzw. bei Trottoirüberfahrten).
- Auf Basis der Unfallzahlen kann nicht bestätigt werden, dass insgesamt mehr Velofahrende (z. B. Eltern, die ihre velofahrenden Kinder auf dem Trottoir begleiten) in Unfällen auf dem Trottoir beteiligt sind.
- In den drei Jahren seit Inkrafttreten der Neuregelung wurden im Vergleich zu den drei Jahren vor Inkrafttreten der Neuregelung mehr Unfälle mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf einem Fussgängerstreifen registriert. Bei diesen Unfällen handelt es sich in fast allen Fällen um Kollisionen des Kindes mit dem motorisierten Verkehr. Die Zahl der Unfälle mit velofahrenden Kindern auf einem Fussgängerstreifen ist insgesamt jedoch relativ gering.

3.3 Teilprojekt 2: Standardisierte Befragungen bei betroffenen Personengruppen

3.3.1 Ziel

Auf Basis von standardisierten Befragungen bei von der Neuregelung betroffenen Personengruppen verfolgte Teilprojekt 2 die folgenden zwei Ziele:

- Beurteilung der erwünschten Wirkung der Neuregelung auf die Förderung des Velofahrens sowie auf die Verkehrssicherheit der betroffenen Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren;
- Beurteilung der unerwünschten Wirkung der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit von besonders betroffenen Verkehrsteilnehmenden auf dem Trottoir, insbesondere ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Behinderungen und Einschränkungen beim Sehen, Hören, Gehen, kognitiv oder andere Mobilitätseinschränkungen).

Die Ergebnisse der Befragungen sollten dabei Aussagen zur objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit der betroffenen Personengruppen ermöglichen.

3.3.2 Vorgehen

Zur Beurteilung der Wirksamkeit der Neureglung wurden zwei standardisierte Befragungen durchgeführt: die erste Umfrage wurde bei den Eltern von velofahrenden Kindern durchgeführt, die zweite Umfrage bei weiteren von der Neuregelung potenziell besonders betroffenen Personengruppen (Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wie z. B. ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen). In den Umfragen wurden Informationen zu Gefahrensituationen, Beinahe-Unfällen und Unfällen auf dem Trottoir – ausgelöst durch velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren – gesammelt (zur Beurteilung der «objektiven Verkehrssicherheit»). Weiter wurde nach dem subjektiven Sicherheitsempfinden von Eltern velofahrender Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren und von besonders betroffenen Verkehrsteilnehmenden auf dem Trottoir gefragt (zur Beurteilung der «subjektiven Verkehrssicherheit»).

Die beiden Umfragen wurden wie folgt umgesetzt:

a) Umfrage bei Eltern von velofahrenden Kindern

Aufgrund des geringen Alters der Zielgruppe der 6- bis 11-Jährigen wurden stellvertretend die Eltern der Kinder befragt. Bei der Durchführung der Umfrage wurde das ASTRA durch Pro Velo Schweiz, den nationalen Dachverband für die Interessen der Velofahrenden in der Schweiz, unterstützt. Befragt wurden die Eltern von Kindern, die an Velofahrkursen von Pro Velo Schweiz teilgenommen haben. Ein Informationsblatt mit dem Zugang zum Onlinefragebogen wurde den Begleitpersonen der teilnehmenden Kinder (i. d. R. sind das die Eltern) durch die Kursleitung abgegeben. Es ist anzunehmen, dass Eltern, die besonders an der Sicherheit ihrer Kinder im Strassenverkehr interessiert sind und / oder deren Kinder unsicher Velo fahren, ihre Kinder für Velofahrkurse anmelden und damit überdurchschnittlich für Sicherheitsaspekte sensibilisiert sind.

Die Umfrage wurde vom externen Befragungsinstitut Demo SCOPE AG in Adligenswil im Auftrag des ASTRA durchgeführt (zum Umfragedesign siehe Anhang B). Der Fragebogen wurde mit Pro Velo Schweiz und den Kursleiterinnen und Kursleitern der Velofahrkurse abgestimmt und auf Deutsch und Französisch online bereitgestellt. Die Umfrage wurde im Zeitraum von März bis November 2023 durchgeführt. Die Antworten aus der Umfrage wurden vom ASTRA ausgewertet.

b) Umfrage bei potenziell besonders betroffenen Personengruppen

Der Fragebogen wurde via Interessensvertreter der potenziell besonders betroffenen Personengruppen (vgl. die Liste der Interessensvertreter in Anhang C) an ihre Mitglieder, an andere interessierte Personen und / oder an andere Interessensvertreter verteilt. Diese konnten den Fragebogen ihrerseits ebenfalls weiterverteilen. Daher konnten grundsätzlich auch weitere Personen, die an der Befragung interessiert waren, daran teilnehmen, d. h. auch Personen ohne Mobilitätseinschränkung. Mit diesem Vorgehen sollte sichergestellt werden, dass mögliche Auswirkungen der Neuregelung breit abgefragt wurden. Da die Befragung via Interessensvertreter verteilt wurde, ist die Reichweite des Fragebogens unbekannt.

Die Umfrage wurde vom externen Befragungsinstitut Demo SCOPE AG in Adligenswil im Auftrag des ASTRA durchgeführt (zum Umfragedesign siehe Anhang D). Der Fragebogen wurde mit der Begleitgruppe des Evaluationsprojekts abgestimmt und in den drei Landessprachen Deutsch, Französisch und Italienisch sowohl als Onlinefragebogen (regulär und barrierefrei) als auch als Papierfragebogen bereitgestellt. Die Umfrage wurde im Zeitraum von September 2022 bis Februar 2023 durchgeführt. Die Antworten aus der Umfrage wurden vom ASTRA ausgewertet.

Mit den beiden Befragungen sollten die mit der Neuregelung verbundenen Auswirkungen auf die betroffenen Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt werden. Die Umfrageergebnisse erheben jedoch keinen Anspruch auf Repräsentativität; sie dürfen nicht auf die Grundgesamtheit der Zielgruppen verallgemeinert werden.⁹ Die Ergebnisse dienen einem explorativen Zweck, um Erkenntnisse zu den verschiedenen möglichen Auswirkungen zu gewinnen und durch häufig genannte Antworten neuralgische Punkte der Neuregelung zu identifizieren. Mittels standardisierter Fragebögen sollten die Qualität, Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Antworten sichergestellt werden. Es ist zudem anzunehmen, dass tendenziell eher Personen an den Umfragen teilgenommen haben, die bezüglich Verkehrssicherheitsthemen sensibilisiert sind und / oder Konfliktsituationen auf dem Trottoir selbst erlebt haben.

3.3.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse aus den beiden Umfragen sind wie folgt:

a) Umfrage bei Eltern von velofahrenden Kindern

Insgesamt haben im Zeitraum von März bis November 2023 an den Velofahrkursen von Pro Velo Schweiz 6935 Kinder teilgenommen. Von 343 dieser Kinder haben die Eltern bzw. Elternteile an der Befragung teilgenommen. In 338 von den 343 Fällen war das betreffende Kind zwischen 6 und 11 Jahre alt und somit von der Neuregelung direkt betroffen.

Gemäss den Angaben der Eltern fahren rund 46 Prozent der 338 Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren mehrmals pro Monat bzw. rund 40 Prozent mehrmals pro Woche mit dem Velo. Die Häufigkeit der Velonutzung scheint dabei relativ unabhängig vom Alter des Kindes zu sein. Gemäss den Angaben der Eltern fahren drei Viertel der 338 Kinder meistens oder (fast) immer mit dem Velo auf dem Trottoir, wenn kein Veloweg oder -streifen vorhanden ist. Die Nutzung des Trottoirs scheint grösstenteils unabhängig davon zu sein, wie häufig die Kinder Velo fahren. Das deutet darauf hin, dass die Fahrerfahrung der Kinder nur einen begrenzten Einfluss darauf hat, ob sie mit dem Velo auf dem Trottoir oder auf der Strasse fahren.

⁹ Repräsentative Befragungen der Bevölkerung wären für den Evaluationszweck nicht zielführend gewesen, da die Zielgruppen, die von der Neuregelung besonders betroffen sind, durch eine Zufallsstichprobe in der Gesamtbevölkerung nicht ausreichend erreicht worden wären.

Mehr als drei Viertel der Eltern (von jenen Kindern, die mit dem Velo auf dem Trottoir fahren) empfehlen ihrem Kind bei stark befahrenen Strassen (v. a. durch den motorisierten Verkehr), gefährlichen Strassenführungen (z. B. unübersichtliche Stellen oder Kreisel) und hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren. Mehr als die Hälfte der Eltern empfehlen ihren Kindern auf dem Trottoir zu fahren, wenn kein Veloweg oder -streifen vorhanden ist. Zudem raten die Eltern ihren Kindern häufig, das Trottoir dann zu nützen, wenn schlechte Wetter- oder Sichtverhältnisse herrschen (rund 43 %) oder das Kind noch nicht sicher fahren kann (rund 30 %).

Über die Hälfte der 338 Kinder fahren gemäss den Antworten der Eltern gleich häufig oder häufiger auf dem Trottoir, wenn sie mit ihren Eltern gemeinsam unterwegs sind. Zudem gaben rund 20 Prozent der Eltern an, immer oder meistens gemeinsam mit ihrem Kind mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren.

In den 338 Antworten wurde von 47 Elternteilen angegeben, dass ihr Kind mit dem Velo auf dem Trottoir mindestens eine leichte oder eine schwere¹⁰ Gefahrensituation erlebt hat. Dabei wurden am häufigsten Gefahrensituationen mit Fussgängerinnen und Fussgängern genannt. Ebenfalls genannt wurden gefährliche Begegnungen mit dem motorisierten Verkehr, Velos oder Fussgängerinnen und Fussgängern bei einer Ausfahrt, einer Seitenstrasse oder einer unübersichtlichen Kurve oder aufgrund der mangelnden Fahrkompetenz der Kinder.

Fast alle befragten Eltern hatten das Gefühl, dass ihr Kind mit dem Velo auf dem Trottoir besser geschützt ist als auf der Strasse und beurteilten die Neuregelung als sinnvoll und zweckmässig. Rund 23 Prozent der Eltern schätzten, dass ihr Kind aufgrund der Neuregelung (eher) öfter mit dem Velo fährt. Die Kinder, die aufgrund der Neuregelung mehr Velo fahren, waren gemäss Umfrageergebnissen anteilmässig leicht älter.

Die Neuregelung war bei rund 60 Prozent der Eltern bereits vor der Befragung bekannt; knapp 40 Prozent kannten die Neuregelung allerdings nicht.

b) Umfrage bei potenziell besonders betroffenen Personengruppen

Der Fragebogen wurde 639-mal durch 627 Betroffene und / oder Interessierte ausgefüllt.¹¹ Knapp 40 Prozent der Befragten wiesen mindestens eine Mobilitätseinschränkung (Behinderungen und Einschränkungen beim Sehen, Hören, Gehen, kognitiv oder andere) auf. Rund 39 Prozent der Teilnehmenden waren 65 Jahre oder älter. Auf rund 16 Prozent der Befragten traf beides zu. Daher lassen sich diese beiden Gruppen bei der Auswertung der Antworten und der Interpretation nicht vollständig voneinander trennen.

Von den 627 Teilnehmenden an der Umfrage fühlen sich rund 63 Prozent auf dem Trottoir grundsätzlich sicher oder eher sicher, 37 Prozent fühlen sich unsicher oder eher unsicher (vgl. Tabelle 1). Dabei fühlten sich Personen mit einer Mobilitätseinschränkung signifikant häufiger unsicher oder eher unsicher auf dem Trottoir als Personen ohne Mobilitätseinschränkung.¹² Ebenso fühlten sich ältere Personen signifikant häufiger unsicher oder eher unsicher auf dem Trottoir als jüngere Personen.

440 Teilnehmende bzw. rund 70 Prozent gaben an, sich aufgrund von velofahrenden Kindern auf dem Trottoir deutlich weniger sicher oder etwas weniger sicher zu fühlen. Personen älter als 75 Jahre und / oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen gaben deutlich häufiger als statistisch erwartet an, sich auf dem Trottoir deutlich weniger sicher oder etwas weniger sicher zu fühlen. Fühlten sich die befragten Personen aufgrund velofahrender Kinder deutlich weniger sicher oder etwas weniger sicher auf

¹⁰ Versorgung durch medizinisches Personal erforderlich

¹¹ Der Fragebogen konnte von einer Person mehrmals ausgefüllt werden, um mehrere Gefahrensituationen zu melden.

¹² Für die Prüfung, ob ein signifikanter Unterschied zwischen den erwarteten und beobachteten Häufigkeiten vorliegt, wurde der Pearson-Chi-Quadrat-Test angewendet.

dem Trottoir, dann wurde dies in 338 Fällen auf velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren zurückgeführt.

Tabelle 1: Angaben zum subjektiven Sicherheitsgefühl von potenziell besonders betroffenen Personen auf dem Trottoir generell, aufgrund velofahrender Kinder auf dem Trottoir und aufgrund der Neuregelung (Quelle: ASTRA, 2023)

Hinweis: Bei den Angaben zur Altersgruppe der Kinder waren Mehrfachantworten zulässig, daher weicht die Summe vom Total ab. Aus diesem Grund wird hier auf Angaben in Prozent verzichtet.

	absolut	in %
Total	627	100,0
Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir		
unsicher	79	12,6
eher unsicher	153	24,4
eher sicher	251	40,0
sicher	142	22,6
Weiss nicht / keine Antwort	2	0,3
Sicherheitsgefühl aufgrund velofahrender Kinder auf dem Trottoir		
deutlich weniger sicher	219	34,9
davon aufgrund Kinder < 6 Jahre	82	-
davon aufgrund Kinder 6 bis 11 Jahre	189	-
davon aufgrund Kinder ≥ 12 Jahre	174	-
davon unbekannt	3	-
etwas weniger sicher	221	35,2
davon aufgrund Kinder < 6 Jahre	28	-
davon aufgrund Kinder von 6 bis 11 Jahre	149	-
davon aufgrund Kinder ≥ 12 Jahre	180	-
davon unbekannt	9	-
nicht weniger sicher	184	29,3
Weiss nicht / keine Antwort	3	0,5
Sicherheitsgefühl aufgrund der Neuregelung		
weniger sicher	373	59,5
gleich sicher wie zuvor / unverändert	232	37,0
sicherer	12	1,9
Weiss nicht / keine Antwort	10	1,6

Bei der Frage, inwiefern sich das Sicherheitsgefühl durch die Neuregelung verändert hat, gab die Mehrheit der Teilnehmenden an, sich weniger sicher auf dem Trottoir zu fühlen. Bei 37 Prozent der Teilnehmenden hatte die Neuregelung keinen Einfluss auf ihr Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir. Personen älter als 75 Jahre und / oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen gaben deutlich häufiger als statistisch erwartet an¹³, sich aufgrund der Neuregelung weniger sicher auf dem Trottoir zu fühlen.

Im Rahmen der Umfrage wurden insgesamt 139 Gefahrensituationen auf dem Trottoir gemeldet, bei denen velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren beteiligt waren und kein Veloweg oder -streifen vorhanden war.¹⁴ Diese 139 Gefahrensituationen stehen somit in direktem Kontext zur Neuregelung. Diese Gefahrensituationen entstanden fast ausschliesslich innerorts und am häufigsten bei Ein- / Ausfahrten von Liegenschaften, Ein- / Ausfahrten in eine Quartierstrassen und Trottoirüberfahrten sowie auf regulären Trottoirs ohne bestimmte Eigenschaften wie Verzweigungen oder Einfahrten (vgl. Tabelle 2).

¹³ Die «erwarteten Häufigkeiten» sind jene Werte, die erwartet werden können, wenn zwischen den untersuchten Variablen kein statistisch signifikanter Zusammenhang nachgewiesen werden kann.

¹⁴ Bei den Gefahrensituationen (Konfliktsituationen, Beinahe-Unfälle oder Unfälle) konnte es sich um selbsterlebte, beobachtete oder durch Drittpersonen mitgeteilte Gefahrensituationen handeln.

Tabelle 2: Stellen der Gefahrensituationen mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf Trottoirs ohne Veloweg/-streifen (Quelle: ASTRA, 2023)
Hinweis: Bei den Angaben zur Stelle der Gefahrensituation waren Mehrfachantworten zulässig, daher weicht die Summe vom Total ab.

Stellen der Gefahrensituationen	absolut	in %
Total	139	100,0
Trottoir bei Ein- / Ausfahrt einer Liegenschaft, Ein- / Ausfahrt in eine Quartierstrasse, Trottoirüberfahrt	47	33,8
reguläres Trottoir ohne bestimmte Eigenschaften wie Verzweigung / Einfahrt	44	31,7
Trottoir neben Schulhaus	23	16,5
Trottoir neben Fussgängerstreifen	23	16,5
Trottoir neben Bushaltestelle / Tram-Haltestelle	22	15,8
Trottoir neben Strassenkreuzung	19	13,7
Trottoir neben Türe von Geschäften oder Gartentüren	15	10,8
Trottoir neben Kreisel	6	4,3
Trottoir neben Baustelle	6	4,3
Andere	13	9,4
unbekannt	2	1,4

Bei den 139 Gefahrensituationen wurde am häufigsten die Geschwindigkeit (rund 27 %) sowie Rücksichtslosigkeit, Nichtgewähren des Vortritts und Unaufmerksamkeit der velofahrenden Kinder (rund 22 %) als Ursache genannt.

Die Karte in Abbildung 2 zeigt die räumliche Verteilung der gemeldeten 139 Gefahrensituationen. Erwartungsgemäss zeigt sich eine Konzentration in den Städten und Agglomerationen. Die exakten Strassenabschnitte der Gefahrensituationen weichen voneinander ab, sodass von keinen neuralgischen Stellen (im Sinne von Unfallschwerpunkten) ausgegangen werden kann.

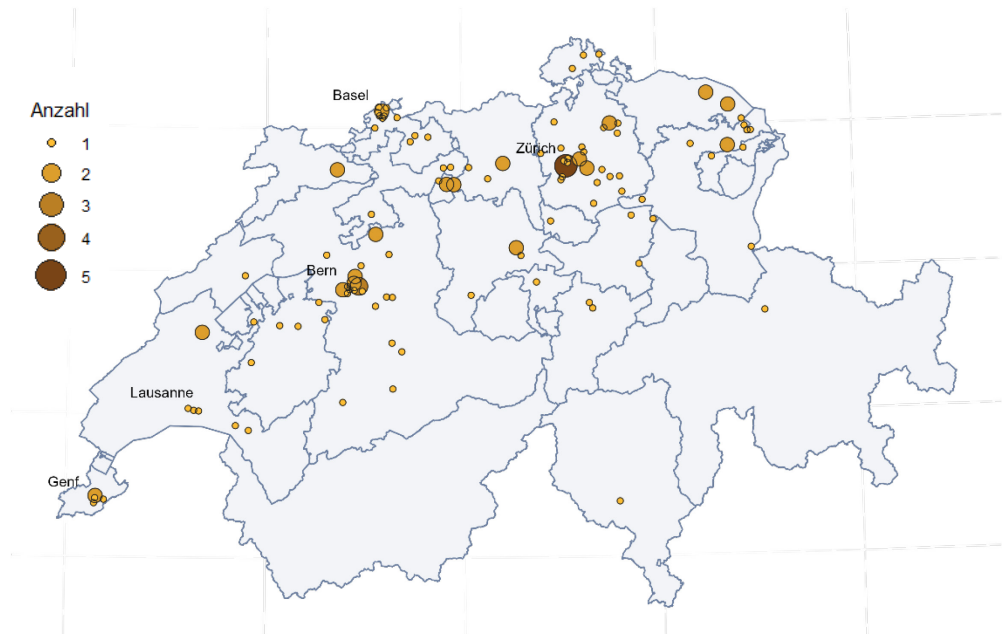


Abbildung 2: Geografische Verteilung der gemeldeten Gefahrensituationen mit Beteiligung velofahrender Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir bei fehlendem Veloweg/-streifen (Quelle: ASTRA, 2023)

94 der 139 gemeldeten Gefahrensituationen wurden von den Teilnehmenden an der Umfrage auch selbst erlebt (43 Situationen wurden beobachtet / mitgeteilt, 2 Situationen ohne Angaben). Bei rund 82

Prozent der selbst erlebten Situationen waren die Personen zu Fuss unterwegs (mit oder ohne Gehhilfe / Signalstock); in rund 10 Prozent waren sie mit einem Rollstuhl unterwegs.

Von den 627 Teilnehmenden an der Umfrage haben ca. 10 Prozent unaufgefordert angegeben, dass velofahrende Kinder nicht das grösste Problem auf dem Trottoir sind, sondern velofahrende Erwachsene, parkierte Fahrzeuge und / oder (Elektro-)Trotтинette.

3.3.4 Beurteilung der Neuregelung

Im Hinblick auf die erwünschte und unerwünschte Wirkung lässt sich die Neuregelung auf Basis der beiden Umfragen wie folgt beurteilen:

- Aus der Umfrage bei Eltern von velofahrenden Kindern lässt sich schlussfolgern, dass für die befragten Eltern die Neuregelung ihre erwünschte Wirkung erzielt hat. Gemäss den befragten Eltern sind die Kinder, wenn sie mit dem Velo unterwegs sind, auf dem Trottoir besser geschützt als auf der Strasse. Zudem scheint die Neuregelung bzw. das erlaubte Fahren auf dem Trottoir bei fehlendem Veloweg/-streifen zumindest bei einem Teil der Kinder (knapp einem Viertel) das Velofahren zu fördern.
- Die Umfrageergebnisse bei Eltern von velofahrenden Kindern deuten jedoch darauf hin, dass das Velofahren auf dem Trottoir zu Gefahrensituationen zwischen den Kindern und anderen Verkehrsteilnehmenden führt, insbesondere mit Fussgängerinnen und Fussgängern. Zudem wird das Veloaufkommen auf dem Trottoir durch Eltern, die ihre Kinder mit dem Velo begleiten, potenziell erhöht.
- Die Ergebnisse aus der Umfrage bei den potenziell besonders betroffenen Personengruppen deuten darauf hin, dass velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir für Personen mit Mobilitätseinschränkung und ältere Personen zu einer Verminderung des subjektiven Sicherheitsgefühls führen und Gefahrensituationen auslösen können. Die Mehrheit der Teilnehmenden fühlte sich aufgrund der Neuregelung weniger sicher auf dem Trottoir.
- Die Umfrageergebnisse bei den potenziell besonders betroffenen Personengruppen zeigen zudem, dass Gefahrensituationen (Konfliktsituationen, Beinahe-Unfälle oder Unfälle), die aufgrund velofahrender Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir bei fehlendem Veloweg / -streifen entstanden, sich besonders häufig auf Trottoirs bei Ein- / Ausfahrten von Liegenschaften, bei Ein- / Ausfahrten in eine Quartierstrasse, Trottoirüberfahrten oder auf regulären Trottoirs ohne bestimmte Eigenschaften wie Verzweigungen oder Einfahrten ereigneten. Zudem waren bei den gemeldeten Gefahrensituationen die Kinder auf dem Trottoir mit dem Velo häufig zu schnell unterwegs, nahmen zu wenig Rücksicht, gewährten Fussgängerinnen und Fussgängern nicht den Vortritt oder waren unaufmerksam.

3.4 Teilprojekt 3: Umfrage bei den Verwaltungseinheiten der Schweiz

3.4.1 Ziel

Teilprojekt 3 zielte darauf ab, die Wirksamkeit der Neuregelung anhand von Rückmeldungen aus der Bevölkerung an die Verwaltungseinheiten zu beurteilen. Bei diesem Vorgehen wird davon ausgegangen, dass, wenn mit der Neuregelung wesentliche negative Auswirkungen verbunden sind, die Bevölkerung dies an die kantonalen oder kommunalen Verwaltungseinheiten zurückmeldet. Zu diesem Zweck wurden bei den Verwaltungseinheiten der Kantone und den bevölkerungsstärksten Städten Umfragen durchgeführt und im Hinblick auf die Neuregelung ausgewertet.

3.4.2 Vorgehen

Als Indikator für die Beurteilung der Wirksamkeit dienten die Anzahl und der Inhalt der bei den Verwaltungseinheiten eingegangenen Rückmeldungen. Zu diesem Zweck wurden bei den Verwaltungseinheiten aller 26 Kantone sowie den grössten Schweizer Städten (insgesamt 34 Verwaltungseinheiten)¹⁵ jeweils zwei Umfragen durchgeführt, um Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Neuregelung zu erheben. Dabei wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt: (1) Die «Vorher-Erhebung» im Herbst 2021 erfasste die Situation auf dem Trottoir in Zusammenhang mit velofahrenden Kindern vor dem Inkrafttreten der Neuregelung sowie die Übergangsphase von knapp einem Jahr (von 2018 bis ca. Herbst 2021); (2) die «Nachher-Erhebung» im Herbst 2023 erfasst die Situation nach Inkrafttreten der Neuregelung (ca. ab Herbst 2021 bis Herbst 2023).¹⁶ Mit dem Vergleich der Antworten aus den beiden Umfragen sollen allfällige systematische Veränderungen der Rückmeldungen an die Verwaltungseinheiten durch die Neuregelung identifiziert werden. Die Umfragen wurden je nach Sprachregion der Verwaltungseinheit auf Deutsch, Französisch und Italienisch durchgeführt.

Erstkontakt für die Umfragen bei den Verwaltungseinheiten waren die kantonalen und kommunalen Sicherheitsbeauftragten (SiBe; i. d. R. sind diese bei den Tiefbauämtern oder den Polizeien beschäftigt). Die Städte Biel und Lugano hatten zum Zeitpunkt des Versands der Anschreiben keine SiBe ernannt, daher wurden dort die für den Veloverkehr zuständigen Verwaltungseinheiten kontaktiert. Bei den Umfragen wurden zusätzlich zu den Antworten der SiBe auch Antworten weiterer Verwaltungseinheiten berücksichtigt, die aus zusätzlichen Abklärungen stammten (z. B. bei kommunalen Verwaltungseinheiten). Neben den kantonalen und kommunalen Verwaltungseinheiten wurden Einträge der velospezifischen Online-Plattform bikeable¹⁷ von der Gründung der Plattform im Jahr 2017 bis Ende 2023 ausgewertet. Auf der Plattform werden schweizweit Rückmeldungen von der Bevölkerung zu Veloverkehrsthemen gesammelt. Die Plattform zielt u. a. darauf ab, Verbesserungen in der Veloinfrastruktur zu initiieren.

Die Inhalte aus den Antworten der Verwaltungseinheiten bzw. die Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden thematisch kategorisiert und vom ASTRA ausgewertet.

3.4.3 Ergebnisse

Von 34 angeschriebenen Verwaltungseinheiten haben in der ersten Umfrage 34 und in der zweiten Umfrage 33 geantwortet.¹⁸

Bei der ersten Umfrage gaben 27 Verwaltungseinheiten (davon 25 explizit) an, keine Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu velofahrenden Kindern auf dem Trottoir oder zur Neuregelung erhalten zu haben; bei der zweiten Umfrage waren dies 24 Verwaltungseinheiten (davon 23 explizit). Negative Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden in der ersten Umfrage von 7 und in der zweiten Umfrage von 9 Verwaltungseinheiten gemeldet. Die negativen Rückmeldungen beinhalteten Hinweise zu Gefahrensituationen aufgrund velofahrender Kinder auf dem Trottoir (z. B. bei Ein- und Ausfahrten, Hausausgängen, Trottoirüberfahrten, Verzweigungen, im Gefälle, aufgrund Geschwindigkeit) und weitere negative Meldungen zur Neuregelung (z. B. ein reduziertes Sicherheitsgefühl). In der zweiten Umfrage wurden häufiger negative Meldungen zur Neuregelung geäußert, insbesondere allgemeine Kritik und das reduzierte Sicherheitsgefühl des Fussverkehrs durch die Neuregelung. Über den gesamten Betrachtungs-

¹⁵ Die Umfragen wurden bei den folgenden acht Städten durchgeführt: Biel, Bern, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Die Städte Basel und Genf wurden bei den Kantonen mitberücksichtigt. Zusammen mit den 26 Kantonen wurden somit insgesamt 34 Verwaltungseinheiten befragt.

¹⁶ Die Abgrenzung der Rückmeldungen auf die Zeit vor und nach Inkrafttreten der Neuregelung war nicht immer eindeutig möglich. Bei der Analyse der Antworten der Verwaltungseinheiten wurde folglich nach durchgeführter Umfrage ausgewertet.

¹⁷ <https://www.bikeable.ch/>

¹⁸ Nicht alle Antworten der Verwaltungseinheiten bzw. Rückmeldungen aus der Bevölkerung bezogen sich auf velofahrende Kinder oder die Neuregelung; es wurden verschiedenste weitere Herausforderungen mit Bezug zur Verkehrssicherheit auf dem Trottoir genannt (wie beispielsweise generell Velofahrende oder Elektro-Trottinette auf dem Trottoir).

tungszeitraum hinweg lassen sich keine überregionalen Schwerpunkte erkennen. So gibt es beispielsweise keine klare Häufung von Meldungen bei den befragten Städten verglichen zu den befragten Kantonen.

Von 321 Einträgen auf der Online-Plattform bikeable, in welchen Kinder genannt wurden, konnte in 9 Fällen ein Bezug zur Neuregelung identifiziert werden. In den Einträgen wurde darauf hingewiesen, dass das Trottoir teils schon vor Einführung der Neuregelung durch velofahrende Kinder genutzt wurde und dass die Neuregelung unterstützt wird. Es wurde aber auch auf potenzielle Herausforderungen auf dem Trottoir für die velofahrenden Kinder, wie Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgänger, physische Hindernisse sowie eingeschränkte Sicht, hingewiesen oder auf eine mangelnde Vorbereitung der Kinder auf den Strassenverkehr aufmerksam gemacht.

3.4.4 Beurteilung der Neuregelung

Auf Basis der Umfrage bei den Verwaltungseinheiten lässt sich die Neuregelung wie folgt beurteilen:

- Bei einer deutlichen Mehrheit der befragten Kantone und Städte war die Neuregelung mit nur wenigen Rückmeldungen aus der Bevölkerung verbunden.
- Die wenigen aus der Bevölkerung eingegangenen Rückmeldungen betrafen häufig unterschiedliche negative Meldungen zur Neuregelung (z. B. reduziertes Sicherheitsgefühl) und / oder zu entstandenen Gefahrensituationen (z. B. bei Ein- und Ausfahrten, Hausausgängen, Trottoirüberfahrten, Verzweigungen, im Gefälle, aufgrund Geschwindigkeit).
- Zwischen der ersten und der zweiten Umfrage zeigt sich eine leichte Zunahme bei den Verwaltungseinheiten, die negative Rückmeldungen aus der Bevölkerung verzeichneten. Die Anzahl der Rückmeldungen aus der Bevölkerung ist jedoch gering. Eine erhöhte Gefährdung des Fussverkehrs oder der velofahrenden Kinder konnte nicht nachgewiesen werden.

3.5 Teilprojekt 4: Fokusgruppengespräche

3.5.1 Ziel

Teilprojekt 4 zielte darauf ab, die Wirksamkeit der Neuregelung auf Basis von Fokusgruppengesprächen (FGG) mit jenen Personengruppen, die von der Neuregelung besonders betroffen sind, zu beurteilen (vgl. Kapitel 3.1). Diese Personengruppen sind:

- 1) Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren – vertreten durch ihre Eltern,
- 2) ältere Menschen,
- 3) Menschen mit Behinderungen und
- 4) Familien mit Kleinkindern.

Aus den Fokusgruppengesprächen mit diesen vier Personengruppen sollten Erkenntnisse zu den Fragestellungen aus der Ip. Schlatter gewonnen werden, d. h. zum Veloaufkommen auf dem Trottoir, zum korrekten Verstehen der Neuregelung, zur Entwicklung von Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen, zum subjektiven Sicherheitsgefühl und zu Stellen mit erhöhtem Konflikt-/Unfallrisiko. Darüber hinaus sollte mit der Zielgruppe der Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren (vertreten durch deren Eltern) beurteilt werden können, ob velofahrende Kinder durch die Neuregelung besser im Strassenverkehr geschützt werden und das Velofahren von Kindern gefördert wird.

3.5.2 Vorgehen

Um ein möglichst repräsentatives Bild der Auswirkungen der Neuregelung zu erhalten, wurden mehrere FGG (bzw. zum Teil auch Einzelinterviews) pro Personengruppe in verschiedenen Landesteilen der Schweiz in den jeweiligen Landessprachen durchgeführt. Die Gespräche wurden entlang eines Gesprächsleitfadens geführt und im Anschluss qualitativ ausgewertet. Die Vorbereitung, Durchführung, qualitative Auswertung und Dokumentation erfolgte im Auftrag des ASTRA durch das externe Befragungsinstitut Demo SCOPE AG (zum Design und zur Rekrutierung der Fokusgruppengespräche und Einzelinterviews siehe Anhang E).¹⁹ Der Gesprächsleitfaden wurde mit der Begleitgruppe des Evaluationsprojekts abgestimmt. Insgesamt wurden in den FGG und in den Einzelinterviews 110 Personen im Zeitraum März 2023 bis Juli 2023 befragt.

3.5.3 Ergebnisse

In vielen – je nach Zielgruppe in allen – Gruppendiskussionen wurden die folgenden Punkte im Zusammenhang mit der Sicherheit auf dem Trottoir, velofahrenden Kindern und der Neuregelung genannt:

- **Trottoirs bedeuten Sicherheit:** Grundsätzlich waren alle der Befragten dem Trottoir gegenüber sehr positiv eingestellt und assoziierten es mit Sicherheit. Fehlt ein Trottoir oder ist dieses sehr schmal, dann führt dies zu einem tieferen Sicherheitsgefühl.
- **Elektro-Trottinette sind ein grosses Ärgernis:** Elektro-Trottinette wurden sehr häufig als Grund für ein reduziertes Sicherheitsgefühl genannt (zu schnell, zu leise und insgesamt zu viele). Sie seien sowohl fahrend als auch parkiert ein grosses Ärgernis für alle Zielgruppen.
- **6-11-jährige velofahrende Kinder auf dem Trottoir werden nicht als Gefahr wahrgenommen:** Es wurden diverse potenzielle Gefahren auf dem Trottoir erwähnt, welche je nach Zielgruppe unterschiedlich wahrgenommen wurden. Velofahrende Personen – sowohl Kinder wie auch Erwachsene – wurden ebenfalls genannt, jedoch wurden diese nicht als eine der grössten Gefahren eingestuft. Keine der Zielgruppen empfand velofahrende Kinder als besonders gefährlich. Gegenüber den Kindern waren die meisten Personen sehr nachsichtig und verständnisvoll. Es herrschte Einigkeit, dass es auf der Strasse für die Kinder sehr viel gefährlicher wäre und es wurde daher akzeptiert, dass Kinder auf dem Velo ebenfalls das Trottoir nutzen. Insbesondere die Zielgruppe der Personen mit Behinderungen äusserte Unverständnis über die starke Thematisierung von velofahrenden Kindern an den Fokusgruppengesprächen. Aus ihrer Sicht gäbe es sehr viele wichtigere Themen auf dem Trottoir, die angegangen werden müssten (insbesondere fahrende und parkierte Elektro-Trottinette oder Velofahrende allgemein).
- **Gegenseitige Rücksicht ist wichtig:** Besonders die Zielgruppen der älteren Menschen und der Eltern betonten die Wichtigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme auf dem Trottoir. Es sei die Aufgabe der Eltern, die velofahrenden Kinder so zu instruieren, dass diese auf andere Verkehrsteilnehmende auf dem Trottoir Rücksicht nehmen. Auch ältere Menschen sahen sich selbst in der Verantwortung, auf die Bedürfnisse der Kinder besser einzugehen und Rücksicht zu nehmen.
- **Die Neureglung ist wenig bekannt – es wird eine breite Informationskampagne gewünscht:** In allen Zielgruppen gab es einen grossen Teil an Personen, welche die Neuregelung vor den Fokusgruppengesprächen nicht kannten. Einige hatten schon davon gehört, aber fast niemand kannte die exakte Regelung.
- **Die Neureglung wird sehr positiv bewertet:** Praktisch alle der Teilnehmenden in allen drei Landesteilen begrüsst die Neuregelung. Viele Eltern, insbesondere in der Deutschschweiz, machten

¹⁹ Die Demo SCOPE AG wurde unterstützt vom Acuity Lab Sàrl für die FGG in der Westschweiz und IM Consulting für die FGG im Tessin.

klar, dass für sie die Sicherheit ihrer Kinder vorgehe und sie Kindern unabhängig von Alter und Veloinfrastruktur das Fahren auf dem Trottoir empfehlen. Darum wurde befürwortet, dass die gängige Praxis legalisiert wurde.

- **Die Neureglung führt nicht zu mehr Unfällen:** Aus der Sicht der Teilnehmenden führte die Neureglung nicht zu mehr Unfällen oder Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir. Einige vermuten, dass das neue Gesetz zu weniger Unfällen mit velofahrenden Kindern auf der Strasse führen könnte.
- **Die Neureglung hat keinen negativen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir:** Keine der befragten Personen berichtete aufgrund der Neureglung von einem verminderten Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir. Trotzdem würde eine breitere Bekanntmachung begrüsst. Dadurch würde eher damit gerechnet, dass 6- bis 11-jährige velofahrende Kinder auf dem Trottoir angetroffen werden.

Die Fragestellungen aus der Ip. Schlatter können auf Basis der Erkenntnisse aus den Fokusgruppen-gesprächen und Einzelinterviews wie folgt beantwortet werden:

- **Auswirkungen der Neureglung auf das Veloaufkommen auf dem Trottoir:** Alle vier Zielgruppen waren sich einig, dass das Veloaufkommen auf dem Trottoir nicht aufgrund der Neureglung zugenommen hat. Es wurde davon ausgegangen, dass auch schon vor der Neureglung Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir unterwegs waren, obwohl es nicht erlaubt war. Vielmehr sei die Zunahme von Velos auf dem Trottoir auf andere Faktoren zurückzuführen (z. B. demografischer Wandel).
- **Korrektes Verständnis der Neureglung:** Die Neureglung war bei vielen Befragten nicht bekannt. Selbst Personen, die schon davon gehört haben, können sie trotzdem mehrheitlich nicht exakt wiedergeben (z. B. bzgl. Altersbegrenzung und Ausnahme bei vorhandenem Veloweg/-streifen). Vor allem Eltern und ältere Personen wünschten sich, dass diese Neureglung breiter kommuniziert würde.
- **Auswirkungen der Neureglung auf die Entwicklung von (Beinahe-)Unfällen:** Die Befragten aller Zielgruppen glaubten nicht, dass die Neureglung einen Einfluss auf die Entwicklung von (Beinahe-) Unfällen auf dem Trottoir hat. Es wurde von praktisch keinen (Beinahe-) Unfällen mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren berichtet.
- **Auswirkungen der Neureglung auf das subjektive Sicherheitsgefühl:** Die Neureglung hatte bei keiner der befragten Personen Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl. Das Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir habe aufgrund der Neureglung nicht abgenommen.
- **Stellen mit erhöhtem Konflikt- / Unfallrisiko:** Es wurden verschiedene Stellen erwähnt, die ein erhöhtes Konflikt- / Unfallrisiko darstellen. Jedoch bezogen sich nur wenige dieser Stellen ausschliesslich auf velofahrende Kinder. Unabhängig von der Neureglung als potenziell gefährlich genannt wurden Trottoir-Querungen, Parkplatzausfahrten, Mischverkehrs-Trottoirs und allgemein Kurven mit eingeschränkter Sichtweite. Bei Ampeln neben dem Trottoir bestehe die Gefahr, dass Velos aufs Trottoir ausweichen (aber eher durch velofahrende Erwachsene). Allgemein wurde eine klare Signalisation der Veloinfrastruktur gewünscht. Zudem würde sich ein Ausbau der Veloinfrastruktur (z. B. mehr Velowege oder -streifen) positiv auf den Fussverkehr auf dem Trottoir auswirken. Personen mit einer Seh-, Hör- oder Gehbehinderung sahen Handlungsbedarf bei Trottoirs, dabei ging es aber in keinem Fall um die Gefährdung durch velofahrende Kinder.

3.5.4 *Beurteilung der Neuregelung*

- Das allgemeine Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir hat tendenziell zwar abgenommen, aber dies wird auf andere Gegebenheiten wie Mehrverkehr bei gleichbleibender Nutzfläche oder vielfach auf elektrisch betriebene Fahrzeuge (insbesondere Elektro-Trotтинette) zurückgeführt.
- Velofahrende Kinder werden auf dem Trottoir nicht als Problem wahrgenommen.
- Die Neuregelung war bei einem Grossteil der befragten Personen unbekannt.
- Trotz der beschränkten Kenntnis der Neuregelung fahren und fuhrten (früher) gleich viele Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir, insbesondere gemäss Aussagen der beiden Eltern-Zielgruppen. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass – zumindest in subjektiver Hinsicht – die Neuregelung in der Praxis keinen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl oder das Veloaufkommen im Vergleich zur Situation vor der Neuregelung hatte, da eine bereits bestehende Praxis legalisiert wurde.

4 **Synthese der Ergebnisse aus den Teilprojekten**

Die Ergebnisse aus den Teilprojekten erlauben es, die unerwünschten (Fragestellungen aus der Ip. Schlatter) sowie die erwünschten Auswirkungen der Neuregelung wie folgt zu beurteilen.

4.1 **Erwünschte Auswirkungen**

4.1.1 *Werden durch die Neuregelung velofahrende Kinder im Strassenverkehr besser geschützt und wird das Velofahren bei Kindern gefördert?*

Befragte Eltern velofahrender Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren sehen ihre Kinder beim Velofahren auf dem Trottoir besser geschützt als auf der Strasse (subjektive Einschätzung der befragten Eltern); zudem wird das Velofahren zumindest bei einem Teil der Kinder durch die Neuregelung gefördert.

Auf Basis der Analyse der Unfallzahlen und im Hinblick auf einen besseren Schutz der velofahrenden Kinder konnten weder positive noch negative Effekte der Neuregelung eindeutig nachgewiesen werden (objektive Beurteilung der Neuregelung). Die Fallzahlen sind gering und andere Einflussfaktoren, wie z. B. die Covid-19-Pandemie, dürften das Unfallgeschehen der 6- bis 11-jährigen velofahrenden Kinder stärker beeinflusst haben. Zudem war es bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung üblich, dass Kinder in diesem Alter mit dem Velo auf dem Trottoir fahren.

4.2 **Unerwünschte Auswirkungen**

4.2.1 *Führt die neue Regelung zu mehr Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir?*

Die Evaluation zeigt, dass velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren in wenigen Unfällen, Beinahe-Unfällen und Gefahrensituationen involviert waren. Bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung war es üblich, dass Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir gefahren sind. Eine zunehmende Gefährdung des Fussverkehrs auf dem Trottoir aufgrund der Neuregelung kann nicht festgestellt werden.

Das Velofahren auf dem Trottoir durch Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren ist aber mit Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf dem Trottoir verbunden (insbesondere mit Fussgängerinnen und Fussgängern und dem motorisierten Verkehr); das zeigte sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung. Obwohl die Unfälle mit Personenschaden mit velofahrenden Kindern im Alter von

6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir seit Inkrafttreten der Neuregelung nur geringfügig zugenommen haben, sind die Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern und Personenwagen auffällig angestiegen.

4.2.2 Wird die neue Regelung verstanden, bzw. führt sie nicht zu grundsätzlich mehr Velofahrenden auf dem Trottoir (z. B. die Eltern der Kinder, oder auch Kinder, welche nicht in der Lage sind abzuschätzen, ob sie das Trottoir an dieser Stelle benützen dürfen oder nicht)?

Die Evaluation zeigt, dass die Neuregelung in der Bevölkerung relativ unbekannt ist. Auch sensibilisierte Personen (z. B. in diesem Kontext politisch engagierte Personen) können die Neuregelung oft nicht exakt wiedergeben. Eine breitere Sensibilisierung wird vielfach gewünscht.

Eltern, die ihre auf dem Trottoir velofahrenden Kinder mit dem Velo begleiten, fahren dabei selbst eher selten auf dem Trottoir; das zeigt die Befragungen der Eltern der Kinder. Zum gleichen Ergebnis kommt die Unfallanalyse, wonach es kein erhöhtes Unfallaufkommen durch Velos auf dem Trottoir gibt. Auch wenn es Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren vor Inkrafttreten der Neuregelung nicht erlaubt war auf dem Trottoir mit dem Velo zu fahren, war dies dennoch die gängige Praxis. Eine Zunahme des Unfallaufkommens auf dem Trottoir durch die Neureglung wird von betroffenen Personengruppen deshalb nicht wahrgenommen.

4.2.3 Welches sind die Stellen mit erhöhtem Konflikt- bzw. Unfallrisiko (beispielsweise Ein- / Ausfahrten, Übergänge von fehlender Veloinfrastruktur zu vorhandener Infrastruktur)?

Für Kinder, die mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, ist insbesondere der motorisierte Verkehr eine potenzielle Gefahrenquelle und das vor allem an Stellen, wo motorisierter Verkehr das Trottoir queren muss – z.B. bei Ein-/Ausfahrten von Liegenschaften bzw. bei Trottoirüberfahrten.

Im Rahmen der Evaluation wurden häufig die folgenden Stellen mit einem erhöhten Konflikt- bzw. Unfallrisiko durch velofahrende Kinder auf dem Trottoir genannt: Ein- und Ausfahrten von Liegenschaften, in Quartierstrassen oder von Parkplätzen, Trottoirüberfahrten, Hausausgänge, Kurven mit beschränkter Sichtweite, aber auch reguläre Trottoirs ohne bestimmte Eigenschaften wie Verzweigungen oder Ein-/Ausfahrten. Weniger häufig genannt wurden zudem Trottoirs neben Schulhäusern, Fussgängerstreifen, Haltestellen von Bussen und Trams, Strassenkreuzungen etc.²⁰

Die Neuregelung gewährt den velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Fussgängerstreifen kein Vortrittsrecht – was aber vielfach angenommen wird. Unfälle mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Fussgängerstreifen sind selten, allerdings zeigt sich seit Inkrafttreten der Neuregelung ein deutlicher Anstieg dieser Unfälle (fast immer sind dies Kollisionen des Kindes mit dem motorisierten Verkehr).

4.2.4 Wie wirkt sich die neue Regelung aus auf das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere älterer Menschen, Familien mit kleinen Kindern oder Menschen mit Beeinträchtigungen?

Schriftliche Befragungen von potenziell besonders von der Neuregelung betroffenen Personengruppen deuten darauf hin, dass velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir sowie die Neuregelung bei Personen mit Mobilitätseinschränkungen und bei älteren Personen zu einer Verminderung des subjektiven Sicherheitsgefühls auf dem Trottoir führen.

²⁰ Durch die Neuregelung könnten Gefahrenstellen abseits des Trottoirs entstanden sein, die beim Fahren auf der Fahrbahn nicht auftreten würden (z. B. beim Linksabbiegen von einem rechtsseitigen Trottoir). Diese Gefahrenstellen konnten anhand der Unfalldaten in der Unfallanalyse nicht identifiziert werden; sie wurden folglich nicht differenziert untersucht. In den anderen Teilprojekten 2 bis 4 sind von den Umfrageteilnehmenden bzw. von den Befragten keine Rückmeldungen zu diesen Gefahrenstellen eingegangen.

Aus persönlichen Gruppendiskussionen (Fokusgruppengespräche) mit älteren Menschen, Menschen mit Behinderungen / Mobilitätseinschränkungen und Familien mit Kleinkindern lässt sich hingegen ableiten, dass velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren nicht als Problem wahrgenommen werden, sondern andere Gegebenheiten bzw. Verkehrsteilnehmende (wie z. B. Velos allgemein oder Elektro-Trottinette) die subjektive Sicherheit auf dem Trottoir beeinträchtigen.

4.3 Fazit aus der Synthese

Insgesamt lässt sich schlussfolgern, dass die Neuregelung zu keinen wesentlichen unerwünschten Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit auf dem Trottoir geführt hat und mit keiner wesentlichen Gefährdung des Fussverkehrs verbunden ist.

Bezüglich der erwünschten Wirkung kann gefolgert werden, dass sich die Neuregelung subjektiv positiv auf die Sicherheit der velofahrenden Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren (gemäss Einschätzung befragter Eltern) auswirkt und das Velofahren von Kindern fördert. Auswirkungen der Neuregelung auf die objektive Sicherheit der velofahrenden Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren auf Basis von Unfallzahlen lassen sich aufgrund geringer Fallzahlen und anderer Einflussfaktoren grundsätzlich nicht nachweisen. Obwohl das Unfallgeschehen gering ist und kaum zugenommen hat, zeigt sich eine Veränderung bei den Unfallbeteiligten: Nach Inkrafttreten der Neuregelung ist eine Zunahme von Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern und Personenwagen zu beobachten.

Bezüglich der subjektiven Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem Trottoir kann aus der Evaluation kein eindeutiges Ergebnis abgeleitet werden: Im Rahmen der standardisierten Befragungen wiesen die Teilnehmenden ein vermindertes Sicherheitsempfinden auf dem Trottoir aufgrund der Neuregelung aus (insbesondere Personen älter als 75 Jahre und / oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen); bei den Fokusgruppengesprächen hatte die Neuregelung hingegen bei keiner der befragten Personen Auswirkungen auf das Sicherheitsgefühl auf dem Trottoir.

Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren sind bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung mit dem Velo auf dem Trottoir gefahren. Dies zeigen die Befragungen, die Fokusgruppengespräche und die Unfallanalyse. Die bestehende Praxis wurde mit der Neuregelung legalisiert. Aus dieser Sicht überrascht es deshalb nicht, dass die Auswirkungen – die erwünschten wie die unerwünschten – gering ausfallen bzw. nicht eindeutig bestimmbar sind. Seit Inkrafttreten der Neuregelung sind allerdings erst wenige Jahre vergangen und es ist denkbar, dass sich die erwünschten bzw. unerwünschten Auswirkungen der Neuregelung noch nicht vollständig entfalten konnten.

ANHANG

Anhang A Teilprojekt 1: Entwicklung der Unfalldaten von 2018 bis 2023

Tabelle 3: Unfälle mit Personenschaden (PS) im Schweizer Strassenverkehr im Total, mit Velofahrenden und mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren nach Unfallstelle sowie verunfallte velofahrende Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren nach Unfallfolge und Unfallstelle für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

	vor Inkrafttreten der Neuregelung					nach Inkrafttreten der Neuregelung				
	2018	2019	2020	Summe	in %	2021	2022	2023	Summe	in %
Total Unfälle mit PS	18 033	17 761	16 897	52 691	100,0	17 436	18 396	18 254	54 086	100,0
davon mit mind. 1 Velo	3 701	3 487	3 686	10 874	20,6	3 176	3 264	3 088	9 528	17,6
in % am Total	20,5	19,6	21,8	20,6	-	18,2	17,7	16,9	17,6	-
davon mit mind. 1 velofahren- dem Kind	134	142	118	394	0,7	101	129	130	360	0,7
in % am Total	0,7	0,8	0,7	0,7	-	0,6	0,7	0,7	0,7	-
Unfälle mit PS mit velofahrenden Kindern	134	142	118	394	100,0	101	129	130	360	100,0
davon auf der Strasse	93	95	83	271	68,8	74	84	78	236	65,6
davon auf dem Trottoir	22	22	10	54	13,7	14	22	20	56	15,6
davon auf Fussgängerstreifen, Veloweg oder -streifen	19	25	25	69	17,5	13	23	32	68	18,9
Verunfallte velofahrende Kinder	121	127	111	359	100,0	90	121	117	328	100,0
davon getötet	2	1	0	3	0,8	0	0	0	0	0,0
davon schwerverletzt	13	22	20	55	15,3	13	14	14	41	12,5
davon leichtverletzt	106	104	91	301	83,8	77	107	103	287	87,5

Tabelle 4: Unfälle mit Personenschaden (PS) mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren **auf der Strasse** nach Hauptverursachenden, Unfallbeteiligung, Unfallort und Unfallfolgen für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

Hinweis: Bei den absoluten Zahlen und den Prozentzahlen der Unfallbeteiligten weicht die Summe vom Total ab, weil mehrere Verkehrsteilnehmende an einem Unfall beteiligt sein konnten (z. B. am Unfall sind nebst dem velofahrenden Kind zwei Personenwagen beteiligt).

	vor Inkrafttreten der Neuregelung					nach Inkrafttreten der Neuregelung				
	2018	2019	2020	Summe	in %	2021	2022	2023	Summe	in %
Unfälle mit PS mit velofahren- den Kindern auf der Strasse	93	95	83	271	100,0	74	84	78	236	100,0
davon velofahrendes Kind als Hauptverursachende	61	72	62	195	72,0	58	60	60	178	75,4
in % am Total	65,6	75,8	74,7	72,0	-	78,4	71,4	76,9	75,4	-
davon ohne Unfallbeteiligte	17	18	27	62	22,9	24	18	16	58	24,6
davon mit Unfallbeteiligten:	76	77	56	209	77,1	50	66	62	178	75,4
Personenwagen	57	54	37	148	54,6	34	46	42	122	51,7
Motorräder	3	0	1	4	1,5	0	3	0	3	1,3
Sachen-/Personentrans- portfahrzeuge	5	8	4	17	6,3	6	5	5	16	6,8
Velos oder E-Bikes	7	9	9	25	9,2	6	9	8	23	9,7
Fussgänger oder FäG	4	5	5	14	5,2	3	4	2	9	3,8
Andere	2	1	0	3	1,1	1	1	6	8	3,4
davon ausserorts	8	6	13	27	10,0	8	6	5	19	8,1
davon innerorts	85	89	70	244	90,0	66	78	73	217	91,9
Verunfallte velofahrende Kinder auf der Strasse	85	88	77	250	100,0	65	78	72	215	100,0
davon getötet	1	0	0	1	0,4	0	0	0	0	0,0
davon schwerverletzt	10	16	17	43	17,2	11	10	10	31	14,4
davon leichtverletzt	74	72	60	206	82,4	54	68	62	184	85,6

Tabelle 5: Unfälle mit Personenschaden (PS) mit velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren auf dem Trottoir nach Hauptverursachenden, Unfallbeteiligten, Unfallort und Unfallfolgen für die Jahre 2018 bis 2023 (Quelle: ASTRA, 2024)

Hinweis: Bei den absoluten Zahlen und den Prozentzahlen der Unfallbeteiligten weicht die Summe vom Total ab, weil mehrere Verkehrsteilnehmende an einem Unfall beteiligt sein konnten (z. B. am Unfall sind nebst dem velofahrenden Kind zwei Personenwagen beteiligt).

	vor Inkrafttreten der Neuregelung					nach Inkrafttreten der Neuregelung				
	2018	2019	2020	Summe	in %	2021	2022	2023	Summe	in %
Unfälle mit PS mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir	22	22	10	54	100,0	14	22	20	56	100,0
davon velofahrendes Kind als Hauptverursachende	8	17	8	33	61,1	6	10	10	26	46,4
in % am Total	36,4	77,3	80,0	61,1	-	42,9	45,5	50,0	46,4	-
davon ohne Unfallbeteiligte	4	8	2	14	25,9	4	3	4	11	19,6
davon mit Unfallbeteiligten:	18	14	8	40	74,1	10	19	16	45	80,4
Personenwagen	12	6	4	22	40,7	9	12	11	32	57,1
Motorräder	0	0	1	1	1,9	0	0	0	0	0,0
Sachen-/Personentransportfahrzeuge	2	3	1	6	11,1	0	4	2	6	10,7
Velos oder E-Bikes	2	2	1	5	9,3	1	1	2	4	7,1
Fussgänger oder FäG	2	3	0	5	9,3	0	2	2	4	7,1
Andere	0	1	1	2	3,7	0	0	0	0	0,0
davon ausserorts	0	0	0	0	0,0	1	0	1	2	3,6
davon innerorts	22	22	10	54	100,0	13	22	19	54	96,4
Verunfallte in Unfällen mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir	23	22	11	56	100,0	15	22	20	57	100,0
davon velofahrende Kinder	20	19	10	49	87,5	14	20	18	52	91,2
getötet	1	1	0	2	3,6	0	0	0	0	0,0
schwerverletzt	2	3	0	5	8,9	2	1	2	5	8,8
leichtverletzt	17	15	10	42	75,0	12	19	16	47	82,5
davon Fussgänger oder FäG	2	3	0	5	8,9	0	2	2	4	7,0
getötet	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
schwerverletzt	1	0	0	1	1,8	0	1	0	1	1,8
leichtverletzt	1	3	0	4	7,1	0	1	2	3	5,3
davon Andere	1	0	1	2	3,6	1	0	0	1	1,8
getötet	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
schwerverletzt	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
leichtverletzt	1	0	1	2	3,6	1	0	0	1	1,8

Anhang B Teilprojekt 2: Design der Umfrage bei Eltern von velofahrenden Kindern

Durchführungszeitraum

März bis November 2023

Zielgruppendefinition

Eltern von velofahrenden Kindern im Alter von 6 bis 11 Jahren

Befragungsformat

- online
- Verteilung Informationsblatt mit kurzer Beschreibung zur Umfrage, Internetlink und QR-Code für den Zugang zum Onlinefragebogen

Umfragesprachen

- Deutsch
- Französisch

Befragte Personen und Umfang der Befragung

- Begleitpersonen von Kindern in den Velofahrkursen²¹ A und B (Kurse für Kinder mit einer Altersempfehlung von ca. 6 Jahren oder älter) von Pro Velo Schweiz
- Verteilung des Fragebogens durch 33 Kursveranstalter mit 6935 angemeldeten Kindern in allen 3 Landesteilen: 23 Veranstalter führten Kurse an deutschsprachigen Orten durch, 6 an französischsprachigen Orten, 1 Veranstalter führte Kurse im Tessin und 3 an Orten in mehrsprachigen Regionen durch
- Für Kursleiterinnen und Kursleiter bestand keine Pflicht, das Informationsblatt bei ihren Velofahrkursen zu verteilen. Es lässt sich folglich nicht bestimmen, wie viele Begleitpersonen bzw. Eltern bei den Velofahrkursen Kenntnis vom Fragebogen hatten.

Test des Onlinefragebogens

- Mitarbeitende des ASTRA
- Mitarbeitende von Pro Velo Schweiz

²¹ Vgl. dazu die Webseite zu den Velofahrkursen von Pro Velo Schweiz: [Velofahrkurse – Pro Velo Schweiz \(pro-velo.ch\)](https://pro-velo.ch/velofahrkurse)

Anhang C Teilprojekt 2: Liste der Interessensvertreter für die Verteilung des Fragebogens

Interessensvertreter, die vom ASTRA zur Verteilung des Fragebogens an ihre Mitglieder bzw. an interessierte Personen eingeladen wurden:

- agile.ch
- Fussverkehr Schweiz
- Hindernisfreie Architektur
- insieme Schweiz
- Pro Audito
- Pro Senectute
- Pro Velo Schweiz
- Procap Schweiz
- RoadCross Schweiz
- Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV
- Schweizerischer Gehörlosenbund SGB-FSS
- Schweizerischer Seniorenrat SSR
- Schweizerischer Verband für Seniorenfragen
- Vereinigung aktiver Senioren- und Selbsthilfe-Organisation der Schweiz
- Vereinigung Cerebral
- Verkehrsclub VCS
- Vortritt Fussgänger

Anhang D Teilprojekt 2: Design der Umfrage bei potenziell besonders betroffenen Personengruppen

Durchführungszeitraum

September 2022 bis Februar 2023

Zielgruppendefinition

- Mitglieder von Interessensvertretern von potenziell besonders betroffenen Personengruppen sowie weitere Interessierte
- Insbesondere Personen, die von der Neuregelung besonders betroffen oder in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, wie zum Beispiel ältere Menschen oder Menschen mit Behinderungen

Befragungsformat

- Onlinefragebogen regulär
- Onlinefragebogen barrierefrei
- Papierfragebogen

Umfragesprachen

- Deutsch
- Französisch
- Italienisch

Befragte Personen und Umfang der Befragung

- Aufgrund der Verteilung des Fragebogens durch Interessensvertreter ist die Reichweite der Umfrage nicht bekannt.

Test des Onlinefragebogens

- durch Mitarbeitende des ASTRA
- durch Interessensvertreter der potenziell besonders betroffenen Personengruppen aus der Begleitgruppe des Evaluationsprojekts: Schweizerischer Seniorenrat SSR, Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband SBV, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, RoadCross Schweiz

Anhang E Teilprojekt 4: FGG-Design und -Rekrutierung

Durchführungszeitraum

März bis Juli 2023

Zielgruppendefinition

- 1) **Eltern von velofahrenden Kindern:** Zielperson hat mind. 1 Kind im Alter von 6 bis 11 Jahren und ist regelmässig mit diesem auf dem Trottoir unterwegs
- 2) **Ältere Menschen:** Zielperson ist 75+ Jahre alt
- 3) **Menschen mit Behinderungen:**²² Zielperson hat eine körperliche (Seh-, Geh- oder Hörbehinderung) oder kognitive Behinderung²³
- 4) **Familien mit Kleinkindern:** Zielperson hat mind. 1 Kind im Alter von 0 bis 4 Jahren und ist regelmässig mit diesem auf dem Trottoir unterwegs

Test des Gesprächsleitfadens

Test mittels 8 Einzelinterviews («Einzelexplorationen») in Adligenswil oder online (je 2 Interviews pro Zielgruppe)

Rekrutierung der Teilnehmenden

- **Kanäle für die Rekrutierung:** Panel der Demo SCOPE AG und Unterstützung durch die Acuity Lab für die Westschweiz, Rekrutierung über Verbände
- **Selektion der Teilnehmenden:** Rekrutierungsfragebogen, Direktbefragung

Durchführungsorte der FGG

- **Deutschschweiz 1:** Adligenswil und Luzern (für die Gruppe von Menschen mit Hörbehinderung)
- **Deutschschweiz 2:** Ittigen bei Bern und Videotelefonie (für die Gruppe Eltern von velofahrenden Kindern und zusätzliche Einzelinterviews)
- **Westschweiz:** Lausanne
- **Tessin:** Lugano und telefonisch (für Einzelinterviews)

Dauer der FGG

- ca. 1,5 h pro FGG
- ca. 30 min pro Einzelinterview

Gruppengrösse der FGG

3 bis 8 Personen: bei weniger als 6 Teilnehmenden wurden zusätzlich Einzelinterviews mit der jeweiligen Zielgruppe geführt

Incentives für die Teilnahme an den FGG und Einzelinterviews

- Teilnahme an FGG: CHF 80
- Teilnahme an Einzelinterviews: CHF 60
- Spesenentschädigung für die Anreise: bis zu CHF 50

²² Die Gruppenzusammensetzung war hier leicht verzerrt, da sich nur wenige Teilnehmende meldeten und eine gute Durchmischung (z. B. nach Geschlecht oder nach Art der Behinderung) nicht sichergestellt werden konnte. Zudem waren einzelne Teilnehmende politisch aktiv, wodurch ihnen die Neuregelung besser bekannt war als anderen Teilnehmenden.

²³ Trotz intensiver Bemühungen durch die Demo SCOPE AG war es nicht möglich, kognitiv beeinträchtigte Menschen oder deren Vertreter bzw. Vertreterinnen zu rekrutieren.