

KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom
Kantonsratspräsidentin

29. Juni 2026
Widmer Reichlin Gisela

A 536 Anfrage Birrer Martin und Mit. über E-Roller beziehungsweise E-Scooter auf dem Luzerner Strassennetz / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i. V. mit Justiz- und Sicherheitsdepartement

Martin Birrer ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Martin Birrer: Gemäss der Antwort des Regierungsrates ist in Bezug auf E-Scooter und E-Roller alles in Ordnung, was im Kanton Luzern und der Schweiz vor sich geht. Sie bewegen sich alle am richtigen Ort, es gibt keine Probleme, also könnte man meine Anfrage auch ignorieren. Aber das ist nicht der Fall. Die Bevölkerung beschäftigt dieses Thema und diese Fahrzeuge triggern sie. Die Antworten sind formell korrekt, man kann sich hinter dem Bund verstecken und erklären, dass man alles richtig macht. Die zunehmende Mobilität, vor allem von Jugendlichen auf irgendwelchen Fahrzeugen, gleicht einem Red Bull Tandem Splash. Dort fahren lustige Vehikel über eine Rampe und landen nach einem Fahrfehler im See. Während dieser Contest die Leute belustigt, ist das Treiben auf der Strasse auf keinen Fall lustig. Ich hätte von der Regierung erwartet, dass sie diese Problematik auch einmal proaktiv aufnimmt und eine Vorreiterrolle einnimmt und dem Treiben ein Ende setzt beziehungsweise eine Aufklärung über die verschiedenen Massnahmen durchführen würde. Dass inzwischen auch der Bund nichts dagegen unternimmt, bestätigt die Haltung der Regierung. Ich finde diese Haltung falsch und bitte den Regierungsrat, gegen diese Missstände vorzugehen.

Daniel Rüttimann: Die Verunsicherung in der Bevölkerung ist gross. Es kommen immer wieder neue Fahrzeuge oder fahrzeugähnliche Geräte auf den Markt, die Strasse oder auf das Trottoir – Helm hin oder her. Die Mitte-Fraktion begrüsst es, wenn die Verantwortlichen angemessen, proaktiv, präventiv und aufmerksam notwendige Steuerungen und Korrekturen vornehmen.

Gian Waldvogel: Die Stellungnahme zeigt insbesondere, dass es klare Regeln für E-Roller und E-Scooter gibt und Verstösse sanktioniert werden. Wie Velos sind E-Roller von einer ungenügenden Infrastruktur für Velos und weitere leichte Fahrzeuge betroffen. Unsere Velowege sind weiterhin lückenhaft und unsicher. Sie sind überdurchschnittlich oft von Unfällen betroffen, das zeigen auch die Unfallstatistiken. Der Anteil der Velounfälle steigt, während der Anteil der verunfallten Autos sinkt. Gerade für leichte Fahrzeuge gibt es viele Lücken in der Infrastruktur. Bei Unklarheiten oder wenn die Sicherheit nicht gewährleistet ist, suchen die Betroffenen andere Wege. Deshalb ist eine durchgehende, intakte Infrastruktur für Velos und andere Fahrzeuge dieser Art sehr wichtig. Dabei handelt es sich um ökologische und platzsparende Verkehrsmittel, die wir im Kanton Luzern fördern sollten. Wir engagieren uns deshalb für eine möglichst rasche und umfassende Erweiterung der Luzerner Veloinfrastruktur. Hierzu bietet die Vernehmlassung zur Umsetzung der Velonetzplanung eine wichtige Grundlage.

Caroline Rey: Die Fragen sprechen ein bekanntes Problem an. Velofahrende müssen sich einen immer gleich breitbleibenden Velostreifen mit immer mehr Mitbenützenden wie beispielsweise E-Rollerfahrenden teilen. Damit für die angesprochenen Fahrzeugtypen inklusive Velo eine gute Infrastruktur geschaffen werden kann, braucht es den klaren politischen Willen und Finanzen, dies auch umzusetzen. Das neue Velokonzept will diesen

Umstand berücksichtigen. Wir haben genau hingeschaut und in der Vernehmlassung nochmals darauf hingewiesen.

Martin Waldis: Die Antwort zeigt, dass der Bund per 1. Juli 2025 wichtige Regeln harmonisiert hat und dass die Luzerner Polizei diese Fahrzeuge kontrolliert und die eigentlichen Schwierigkeiten benennt. Elektro-Kleinfahrzeuge lassen sich mit geringem Aufwand technisch verändern und schneller machen. Genau darum geht es heute. Es gibt Regeln, aber es gibt nach wie vor Vollzugslücken. Solange zugelassene Elektro-Leichtfahrzeuge ohne klare Identifikation im Mischverkehr mit Fussgängerinnen, Fussgängern und Velofahrenden unterwegs sind, steigt das Risiko. Bei E-Trottinetten bis 20 Stundenkilometer und bei E-Rollern bis 25 Stundenkilometer braucht es heute in der Regel kein Kontrollschild, keine Immatriculation und keine Typengenehmigung und es wird auf Eigenverantwortung gesetzt. Für die Polizei ist das im Alltag schlicht schwierig. Wer ist der Halter? Ist der Fahrzeugtyp überhaupt zulässig? Ist das Gerät manipuliert? Welche Höchstgeschwindigkeit gilt tatsächlich? Wer mit dem Velo, Töffli oder mit dem schnellen E-Bike unterwegs ist, braucht Kontrollschilder, Fahrzeugausweise und einen Helm. Beim E-Trottinett und beim E-Roller gelten deutlich mildere Vorgaben. Diese Differenz ist für die Bevölkerung immer weniger nachvollziehbar. Es geht nicht um Symbolpolitik, sondern um klare Kategorien, kontrollierbare Regeln und um bessere Daten. Das ist keine Einzelmeinung. In der eidgenössischen Vernehmlassung verlangen Luzern, mehrere Kantone und Polizeiorgane ausdrücklich strengere vollzugstaugliche Regeln, darunter Helmpflicht oder Typengenehmigung und Kontrollschildpflicht für selbstangetriebene leichte Motorradfahrer wie E-Trottinette und E-Roller. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) empfiehlt aus Präventionssicht eine Helmtragepflicht für alle leichten Motorfahräder. Auch die Sicherheitslage gibt zu denken. Das Bundesamt für Strassen (Astra) meldet für das Jahr 2025 bei den E-Bikes 24 Tote und 586 Schwerverletzte. In den detaillierten Bundeszahlen werden bei den E-Trottinetten für das Jahr 2025 3 Tote und 152 Schwerverletzte ausgewiesen. Die internationale Forschung zeigt, dass nach der Einführung von Shared E-Scooting polizeilich registrierte Unfälle mit Personenschaden im Schnitt um 8,2 Prozent stiegen, besonders dort, wo die Infrastruktur schwach ist. Daher ist die Schlussfolgerung klar: Die Reform von 2025 war ein Schritt, aber sie hat die Debatte nicht beendet. Gerade beim Tuning, fehlender Identifizierbarkeit, unklaren Fahrzeugkategorien, Helmtragen und Schutz im Fussgängerverkehr besteht weiter Handlungsbedarf. Genau dort setzt die Motion M 583 von Bernhard Steiner an.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Fabian Peter.

Fabian Peter: Wir haben die Fragen klar beantwortet. Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Der Bund hat zu diesen Fahrzeugen klare Regelungen erlassen. Wir haben uns aber auch eingebracht – Martin Waldis hat es ausgeführt – um noch zusätzliche klarere Regeln zu fordern. Wir sind aber auch an diese Regeln gebunden. Im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit führt die Luzerner Polizei sowohl präventive als auch repressive Kontrollen von sogenannten Trendfahrzeugen wie E-Rollern oder E-Scootern durch. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs hat die Anzahl dieser Fahrzeuge insbesondere in städtischen und Agglomerationsgebieten deutlich zugenommen. Einerseits fordert die Menge der Fahrzeuge die Polizei in der Ahndung von Verstössen aber auch in der Prävention sehr stark. Andererseits gibt es bei der Infrastruktur noch Verbesserungsmöglichkeiten. Die verschiedenen Themen, mit denen wir uns beschäftigen, etwa die Radrouten, werden zu einer Verbesserung führen. Insbesondere stellt auch die Luzerner Polizei fest, dass sich Fahrzeuglenkende solcher Trendfahrzeuge nicht immer an die geltenden Verkehrsregeln halten. Ob dies aufgrund mangelnder Kenntnis oder aus anderen Gründen geschieht, lässt sich nicht abschliessend beurteilen. Bei solchen Neuerungen ist man zudem nicht immer sicher im Umgang, das gehört leider auch hier dazu. Es ist ein wichtiges Thema, das wir weiterhin beobachten werden. Ich danke dem Justiz- und Sicherheitsdepartement (JSD) und der Luzerner Polizei, die uns bei der Beantwortung der Fragen geholfen haben.