

Luzern, 3. Februar 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 536**

Nummer: A 536
Protokoll-Nr.: 137
Eröffnet: 09.09.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement i.V. mit
Justiz- und Sicherheitsdepartement

Anfrage Birrer Martin und Mit. über E-Roller beziehungsweise E-Scooter auf dem Luzerner Strassennetz

Zu Frage 1: Ist der Luzerner Regierungsrat bereit, sich dem Problem zu stellen und aktiv Lösungen zu suchen?

Der Bund hat zu diesen Fahrzeugen klare Regelungen erlassen (vgl. Antwort zur Frage 2). Es gibt also für die angesprochenen Fahrzeugtypen klare Regeln und keine sogenannte rechtsfreie Zone.

Im Rahmen ihrer Patrouillentätigkeit führt die Luzerner Polizei sowohl präventive als auch repressive Kontrollen von sogenannten Trendfahrzeugen (z. B. E-Roller und E-Scooter) durch. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs hat die Anzahl dieser Fahrzeuge – insbesondere in städtischen Gebieten – deutlich zugenommen.

Dabei stellt 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. Herausfordernd ist zudem, dass solche Fahrzeuge mit geringem Aufwand technisch verändert und dadurch leistungssteigernd modifiziert werden können, was zu Geschwindigkeiten oberhalb der zulässigen Werte führen kann. Die Luzerner Polizei verfügt für die technische Überprüfung von solchen Trendfahrzeugen über geeignete Kontrollmittel und setzt für solche Kontrollen unter anderem auch Spezialisten ein.

Zu Frage 2: Welche Grundlagen bestehen im Strassenverkehrsgesetz für E-Scooter bzw. E-Roller – wer darf sich wie und wo, mit wem, ab welchem Alter, mit oder ohne Führerausweis im öffentlichen Strassenraum bewegen?

Gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz ([SVG](#)) hat der Bund in mehreren Verordnungen umfangreiche Vorschriften über Zulassung und Betrieb von Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen erlassen, so auch für die Fahrzeuge des Langsamverkehrs ([Link](#)).

Als Fahrzeuge des Langsamverkehrs gelten u. a. Fahrräder und Motorfahrräder. Gemäss Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (Art. 18 [VTS](#)) gelten als Motorfahrräder:

- Schnelle Motorfahrräder (einplätzig, einspurig, reiner Motorbetrieb bis 30 km/h, Motorleistung ≤ 1.00 kW, Gesamtgewicht ≤ 200 kg)
 - o Verbrennungsmotor mit Hubraum ≤ 50 cm³ («Mofa»)
 - o elektrischer Antrieb sowie Tretunterstützung bis 45 km/h («Schnelle E-Bikes»)
- Leicht-Motorfahrräder (Gesamtgewicht ≤ 250 kg, Motorleistung ≤ 0.50 kW, elektrischer Antrieb)
 - o mit Sitzgelegenheit und elektrischem Antrieb bis 25 km/h (z. B. langsame E-Bikes, **E-Roller**, leichte E-Cargobikes)
 - o ohne Sitzgelegenheit und elektrischem Antrieb bis 20 km/h (z. B. E-Trottinette)
- Motorisierte Rollstühle (elektrischer Antrieb bis 25 km/h, Motorleistung ≤ 2.00 kW)
- Elektro-Stehroller (einplätzig, selbstbalancierend, elektrischer Antrieb bis 25 km/h, Gesamtgewicht ≤ 250 kg, Motorleistung ≤ 2.00 kW)
- Schwere Motorfahrräder (mehrspurig, elektrischer Antrieb bis 25 km/h, Gesamtgewicht ≤ 450 kg, Motorleistung ≤ 2.00 kW)

Die Motorfahrradfahrenden haben die Vorschriften für Radfahrende zu beachten und zusätzlich die allgemeinen und signalisierten Höchstgeschwindigkeiten gemäss Signalisationsverordnung einzuhalten (Art. 42 Abs. 4 [SSV](#)). Sie müssen die Radverkehrsanlagen (Radwege und Radstreifen) benützen, sofern solche vorhanden sind (Art. 46 [SVG](#)). Ansonsten müssen sie auf der Fahrbahn fahren, da das Trottoir grundsätzlich den Zufussgehenden vorbehalten ist (Art. 43 [SVG](#)).

Bezüglich der Symbole «Fahrrad» und «Motorfahrrad», die auf Signalen und Zusatztafeln verwendet werden, gilt seit dem 1. Juli 2025:

- Alle Fahrräder und Motorfahrräder werden vom Symbol «Fahrrad» erfasst (Art. 64 Abs. 6 [SSV](#), vgl. auch Ausführung vom Bund ([Link](#))). Sie müssen die Radwege benutzen, sofern diese als benutzungspflichtig signalisiert sind.
- Schnelle und schwere Motorfahrräder werden vom Symbol «Motorfahrräder» erfasst (Art. 64 Abs. 6bis [SSV](#)).

Schwach motorisierte E-Roller gelten als Leicht-Motorfahrräder. Voraussetzung zur Zulassung sind u. a. eine Sitzgelegenheit, ein Gesamtgewicht ≤ 250 kg, eine Motorleistung ≤ 0.50 kW und ein elektrischer Antrieb, der bis höchstens 25 km/h wirkt. Eine Immatrikulation des Fahrzeugs (Fahrzeugausweis, Kontrollschild) ist nicht erforderlich. Ab 16 Jahren ist kein Führerausweis erforderlich. InhaberInnen eines Führerausweises der Spezialkategorie M (Motorfahrräder), der bereits ab 14 Jahren erlangt werden kann, sind ebenfalls fahrberechtigt. Die Fahrzeugführenden müssen die Radverkehrsanlagen (Radwege und Radstreifen) benützen, sofern solche vorhanden sind. Ansonsten müssen sie auf der Fahrbahn fahren.

Zu Frage 3: Eine Helmpflicht besteht für sämtliche Kategorien von E-Rollern bzw. E-Scootern nicht. Gibt es verbindliche Zahlen zu Unfällen mit diesen Verkehrsträgern?

Die polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfälle werden schweizweit mit dem Unfallaufnahmeprotokoll (UAP) des Bundesamt für Strassen ASTRA erfasst (vgl. Ausführung vom Bund

([Link](#)). Motorfahräder ohne Tretunterstützung werden im UAP als Fahrzeugart «Motorfahrrad (ohne E-Bike)» erfasst. Entsprechend gibt es für diese Kategorie Unfallzahlen, nicht jedoch spezifisch für E-Roller.

Zu Frage 4: Wie werden die neuen Elektrofahrzeuge im Radroutenkonzept eingebunden?

Die angesprochenen Elektrofahrzeuge sind im verkehrsrechtlichen Sinn Leicht-Motorfahräder und für sie gelten dieselben Verkehrsregeln wie für Radfahrende (vgl. Antwort zur Frage 3). Sie sind deshalb auf allen Radverkehrsanlagen einzuplanen. Dieser Umstand wird im neuen Velokonzept berücksichtigt. Die Bedürfnisse der angesprochenen Fahrzeugtypen an die Infrastruktur unterscheiden sich im Grundsatz nicht von denjenigen herkömmlicher Radfahrenden mit und ohne Tretunterstützung. Aus Sicht des Regierungsrats wird daher mit der Umsetzung der Vorgaben aus dem nationalen Veloweggesetz für ein sicheres, durchgängiges, direktes und attraktives Velowegnetz, das wo immer möglich und angebracht getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird, auch für die angesprochenen Fahrzeugtypen eine gute Infrastruktur geschaffen.

Zu Frage 5: Inwiefern ist es möglich, die verschiedenen Fortbewegungsmittel zukünftig an den Infrastrukturkosten zu beteiligen?

Eine direkte Beteiligung der verschiedenen Fahrzeugtypen im Bereich der leichten Motorfahräder an den Infrastrukturkosten könnte sich an der in den vergangenen Jahren wiederholt politisch diskutierten Wiedereinführung der Velovignette orientieren. Allerdings wurde das Postulat [P 206 Bucher Markus und Mit. über die Einführung einer finanziellen Beteiligung von Velofahrenden an den Infrastrukturkosten des Radroutenkonzepts](#) am 16. September 2024 mit 55 zu 47 Stimmen abgelehnt. Auf Bundesebene wurde eine 2022 eingereichte Motion (Motion 22.3295 Benjamin Giezendanner und Mit. Kostenselbstbeteiligung im Veloverkehr) 2024 wieder zurückgezogen.

Inzwischen sind auf kantonaler wie nationaler Ebene neue Vorstösse zum Thema Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hängig (Motion [M 546 Steiner Bernhard und Mit. über eine faire und verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Luzern](#) sowie Motion 25.3318 Nina Fehr Düsel und Mit. Velofahrer könnten mit einer Vignette die Deckung der Infrastrukturkosten mittragen).

Der Regierungsrat hat mit der Vernehmlassungsbotschaft [«Künftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs; Entwurf eines Gesetzes über eine Neuregelung der Verwendung der zweckgebundenen Einnahmen aus den Verkehrssteuern und der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe \(LSVA\)»](#) im September 2025 einen umfassenden Vorschlag zur künftigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur vorgelegt. Darin ist keine finanzielle Beteiligung von Velofahrenden durch die Einführung einer Veloabgabe vorgesehen.