

April 2026

Die geteilte Mikromobilität hat in der Schweiz aktuell kein Sicherheitsproblem, welches eine Helm-, Zulassungs- und Versicherungspflicht rechtfertigen könnte.

Ogleich in der Schweiz erst im Juli 2025 neue Regeln für den Langsamverkehr in Kraft getreten sind und eBikes, eCargobikes, eRoller, eTrottinettes und ähnliche Fahrzeuge bis max. 25 km/h alle zur Kategorie «Leicht-Motorfahräder» gehören und somit ohne Helmpflicht genutzt werden können, hat NR Matthias Jauslin (GLP) im September 2025 die Motion [25.3995](#) «Helmpflicht und Führerausweis für E-Roller und ähnliche Trendfahrzeuge» eingereicht. Im Januar 2026 hat die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) zum gleichen Thema die Motion [26.3010](#) verabschiedet. Über letztere wird der Nationalrat am 30. April 2026 während seiner Sondersession entscheiden.

Die Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO) hat bereits im Oktober 2025 in einem entsprechenden Positionspapier dargelegt, warum die in der Motion vorgeschlagenen Massnahmen die Mikromobilität nicht sicherer machen, dafür aber einer nachhaltigen Mobilitätswende schaden und verkehrswirtschaftliche Innovationen in der Schweiz ausbremsen.

Mit diesem Argumentarium unterstreicht der Branchenverband seine Ablehnung dieser Motion und geht dezidiert auf die vermeintlichen Verkehrssicherheitsargumente ein, welche von den Befürwortern einer Helmpflicht ins Feld geführt werden.

- 1. Die Helmpflicht für langsame Elektroleichtfahrzeuge führt in eine erzwungene «Vollverhelmung» des gesamten Langsamverkehrs!** Die wiederkehrenden Vorstösse für eine *Velohelmpflicht* der letzten Jahrzehnte in der Schweiz sind allesamt aus guten und vielfältigen Gründen gescheitert. Gegen die Einführung einer Helmpflicht für Elektroleichtfahrzeuge, die mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h unterwegs sind, gelten die gleichen guten und vielfältigen Gründe. Weniger eVelo- und eTrottifahrende führen zu mehr Autoverkehr, mehr Stau und mehr Emissionen.
- 2. Erfolgreiche Verkehrssicherheitsmassnahmen beruhen nicht auf Anekdoten und populistischen Einlassungen!** Nur eine evidenzbasierte Verkehrssicherheitsarbeit garantiert Präventionserfolge und öffentliche Akzeptanz – insbesondere dann, wenn es um die Sicherheit neuer Fahrzeugtypen und Nutzungsmodelle geht. Bis dato sind die Unfalldaten von Elektroleichtfahrzeugen ungenügend sowie die Datenlage nach Einführung der Schweizer Neuregelung im Juli 2025 unvollständig und uneindeutig. Aus den bisherigen Daten können keine Rückschlüsse hinsichtlich der zwingenden Notwendigkeit, Alternativlosigkeit und Wirksamkeit einer Helmpflicht für alle Elektroleichtfahrzeuge abgeleitet werden. Dafür braucht es grössere Datensätze und eine umfassendere Präventionsdiskussion. Eine generelle Helmpflicht missachtet enorme Unterschiede zwischen Verkehrsrisiken.
- 3. Mit dem Tragen eines Helms wird die jeweilige Fahrt sicherer; die Einführung einer Helmpflicht macht den Verkehr insgesamt jedoch unsicherer!** Sämtliche Mikromobilitätsanbieter innerhalb

des Verbandes CHACOMO befürworten das Tragen eines Helms und empfehlen dies auch ihren Nutzenden. Studien zeigen, dass die Helmpflicht Kopfverletzungen nur gering senkt, aber die Anzahl Velonutzer spürbar reduziert. Dort wo weniger (e)Velo- und (e)Trottfahrende verkehren, dominieren die Autos stärker und der Verkehr wird unsicherer. Durch den „Safety by Numbers“-Effekt wird es für alle (e)Trotti- und (e)Velo-Fahrerinnen und -Fahrer sicherer: je mehr Menschen mit dem (e)Velo oder (e)Trotti unterwegs sind, desto vorsichtiger verhalten sich Autofahrende. Die (e)Trottis machen die Strasse für (e)Velo-Nutzende sicherer und umgekehrt. Eine gesetzliche Helmpflicht würde die Nutzung von (e)Velos und (e)Trottis deutlich verringern und somit paradoxerweise auch die Verkehrssicherheit der verbleibenden Nutzenden, selbst derer, die einen Helm tragen, verschlechtern.

- 4. Eine generelle Helmpflicht für Elektroleichtfahrzeuge aller Art untergräbt eine ressourcenschonende und bewegungsfördernde Mobilitätswende und verringert die Lebensqualität in Schweizer Städten und Gemeinden!** Eine gesetzliche Helmpflicht führt zu einem drastischen Nutzungseinbruch geteilter eVelos und eTrottis: In Australien und Dänemark etwa ging diese um bis zu 60 % bzw. 70 % zurück. Gleichzeitig stellte eine dänische Expertenkommission fest, dass durch die 2022 in Dänemark in Kraft getretene Helmpflicht für E-Scooter die Unfallzahlen konstant blieben. Eine ähnliche Entwicklung wäre in der Schweiz zu befürchten und stünde im Widerspruch zu den eidgenössischen Verkehrs- und Klimazielen.
- 5. Eine Helmpflicht und die wiederkehrenden Debatten darum vernebeln nur den Blick auf den dringlichen Einsatz deutlich wirksamerer Verkehrssicherheitsmassnahmen!** Der wichtigste Sicherheitsfaktor ist die Infrastruktur. Gerade die aktuell vorbildliche Situation in der Schweiz zeigt: Nur ein flächendeckender Ausbau sicherer, baulich getrennter Radwege, reduzierte Tempolimits auf den Verkehrsflächen in urbanen Räumen und Massnahmen zur Veränderung des Modal Splits zugunsten der aktiven Mobilität erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und schaffen weitere Anreize für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen wie eVelos oder eTrottis. Ein aufgezwungener Helm verhindert keinen Unfall; bessere Infrastruktur hingegen schon. Eine Analyse aller polizeilich gemeldeten Unfälle in 93 europäischen Städten zeigte, dass gut ausgebaute Infrastruktur massgeblich zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer beiträgt. In solchen Städten führte die Einführung von eTrotti-Sharing zu keinem Anstieg der Unfallzahlen. Staatliche Ressourcen in der Verkehrssicherheitspolitik und -arbeit sollten effizient eingesetzt werden und dorthin fliessen, wo sie den grössten Effekt zeigen.
- 6. Eine Helmpflicht geht gegen die Realität der Nutzenden und forciert ein gescheitertes Leihmodell, obwohl sie bereits ihren eigenen Helm tragen!** Sharing-Angebote werden typischerweise spontan und flexibel genutzt – etwa für den Weg zur nächsten ÖV-Station und kurzfristige Termine. Diese situative Nutzung ist ein zentrales Merkmal und ein wesentlicher Vorteil von Shared-Mobility-Diensten, dass durch eine Helmpflicht verunmöglicht wird. Pilotprojekte zur Integration von Helmen in die Shared Mobility sind aufgrund von Hygienebedenken, Diebstahl, Vandalismus und hohen Wartungskosten durchweg gescheitert. Die Akzeptanz für „Gemeinschaftshelme“ bei den Nutzenden ist praktisch nicht vorhanden. In der Schweiz funktioniert die Eigenverantwortung: Die freiwillige Helmtragequote ist sehr hoch, sie beträgt bei Velos knapp **60%** und bei eBikes bis 25 km/h **70%** – Tendenz steigend.
- 7. Regulatorischer Übermut schadet der Verkehrssicherheit und den Unternehmen!** Regulatorische Entscheidungen wie eine Helmpflicht lösen unmittelbar unternehmerische

Entscheidungen bei Shared Mobility Anbietern aus – etwa in Bezug auf Investitionen, Flottenplanung oder Marktexpansion. Für einen innovativen Wirtschaftsstandort ist es von entscheidender Bedeutung, dass Unternehmen sich auf stabile regulatorische Rahmenbedingungen verlassen können und nicht jährlich mit neuen, grundlegenden Vorgaben konfrontiert werden. Planungssicherheit ist eine zentrale Voraussetzung für Investitionen und Innovation – gerade in einem so dynamischen Marktsegment wie der Shared Mobility.

- 8. In der liberalen Schweiz führen Einsicht, Eigenverantwortung und Freiwilligkeit zu mehr Sicherheit; aufgezwungene Ge- und Verbote erzeugen Widerstand und untergraben das breite gesamtgesellschaftliche Engagement in der Verkehrssicherheitsarbeit!** Die freiwillige Helmtragequote im Schweizer Sport und Verkehr ist dank erfolgreicher Kampagnen bereits dauerhaft hoch und liegt bei eBikes bis 25 km/h beispielsweise bei **70 %**. Auch beim Skifahren beträgt sie über 95 %, obwohl keine Helmpflicht besteht. Hingegen zeigt sich in Ländern mit einer Velohelmpflicht (z. B. Australien und Dänemark) keine signifikante Reduktion schwerer Kopfverletzungen, aber eine massive Abnahme des Veloverkehrs, insbesondere bei Kindern. Die Schweiz setzt traditionell auf Eigenverantwortung; eine generelle Pflicht wäre ein ungewöhnlich starker Eingriff.

Kontakt:

Dr. Jörg Beckmann, Vizepräsident CHACOMO; +41 79 619 79 80; info@chacomo.ch

Dr. Anna Ludwig, Geschäftsstelle; +41 76 319 58 57; info@chacomo.ch