

September 2026

Vorschriftswidrige eTrottis und eMopeds sind nicht im Sharing anzutreffen. Im Privatbesitz stellen sie ein Vollzugsproblem dar – keinen Bedarf für noch mehr Vorschriften

Juristische und technische Erläuterungen zur Mikromobilität in der Schweiz.

Eine Position der „Swiss Alliance for Collaborative Mobility“ (CHACOMO)

eTrottis und eMopeds sind beliebt – aber was sind das genau für Fahrzeuge?

In der Schweiz werden eTrottis und eMopeds immer beliebter. 2025 gab es schweizweit 8'887 geteilte eTrottis und eMopeds mit insgesamt 6,2 Mio. Nutzungen – eine Zunahme von 25 % gegenüber 2024 –, wie das [neuste Marktmonitoring von CHACOMO](#) zeigt. Die grosse Beliebtheit dieser Fahrzeuge sorgt nicht nur für öffentliche Kritik, sondern ist für ihre Gegner ein ständiges Ärgernis. Aber wie sind diese Fahrzeuge genau definiert?

Seit dem 1. Juli 2025 sind diese Fahrzeuge, sowie weitere Mikromobilitätsfahrzeuge wie langsame und schnelle eBikes, umfassend geregelt:

Als **eTrottis** gelten elektrisch angetriebene eTrotтинettes mit 2 Rädern, auf denen man steht, mit einem elektrischen Antrieb bis 500 Watt, einer Geschwindigkeit von max. 20 km/h und einem Gesamtgewicht bis 250 kg (Art. 18 lit. b VTS).

Als **eMopeds** gelten elektrisch angetriebene kleine Mopeds, die langsamen eBikes ähneln können, auf denen man sitzt, mit einem elektrischen Antrieb bis 500 Watt, mit einer Geschwindigkeit von max. 25 km/h und einem Gesamtgewicht bis 250 kg (Art. 18 lit. b VTS).

Vorschriftswidrige eTrottis und eMopeds gelten als Motorräder

Problematisch und gefährlich ist, dass eTrottis und eMopeds im öffentlichen Raum gefahren werden, welche dem gesetzlichen Rahmen widersprechen. Diese sind meistens einfach und zu erschwinglichen Preisen zu erwerben. Der Verkauf von vorschriftswidrigen Fahrzeugen ist in der Schweiz legal. Sicherzustellen, dass Fahrzeuge rechtlich konform

sind und entsprechend betrieben werden, liegt in der Verantwortung der Nutzenden. **Für CHACOMO ist klar, dass vorschriftswidrige Fahrzeuge nicht im öffentlichen Raum benutzt werden dürfen.**

Immer wieder wird im öffentlichen Diskurs behauptet, dass diese vorschriftswidrigen, getunten, viel zu schnellen eTrottis und eMopeds nicht geregelt seien. Gleichzeitig häufen sich auf nationaler Ebene die politischen Forderungen nach zusätzlichen Regeln. Diese Behauptungen sind jedoch haltlos.

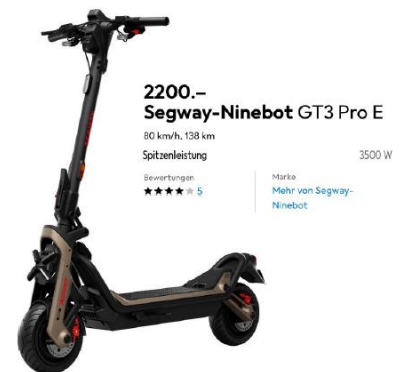
Die neuen Vorschriften vom 1. Juli 2025 regeln nicht nur umfassend die Vorgaben und den Gebrauch dieser Fahrzeuge. Darüber hinaus greifen die Vorschriften auch für nichtkonforme Fahrzeuge, die zum Beispiel zu schwer sind oder zu schnell fahren. Damit gehören «viel zu schnelle» eTrottis und eMopeds nicht mehr in die Kategorie der sogenannten Leicht-Motorfahrräder (Art. 18 lit. B VTS), sondern in die (strengere) Kategorie der Motorräder (geregelt in Art. 14 VTS), wie das folgende Beispiel zeigt:

eTrotti

- ✗ Elektrischer Antrieb bis 0.5 kW
- ✗ Max 20 km/h ohne Sitz für Führerin
- ✓ Gesamtgewicht bis 250kg

Motorrad

- ✓ 80 km/h
- ✓ Einspurig
- ✓ Zwei Räder



Quelle: eigene Darstellung, Galaxus

Somit erfüllt zum Beispiel der Segway-Ninebot GT3 Pro E nicht die gesetzlichen Kriterien eines eTrottis, jedoch sehr wohl diejenigen eines Motorrads. Daraus folgt, dass der Lenker zumindest Inhaber eines Führerausweises der Kategorie A1 sein muss. Grundsätzlich sind auch Bestimmungen zu Helmpflicht, Kontrollschild und Fahrzeugausweis verletzt. Der Gebrauch eines solchen «vorschriftswidrigen Trotti-Motorrad» ohne Führerausweis **ist somit strafbar. Dies bestätigt auch die Rechtsprechung.**¹ Gleiches gilt für eMopeds.² **Fahrzeuge, die nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen, stellen ein reales Sicherheitsrisiko im Strassenverkehr dar. Solche Fahrzeuge sind jedoch im Privatbesitz und in der Schweiz nicht im Sharing anzutreffen. Die Sharing-Anbieter**

¹ BGer 1C_495/2013 vom 7.1.2014; OGer AG, SST.2025.54 vom 20.8.2025; VGer SO, VWBES.2023.70, vom 2.8.2023.

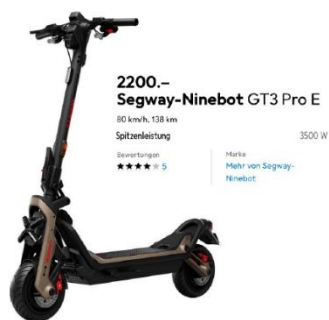
² Strassenverkehrsrechtstagung 2026, Vortrag von Prof. Stefan Maeder, «Elektrische Trendfahrzeuge im Strassenverkehrsrecht», Fribourg.

und Mitglieder von CHACOMO halten sich selbstverständlich strikt an die geltenden Vorschriften.

Privatbesitz ist nicht gleich Sharing

Es darf nicht vergessen gehen, dass es zahlreiche Modelle von eTrottis und eMopeds gibt, die dem gesetzlichen Rahmen entsprechend und sicher in der Nutzung sind. Auch bei eTrottis und eMopeds im Privatbesitz gilt: nicht alle eTrottis und eMopeds sind gleich. Es gibt einen Wildwuchs von Anbietern beim Verkauf. Dabei ist es wichtig, eTrottis und eMopeds nur bei spezialisierten und vertrauenswürdigen Händlern.

Nicht nur im Privatbesitz, sondern – und vor allem – im Sharing sind eTrottis vorschriftskonform.



VS.

eTrottis im Privatbesitz

- ✗ ✓ Elektrischer Antrieb bis 0.5 kW
- ✗ ✓ Max 20 km/h ohne Sitz für Führerin
- ✗ ✓ Gesamtgewicht bis 250 kg

eTrottis im Sharing

- ✓ Elektrischer Antrieb bis 0.5 kW
- ✓ Max 20 km/h ohne Sitz für Führerin
- ✓ Gesamtgewicht bis 250 kg

Quelle: eigene Darstellung, Galaxus

Die Anbieter geteilter Mobilität in der Schweiz verpflichten sich, die strengen Schweizer Regeln einzuhalten und entwickeln laufend ihre Sicherheitsstandards weiter. Zu den neusten Entwicklungen und Sicherheitsstandards in der Branche zählen:

1. Geofencing: An stark genutzten Flächen können per GPS Abstellzonen, Geschwindigkeitsreduktionszonen (z. B. in Fussgängerzonen), Fahrverbotszonen und Parkverbotszonen vorgesehen werden.
2. Hardware mit Sicherheitsfokus: Bei eTrottis im Sharing wird ein stärkerer Sicherheitsfokus auf die Hardware gelegt, indem sie stabiler, ergonomischer und schwerer gebaut sind. Sie haben beispielsweise grössere Räder, welche für deutlich mehr Stabilität auf Kopfsteinpflaster, Geleisen und bei Nässe sorgen.
3. Engmaschige Wartung der Fahrzeuge: Durch die regelmässige Wartung sind Sharing-Fahrzeuge sicherer als Fahrzeuge im Privatbesitz.
4. Konsequente Nutzer-Sanktionen: Automatische Verwarnungen bis hin zur Kontosperrung bei Regelverstössen wie Gehwegfahren, Tandemfahrten (zu zweit auf einem Fahrzeug), wiederholtem Falschparkieren oder das Fahren im alkoholisierten Zustand.
5. Proaktive Aufklärung und Prävention: Die Anbieter informieren aktiv über ihre Apps, Newsletters, direkt an den Fahrzeugen und auf Social Media. Darin wird den Nutzende auch geraten, einen Helm zu tragen .

Mit Massnahmen wie diesen wartet die Sharing-Branche nicht auf Regulierungen, sondern investiert proaktiv in Ordnung und Sicherheit im Strassenverkehr.

Falls bei aller Sorgfalt der Anbieter einmal ein eTrotti falsch parkiert sein sollte, hat Lime zusammen mit Bolt, Dott, Voi und Pick-e-Bike eine anbieterübergreifende Meldeplattform für falsch parkierte eTrottis lanciert: www.trotti-melder.ch. Falsch parkierte eTrottis können damit direkt beim jeweiligen Anbieter gemeldet werden.

Vollzug stärken statt die Sharing-Branche unter Generalverdacht zu stellen

Die Rahmenbedingungen für den legalen Betrieb sind klar. Die Sharing-Branche wird zu Unrecht unter Generalverdacht gestellt, obwohl das sicherheitsrelevante Problem sowie das Fehlverhalten einzelner Nutzender ein Vollzugsproblem sind. Strengere Vorschriften für geteilte Mikromobilität ändern daran nichts, vielmehr braucht es einen konsequenten Vollzug der bestehenden Vorschriften. Derweil setzt sich der Branchenverband CHACOMO gemeinsam mit seinen Mitglieder weiterhin proaktiv für mehr Sicherheit ein.

Kontakt

Dr. Anna Ludwig, Geschäftsführerin; +41 79 813 13 66; info@chacomo.ch