

Schweizer behalten alte Autos länger – das schadet dem Klima

Daten zur Mobilität Nur noch 233’737 Neuwagen wurden 2025 verkauft – ein historischer Tiefstand. Das Problem aus Sicht des Klimaschutzes: Wer ein älteres Auto fährt, stösst mehr CO₂ aus.

Benjamin Bitoun

Die Autohändler haben ein historisch schlechtes Jahr hinter sich. In 25 Jahren haben Schweizerinnen und Schweizer noch nie so wenige neue Autos gekauft. Gerade einmal 233’737 Neuwagen wurden 2025 verkauft – nochmals über 2 Prozent weniger als im schwachen Vorjahr. Es ist das sechste schlechte Jahr in Folge.

Damit setzt sich ein Trend fort, der seit einem Vierteljahrhundert fast nur eine Richtung kennt: nach unten. Sogar während der Finanzkrise von 2009 wurden mehr Autos gekauft. Ebenso 2020 – im Coronajahr. Heute liegt die Anzahl neu zugelassener Autos rund 26 Prozent tiefer als im Jahr 2000.

In der Schweiz, ehemals das Land der Sonntagsausfahrten und der Autopartei, die noch Anfang der 1990er mit acht Sitzen im Nationalrat vertreten war, scheint der Autoboom definitiv vorbei.

Das trifft umso mehr zu, wenn man berücksichtigt, dass die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 25 Prozent von 7,2 auf über 9 Millionen Menschen gewachsen ist. Immer mehr Menschen, immer mehr Autos – diese als Naturgesetz angenommene alte Gleichung scheint nicht mehr aufzugehen.

Da stellt sich die Frage: Ändern die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz gerade ihr Mobilitätsverhalten?

Mit Blick auf die Klimaziele wirkt die rückläufige Anzahl neuer Autos auf der Strasse rein intuitiv wie eine positive Nachricht. Mehr noch, weil sich vor allem die klassischen Verbrenner im freien Fall befinden. Der Verkauf von neuen Benzinern ging gegenüber dem Vorjahr um fast 20 Prozent zurück, derjenige von Dieselautos sogar um 30 Prozent.

Weniger Neuwagen bedeutet nicht mehr Klimaschutz

Bei genauerem Hinsehen zeigt sich jedoch, dass weniger Neuwagen keineswegs automatisch mehr Klimaschutz bedeutet. Zwar gewinnt der öffentliche Verkehr gemäss Zahlen des Bundes in den letzten Jahren im Vergleich zum Auto leicht an Boden.

Doch gleichzeitig wird in der Schweiz kaum weniger Auto gefahren. Vielmehr werden alte Autos einfach zehn Jahre behalten, drei Jahre länger als noch im Jahr 2000 – und stossen dadurch im Schnitt deutlich mehr schädliche Klimagase aus, als das bei Neuwagen der Fall ist.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Verkäufe von E-Autos weiter hinter den Erwartungen zurückbleiben. Zwar belegt das Model Y von Tesla mit Rang zwei eine Spitzenposition in der Schweizer Verkaufsrangliste. Doch insgesamt schaffen es lediglich drei reine Elektroautos unter die 15 meistverkauften Modelle der Schweiz. Das beliebteste Auto ist dagegen ein SUV von VW, den es nicht als reines E-Auto zu kaufen gibt.

Eigentlich sollte mittlerweile die Hälfte aller Neuwagen mit Strom fahren, in der Realität sind



Die Neugierde auf das neue Auto ist verfliegen: Die Neuwagenverkäufe sind so tief wie seit 25 Jahren nicht mehr. Collage: Michael Treuthardt; Fotos: Imago

es erst 34 Prozent. Damit gehört die Schweiz im europäischen Vergleich nicht mehr zur Spitzengruppe.

Die Schweizer Autoimporteure stellt das vor ein doppeltes Problem: Nicht nur machen ihnen die rückläufigen Verkaufszahlen zu schaffen. Gleichzeitig hätten sie etwa doppelt so viele umweltfreundliche Elektroautos ver-

kaufen müssen wie 2024, um die strengeren CO₂-Grenzwerte einzuhalten und keine Sanktionen bezahlen zu müssen. Weil sie dieses Ziel um Längen verfehlt haben, müssen sie laut dem Branchenverband Auto Schweiz Strafen im «dreistelligen Millionenbereich» bezahlen.

An der Jahrestagung vom Dienstag schlugen die Autoim-

porteure deshalb Alarm, und sie richten Forderungen an die Adresse ihres ehemaligen Präsidenten: an Verkehrsminister Albert Rösti (SVP). Denn in der fehlgeleiteten Politik des Bundes und dessen widersprüchlichen Signalen zur E-Mobilität sehen sie die Hauptursachen der anhaltenden Verkaufsflaute.

Auto-Schweiz-Sprecher Frank Keidel sagt: «Für ein beschleunigtes Wachstum braucht es eine E-Mobilität-freundliche Politik samt tieferen Strompreisen und einen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in den Städten.»

Finanzielle Entlastung der Fahrer gefordert

Neben verbesserten Rahmenbedingungen fordert der Branchenverband vom Bund eine finanzielle Entlastung der Autofahrenden sowie die Abschaffung der vierprozentigen Importsteuer auf Autos. Diese war 1997 eingeführt worden, um Einnahmeverluste durch den Abbau von Zöllen aufgrund von Freihandelsabkommen auszugleichen. Seit 2018 fliessen die Gelder in den Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr.

Weil die Schweiz jedoch im Gegensatz zu Nachbarländern wie Deutschland, Italien oder Frankreich gar keine eigene Autoindustrie besitzt und in den Zollverhandlungen mit den USA alle anderen Industriezölle abgeschafft hat, sieht Auto Schweiz in der Importsteuer einen ungerechtfertigten Zoll sowie eine An-

omalie – noch dazu eine schädliche: Als nämlich der Auto-Zoll im Jahr 2024 auf Elektrofahrzeuge ausgeweitet wurde, gingen die Verkaufszahlen laut Verband gegenüber dem Vorjahr um 12,5 Prozent zurück.

Verkehrsminister Rösti steht im Gegenwind

Ein ähnlicher Einbruch drohe nun auch beim Schwerverkehr, warnt Auto-Schweiz-Sprecher Keidel. Dieses Mal durch die für 2029 geplante Ausweitung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf elektrische Lastwagen. «Wir sehen bereits jetzt, dass deswegen die Nachfrage nach E-LKW zurückgeht», so Keidel. Denn anders als zuweilen bei Personenwagen kaufe niemand einen E-Lastwagen, «weil er Elektromobilität cool findet». Dazu seien die Margen zu knapp. Wie zuvor bereits bei den Personenwagen drohe der Bund auch bei der Elektrifizierung des Schwerverkehrs eine zu Beginn vielversprechende Entwicklung wieder abzuwürgen.

Unter dem Druck der rückläufigen Autoverkäufe schlägt Bundesrat Rösti 2026 ausgerechnet aus seiner alten Branche ein härterer Gegenwind entgegen.

Zumindest für Auto Schweiz ist die Sache klar: Der Bund müsse sich entscheiden, sagt Sprecher Frank Keidel. Entweder wolle man die Klimaziele ernst nehmen oder aber mehr Einnahmen generieren. «Beides gleichzeitig geht nicht.»

Nur drei E-Autos unter den meistverkauften Neuwagen

Autoverkäufe im Jahr 2025		
1	Volkswagen Tiguan	5181
2	Tesla Model Y*	5080
3	Mercedes GLC-Klasse	4299
4	Volkswagen Golf	3985
5	Škoda Kodiaq	3895
6	Škoda Karoq	3452
7	Škoda Elroq*	3448
8	BMW X1	3428
9	Audi Q3	3416
10	Toyota Yaris	3313
11	Škoda Octavia	3088
12	Dacia Sandero	3066
13	Škoda Fabia	3025
14	BMW X3	3007
15	Škoda Enyaq*	2859

* bei diesen Modellen handelt es sich um E-Autos.

Tabelle: bit / Quelle: Auto-Schweiz