Trotz Albert Röstis umstrittener Steuer: E-Autos waren immer noch günstiger als Benziner

- 05.10.2025
- SonntagsZeitung
- Mischa Aebi

800 Franken pro Jahr für Stromer Verbände und Politiker laufen Sturm gegen die Pläne des Verkehrsministers. Doch ein Vollkostenvergleich zeigt: Trotz der Abgabe bleiben Autos mit Verbrennungsmotoren immer noch teurer.

Seit letzter Woche tobt ein heftiger Streit um eine neue Verkehrsabgabe: Bundesrat Albert Röstli will Elektroautos mit einer jährlichen Steuer belasten. Wie konventionelle Autos sollen auch Batteriefahrzeuge ab 2030 mit einer Abgabe zum Strassenunterhalt beitragen. Benzin und Dieselaautos werden heute über den Treibstoff besteuert.

Röstlis Vorschlag, nun auch Elektroautos zur Kasse zu bitten, sorgte für heftige Reaktionen. Thomas Rücker, Direktor von Auto-Schweiz, spricht von einem «Sargnagel für die Elektromobilität». Die Steuer belastet Haushalte und gefährdet die Klimaziele. Grünliberale bezeichneten den Bundesrat gar als «Geisterfahrer». Wenn Elektroautos teurer werden, breche ihr ohnehin stagnierender Absatz vollends ein, befürchten Röstlis Kritiker.

Die Mehrkosten für Elektroautofahrer wären tatsächlich beträchtlich. Berechnungen zeigen: Für ein Mittelklasseauto würde die Steuer je nach Fahrzeuggewicht bei jährlich 15'000 Kilometern gut und gerne 800 Franken betragen.

Mit dem Elektroauto jährlich 1300 Franken sparen

Doch ein Vollkostenvergleich der in der Schweiz beliebtesten Benzin- und Dieselaautos mit ihren elektrischen Zwillingen zeigt Erstaunliches: Selbst wenn Röstlis neue Steuer kommt, bleiben Stromer unter dem Strich günstiger als konventionelle Autos mit Verbrennungsmotoren. Das in der Schweiz am meisten verkaufte Auto mit Verbrennungsmotor ist der VW Tiguan, ein SUV der Mittelklasse, erhältlich unter anderem mit einem Dieselmotor. Sein elektrisch angetriebenes Pendant ist der ID4: ebenfalls ein VW, ebenfalls ein SUV, praktisch gleich lang, ähnlich grosser Kofferraum, erhältlich mit ähnlicher Ausstattung.

Aber: ausschliesslich von Batterien gespeist und nur mit Elektromotoren angetrieben. Laut Christian Frey, Mediensprecher von VW Schweiz, lässt sich der Tiguan gut mit dem Elektro-SUV vergleichen. Die Vollkostenrechnung von TCS und Energie Schweiz zeigt: Heute spart man mit dem Elektro-SUV von VW gegenüber dem Tiguan jährlich rund 1300 Franken. Sogar wenn man Röstlis geplante Abgabe einrechnet, kostet die Elektrovariante noch 500 Franken weniger. Der Vergleich basiert auf den in der Stadt Zürich geltenden Tarifsätzen für Strom und Motorfahrzeugsteuern.

Berücksichtigt sind sämtliche Kosten vom Reifenabrieb über Versicherungen, Amortisation bis hin zu Kosten für die Ladestation. Noch besser schneidet die elektrische Version des BMW iX ab. Auch dieses Modell ist ein Bestseller. Fährt man zum Beispiel als Berner den elektrischen BMW, spart man gegenüber der Benzinversion unter dem Strich pro Jahr satte 1370 Franken. Auch hier bleibt der Stromer, selbst wenn man Röstlis E-Steuer einrechnet, deutlich günstiger als der Benziner.

Genau gleich verhält es sich mit dem elektrischen Pendant zum Skoda Karoq. Auch er ist ein Blockbuster unter den Autos, auch hier ist die elektrische Variante günstiger. Es gibt Gegenbeispiele: So dürfte beim deutlich weniger oft verkauften Kleinwagen Opel Corsa die

elektrische Version vielerorts etwas teurer sein als der Verbrenner. Tatsächlich schneiden bei den Kleinwagen die Stromer tendenziell noch etwas schlechter ab. Andreas Block, Dozent an der ZHAW, spezialisiert auf Automobilmanagement, relativiert indessen: «Lange fokussierten die meisten Automobilhersteller aus wirtschaftlichen Gründen zuerst auf die Lancierung von grösseren Steckerfahrzeugen.

» Es zeichne sich aber gerade ein Wandel ab. Wegen der Anforderungen der Kunden und der sinkenden Herstellungskosten werden laut Block kleine Elektroautos auch deutlich günstiger.

«Steuern sind selten ausschlaggebend»

Es besteht also kaum Gefahr, dass sich jemand nach Einführung von Röstis Elektroautosteuer 2030 aus ökonomischen Gründen für einen Verbrennungsmotor entscheidet, zumal er mit der elektrischen Variante günstiger fahren würde. Das sieht auch Autoexperte Block so. Eine Steuer für Elektroautos werde die «Nachfrage nach Steckerfahrzeugen weder abwürgen noch bremsen» - sofern sie in einem verträglichen Umfang ausgestaltet sei.

«Wir beobachten, dass Steuern selten der ausschlaggebende Faktor beim Kaufentscheid sind», sagt Block. Entscheidend sei vielmehr, wie gut das Fahrzeug die Bedürfnisse der Käufer abdecke. Zudem könne man davon ausgehen, dass Elektroautos und Hybride bis 2030 technologisch weiter grosse Schritte machen, was ihnen einen weiteren Vorteil gegenüber Verbrennern verschaffe. An der Haltung der Autoimporteure ändert der Befund, dass Elektroautos auch mit Röstis Steuer noch günstiger wären, nichts: «Trotz mehr als 200 attraktiven Modellen im Markt zögern die Kunden», sagt Frank Keidel von Auto-Schweiz. Da sei eine zusätzliche Abgabe das völlig falsche Signal.

Der Bund bremse die E-Mobilität aus, statt sie zu fördern, sagt Keidel. Tatsächlich stagnierte der Verkauf neuer Elektroautos letztes Jahr. Die Ursache ist nicht klar. Die Importeure glauben, das liege daran, dass seit letztem Jahr für Elektroautos bereits die Importsteuern von 4 Prozent eingeführt worden sei. Eine Umfrage von Bonus.

ch bei 3000 Nutzern ergab allerdings eine Vielzahl von Gründen, weshalb 75 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer doch lieber auf konventionelle Antriebe setzen. 20 Prozent nannten die geringe Reichweite, 16 Prozent die begrenzte Zahl von Ladestationen, und 29 Prozent nannten die Umweltauswirkungen der Batterien als wichtigsten negativen Punkt.

Bürgerliche Politiker befürworten neue Steuern

So oder so wird Röstis Vorschlag noch für heftige Debatten sorgen. Neben der GLP kündigt nun auch die SP Widerstand an. «Irgendwann wird es auch für Elektroautos eine Abgabe brauchen.

Doch es ist viel zu früh», sagt Nationalrat Jon Pult. Ob Stromer heute günstiger seien oder nicht, sei nicht der zentrale Punkt. Oberstes Ziel müsse sein, dass der Autoverkehr elektrisch werde. Dass Röstis die Debatte schon jetzt lanciere, setze ein völlig falsches Signal. Pult glaubt, der E-Mobilität drohe ein herber Rückschlag.

Röstis müsse nun zuerst dafür sorgen, dass es genügend Ladestationen gebe, sodass Elektroautos für alle praktikabel seien. Im bürgerlichen Lager kommt Röstis neue Steuer hingegen gut an: «Es ist zwingend, dass sich Elektroautofahrer nun auch an den Verkehrsinfrastrukturkosten beteiligen», sagt FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen. Denn weil es immer weniger Benzin- und Dieselaautos gebe, nehme der Bund immer weniger Mineralölsteuern ein, mit welchen der Strassenunterhalt finanziert werde. «Wenn Elektroautofahrer nicht auch einen Beitrag leisten, reicht das Geld in absehbarer Zeit schlicht nicht mehr», sagt Wasserfallen. Gleich sieht man es bei der SVP, wo man sonst immer besonders skeptisch ist bei neuen Steuern.

Nationalrat Thomas Hurter sagt: «Grundsätzlich bin ich gegen Steuern. Aber es kann nicht sein, dass Fahrer von Benzin- und Dieselaautos die Strasse finanzieren, während die Nutzung für Elektroautos gratis ist.» Deshalb unterstützt Hurter Röstis Vorschlag. Allerdings warnt der Politiker vor übermässiger Bürokratie: «Eine Erhebung pro Kilometer oder nach Stromverbrauch

wäre zu kompliziert, weil dafür neue Geräte und zusätzlicher administrativer Aufwand nötig wären.» Er plädiert darum für eine einfache, jährliche Pauschale.

«Ansonsten versickern die neuen Einnahmen nur für die neuen Aufwände.» Wie die neue Steuer bemessen wird, steht noch nicht fest. Rösti präsentierte zwei Varianten: Die erste sieht einen Zuschlag auf dem Strom vor - an der Ladestationwürden 22,8 Rappen pro Kilowattstunde fällig. Die zweite Variante wäre eine Abgabe pro Kilometer, bei der auch das Gewicht des Autos zählt. Umstritten ist einerseits, wie die gefahrenen Kilometer erfasst werden sollen.

Denn nur Fahrten in der Schweiz zählen. Andererseits wirft die Erfassung der gefahrenen Strecken Datenschutzfragen auf, weil Autofahrer zur Messung der Kilometer quasi überwacht werden müssten. Als Ausweg schlägt Rösti eine Selbstdeklaration vor: Elektroautofahrer würden den Behörden ihre Fahrleistung selber melden.