

# Der Markt für Occasionen brummt

Die Nachfrage nach Gebrauchtwagen steigt in der Schweiz und Liechtenstein. Gleichzeitig ziehen die Preise für Autos aus zweiter Hand an.

Dorothea Alber

Weil mit der Coronapandemie im vergangenen Jahr deutlich weniger Neuwagen auf den Markt kamen und Lieferengpässe die Hersteller einschränken, fehlen nun auch die Gebrauchtwagen. Dem steht die hohe Nachfrage nach Autos aus zweiter Hand gegenüber. Die Folge: Die Preise steigen. Das zeigt die monatlich erhobene Statistik von Eurotax. Das Unternehmen, das mit Informationen aus der Autobranche handelt und diese analysiert, spricht von steigenden Preisen bei Benzin- als auch bei Dieselfahrzeugen.

Bereits seit Frühling 2020 werden Occasionsautos in der Schweiz demnach teurer. Der «Tagesanzeiger» nennt ein Beispiel von Eurotax, wonach ein zwei bis vier Jahre alter Benziner für durchschnittlich 37500 Franken beim Händler zum Verkauf steht. Im März 2020 war das gleiche Auto noch um fast 14 Prozent günstiger.

## Warum die Nachfrage nach Occasionen steigt

«Liechtenstein ist so ein kleiner Markt, das lässt sich nicht isoliert und unabhängig von der Schweiz betrachten», sagt Michael Weilenmann, der Präsident des Autogewerbeverbandes in Liechtenstein. Er rechnet mit einer ähnlichen Entwicklung im Land. Diese spüren einige Autohändler und Garagisten bereits deutlich. So auch Remi Ritter von der Ritter Auto



Occasionen sind teurer als vor der Coronakrise. Auch bei Händlern in Liechtenstein steigt die Nachfrage.

Bild: Keystone

AG in Mauren: «Die Nachfrage nach Occasionen und sofort verfügbaren Vorführwagen ist extrem angestiegen, wir sind derzeit fast ausverkauft und selbst auf der Suche nach interessanten Fahrzeugen für den Wiederverkauf.»

«Zurückzuführen ist das unter anderem auf die coronabedingten Lieferengpässe der Halbleiterindustrie, die zu Lieferverzögerungen bei den Neuwagen führen. Je nach Modell müssen Interessenten sehr lan-

ge auf ihr neues Auto warten, daher kaufen sie lieber einen Gebrauchtwagen», sagt Ritter. Oder einen sofort verfügbaren Vorführwagen. Das wirke sich auch in Liechtenstein auf den Preis aus, wobei dies vom Fahrzeugtyp und Modell abhängt. «Bei uns als Nissan-Händler liegen vor allem die gebrauchten Kompakten wie auch die Allrad-Modelle wie der Qashqai im Trend. Bei den hubraumstarken Occasionen hatten wir

sich dann auf den Wiederverkaufspreis auswirken», sagt Ritter. Bei den Preisen gebe die grösste Schweizer Online-Auto-börse und damit «das Internet» heute den Marktwert vor.

Der erste Kundenkontakt entstehe in der Regel über eine Online-Fahrzeugsbörse, egal ob der Kunde aus der näheren Umgebung oder aus der Ferne, zum Beispiel aus Genf oder Basel, kommt. Garagen in Liechtenstein müssen sich daran orientieren und preislich in Konkur-

renz treten. Auch andere Händler bestätigen die grosse Nachfrage am Occasionsmarkt, der wohl am direktesten der freien Marktwirtschaft gehorcht und eine Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage aufweist.

## Amag verzeichnet hohe Nachfrage in Liechtenstein

«Seit dem letzten Sommer stellen wir eine grundsätzlich grössere Nachfrage auf dem Occasionsmarkt fest. Dies hat einen direkten Einfluss auf die

Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge, was wiederum einen Einfluss auf den Preis haben kann. Auch der Occasionshandel selber muss neue Fahrzeugquellen finden», heisst es von der Amag. Die hohe Nachfrage nach Gebrauchtautos gilt für die gesamte Schweiz und Liechtenstein – und damit auch für die Amag-Standorte in Buchs und Vaduz. «Aktuell haben wir in der Schweiz gegen 4000 Occasionen im Angebot», sagt Dino Graf, Leiter Group Communication von Amag Schweiz.

## Nicht alle Händler im Land spüren den Trend

Die Entwicklung am Occasionsmarkt ist demnach länderübergreifend spürbar, wenn auch nicht bei allen Händlern in gleichem Masse, manche merken davon bislang nichts. So auch Michael Weilenmann, der als Mercedes-Händler keine erhöhte Nachfrage nach Gebrauchtautos bemerkt hat.

Unterschiede zeigten sich im Coronajahr 2020 auch bereits bei den Neuzulassungen. Diese brachen im Land zwar ebenfalls deutlich ein und es wurden so wenig Pkw neu in Verkehr gesetzt wie seit über 40 Jahren nicht mehr. Doch nicht jede Marke und jedes Preissegment war davon gleichermassen betroffen. Gewisse Segmente haben sich im Verkauf besser geschlagen als andere, so verzeichneten Händler im höheren Preissegment einen geringeren Einbruch.

# Mobility Pricing: Vorerst kein Pilotprojekt geplant

In der Schweiz soll das Bezahlssystem zur Glättung von Verkehrsspitzen in Pilotprojekten erprobt werden. Liechtenstein wartet noch zu.

Mit der Rückkehr aus dem Homeoffice kommt auch ein altes Problem zurück. Zu den Verkehrsspitzenzeiten stauen sich die Autos. Wie eine Studie der Stiftung Zukunft.li aus dem Jahr 2019 zeigt, kommen in Liechtenstein auf 1000 Einwohner 780 Pkw. Im Arbeitsverkehr liegt die Besetzungsquote gerade einmal bei 1,04 Personen pro Auto. Hinzu kommt: Der Wirtschaftsraum wächst weiter und mit ihm die Arbeitsplätze – auch wenn die Pandemie das Wachstum vorübergehend gebremst hat, dürften die Verkehrsströme in Zukunft weiter zunehmen. Gemäss einer Verkehrsprognose werden sie bis 2030 um 34 Prozent steigen.

Um dem entgegenzuwirken, hat die Stiftung Zukunft.li schon länger eine unkonventionelle Lösung vorgeschlagen: Das sogenannte Mobility-Pricing- oder Road-Pricing-System. Bei Mobility Pricing handelt es sich um benutzungsbezogene Verkehrsabgaben mit dem Ziel, die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen. Beim Road Pricing müssten die Autofahrer für die effektive Nutzung der Strassen bezahlen. Durch höhere Preise an den Spitzen-

zeiten wird der Verkehr gelenkt und die Kapazität der Strassen wird besser ausgenutzt. Das Ziel dieses Modells ist es, die Verkehrsnachfrage, das Verkehrsverhalten und die Verkehrsfinanzierung zu beeinflussen. Die Regierung hat die Idee der Stiftung Zukunft.li zwar aufgenommen und als Massnahme im Mobilitätskonzept 2030 festgehalten, räumt ihr aber aktuell keine Priorität ein.

## Pilotprojekte ab 2024 in der Schweiz

Liechtenstein will in erster Linie den öffentlichen Verkehr ausbauen. Doch Thomas Lorenz von der Stiftung Zukunft.li kritisierte in einem Gastkommentar im «Wirtschaft regional» vom 28. Mai das Vorgehen. «Solange der ÖV nicht schneller vorankommt, bleibt das Auto für viele die attraktivere Wahl», schrieb er. Nachdem mit der S-Bahn das Rückgrat des Mobilitätskonzepts an der Urne gebrochen worden sei, sollten alternative Optionen ernsthaft und mit hoher Priorität untersucht werden, mit denen ein Verkehrskollaps verhindert werden könne. Mobility Pricing könne eine dieser Optionen sein. Auch in der

Schweiz sind die Bezahlssysteme für die Strassen seit Längerem ein Thema. Das Nachbarland geht nun einen Schritt weiter und will die Modelle ab 2024 in verschiedenen Städten und Gemeinden mit Pilotprojekten erproben. Der Bundesrat hat einer entsprechenden Gesetzesvorlage zugestimmt. Allerdings ist noch nichts in trockenen Tüchern, da auch noch das Parlament grünes Licht geben muss.

Die Vorlage musste bereits einiges an Kritik einstecken. Bemängelt wird vor allem, dass einige Städte nur den Motorverkehr in ihre Pilotprojekte einbeziehen möchten, nicht aber den öffentlichen Verkehr. Auch der TCS äusserte sich negativ, da er eine soziale Ungerechtigkeit befürchtet. Denn die Massnahme würde vor allem Menschen mit festen Arbeitszeiten und Pendler betreffen. Trotzdem stehen grundsätzlich alle Parteien der Idee von Mobility Pricing positiv gegenüber.

## Interessanter Ansatz, schwierig in der Umsetzung

Liechtenstein verfolgt die Diskussionen in der Schweiz. Die anstehenden Pilotprojekte werden unter anderem in der Kon-



Eine Lenkungsabgabe für den Individualverkehr könnte die Verkehrsspitzen glätten.

Bild: Archiv, Tatjana Schnalzer

ferenz der Kantonsingenieure (KIK) behandelt. In der Konferenz ist auch Liechtenstein durch das Amt für Bau und Infrastruktur vertreten. Das Ministerium für Infrastruktur und

Justiz gibt auf Anfrage bekannt, dass es sich bei Road Pricing gemäss Mobilitätskonzept 2030 um eine Massnahme mit einem langfristigen Bearbeitungshorizont handelt. Pilotprojekte sind

demnach keine geplant. Vom Tisch ist das Thema aber nicht: «Eine Verkehrslenkung nach unterschiedlichen Kriterien wie Zeit, Ort, gefahrene Kilometer oder Stausituationen wäre möglich und in einem mittel- bis langfristigen Horizont ein interessanter Ansatz», schreibt das Ministerium.

Die Regierung sieht in Road Pricing ebenfalls ein Mittel, um Fahrgemeinschaften zu fördern sowie den Umstieg auf den ÖV oder das Fahrrad zu begünstigen und so die Verkehrsspitzen zu brechen. Allerdings wird auch eine mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung befürchtet.

Laut dem Ministerium wäre aber für Liechtenstein vor allem die Umsetzung so eines Systems eine Herausforderung. Dabei geht es um die Erhebung und Kontrolle der erforderlichen Informationen sowie die grenzüberschreitende Vernetzung. «Aufgrund des hohen Anteils an Verkehrsteilnehmern aus dem Ausland wäre die Realisierung eines einfachen Systems für Liechtenstein sicherlich herausfordernd», so das Ministerium.

Manuela Schädler