



**SFMR** Schweizerische Fachstelle Motorrad und Roller  
**OSMS** Office suisse moto et scooter  
**USMS** Ufficio svizzero moto e scooter

Schweizerische Fachstelle für Motorrad und Roller  
Office suisse moto et scooter  
Ufficio svizzero moto e scooter

Uderurbach 182B, 3862 Innertkirchen  
Tel. 079 632 26 91  
info@fachstelle-motorrad.ch  
www.motosuisse.ch



MEDIENMITTEILUNG vom 11. März 2026

Interview mit Jörg Bucher, Präsident des Importeurs-Verbandes *motosuisse*

## « Die Schweiz ist als Motorradland prädestiniert »

**(SFMR)** Trotz einem wirtschaftlich und geopolitisch angespannten Umfeld bewegt sich der Schweizer Motorrad- und Rollermarkt seit Jahren auf einem konstanten hohen Niveau. 2025 wurde die Barriere von 50'000 Neuzulassungen mit einem Plus von 3,13 Prozent erneut durchbrochen. Jörg Bucher (65), Präsident des Schweizer Importeurs-Verbandes *motosuisse*, kennt die Hintergründe für den Erfolg und beleuchtet im Interview die aktuelle Lage der Zweiradbranche.

*Angesichts der erfreulichen Zulassungszahlen der vergangenen Jahre muss bei Ihnen und ihren Verbandsmitgliedern viel Freude herrschen. Wo liegen die Gründe für den Erfolg?*

**Jörg Bucher:** Die Schweiz war schon immer ein Motorradland und das motorisierte Zweirad ist in allen Schichten der Bevölkerung breit verankert. Heute beträgt der Bestand an eingelösten Zweirädern mehr als eine halbe Million Motorräder und rund 300'000 Roller. Ob Motorrad für die Freizeit oder Roller als Transportfahrzeug für den Arbeitsweg: Frau und Herr Schweizer waren und sind gerne auf zwei Rädern unterwegs. Die hügelig-bergige Landestopographie ist zum Motorradfahren geradezu prädestiniert, und die in den vergangenen Jahren kürzeren Winter sowie längeren und wärmeren Frühlings- und Herbstperioden haben uns auch in die Hände gespielt. Zudem wird heute ein Motorrad im Unterschied zum Automobil fast ausschliesslich für das Freizeitvergnügen genutzt, auch in vergleichbaren Branchen wie Tourismus oder Fernreise-Flugverkehr sind die Zahlen gut.

*Dennoch hat sich der Zweiradmarkt in den vergangenen Jahren stark verändert.*

**Jörg Bucher:** Das hat mit der auf 1. Januar 2021 eingeführten neuen Führerscheinverordnung zu tun. Die Änderungen haben sofort Wirkung gezeigt. Die Verkäufe in der neu ab 16 Jahren zugelassenen, Europa-kompatiblen 125er Klasse mit leistungsbeschränkten 15 PS-Motorrädern sind geradezu explodiert. Die Zulassungen sind anfänglich um das Fünffache gestiegen und haben sich heute auf einem Niveau eingependelt, wie wir es auch seit Jahren in Deutschland, Frankreich, Italien oder Spanien beobachten. Insbesondere in ländlicher Umgebung sind die kosten- und unterhaltsgünstigen 125 cm<sup>3</sup>-Fahrzeuge dank ihrem multifunktionalen Charakter für viele eine attraktive Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

*Angesichts der gestiegenen Unfallzahlen bei dieser 125er-Jugend seit der Führerscheinöffnung ab 16 Jahren werden aktuell beim Gesetzgeber flankierende Massnahmen diskutiert.*

**Jörg Bucher:** Die gestiegenen Unfallzahlen sind die Kehrseite der Öffnung, was jedoch angesichts der explosionsartig gestiegenen Neuzulassungen in der zuvor praktisch inexistenten Klasse kaum zu verhindern war. Der politische Druck ist gross, obwohl die Unfallzahlen im Vergleich zu den Neuzulassungen nicht überproportional zugenommen haben. Eine vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission, in der auch motosuisse vertreten ist, diskutiert nun mögliche Massnahmen. Wir unterstützen vor allem Anpassungen bei der Praktischen Grundschulung. Diese sollte möglichst früh erfolgen und spätestens drei Monate nach Erhalt des Lernfahrausweises abgeschlossen sein. Ein Teil davon sollte zwingend vor dem ersten freien Fahren im Verkehr absolviert werden, ebenso ein dem jugendlichen Charakter angepasster theoretischer Verkehrskunde-Kurs über die Gefahren und Besonderheiten beim Betrieb eines motorisierten Zweirads im Verkehr. Eine Rücksetzung des Mindestalters von 16 auf 18 Jahre lehnt *motosuisse* hingegen im europäischen Kontext als anachronistisch sowie jugendfeindlich ab.

*Gleichzeitig zur Öffnung der 125er Klasse ab 16 Jahren wurde der direkte Zugang zu den «schweren Brummern» der Oberklasse blockiert. Das dürfte das Marktgefüge ebenfalls stark beeinflusst haben.*

**Jörg Bucher:** Richtig. Geichzeitig mit der Öffnung der 125er Klasse für die Jugend wurde der Direkteinstieg ab 25 Jahren gestrichen. Neueinsteiger müssen seither, egal welchen Alters, zuerst zwei Jahre ein maximal 35 kW bzw. 48 PS starkes Motorrad lenken, bevor sie auf ein leistungsmässig unbeschränktes Fahrzeug steigen dürfen. Dieser notwendige Umweg hat die auf die Oberklasse spezialisierten Marken hart getroffen. Der Rückgang an neu zugelassenen Motorrädern ab 1000 cm<sup>3</sup> Hubraum hat seit der Führerscheinänderung um rund einen Drittel abgenommen. Umsatzmässig ist einiges weggebrochen, denn naturgemäss liegen in dieser technisch und Ausstattungsmässig aufwändigen Oberklasse auch die Preise höher als in den niedrigeren Hubraumklassen. Der Trend hin zur günstigeren 48 PS-Mittelklasse mit 500 cm<sup>3</sup> bis 1000 cm<sup>3</sup> Hubraum ist unübersehbar.

*Exakt in diesen beiden Neueinsteiger-Klassen mit 15 bzw. 48 PS sind in den letzten Jahren Hersteller aus China immer stärker aktiv geworden.*

**Jörg Bucher:** Die wachsende Präsenz der chinesischen Zweiradhersteller ist bei uns längst Realität. Inwiefern die Qualität mit der arrivierten Konkurrenz aus Europa, Japan und Übersee mithalten kann, kann nicht generalisierend beantwortet werden. Tatsache ist, dass die Marktanteile der China-Marken stetig wachsen, 2025 schafften mehrere China-Brands den Sprung in die Top 20 der Markenhitparade. Doch nicht nur China, sondern auch die gigantische Motorradindustrie Indiens drängt nach Europa. Für alle traditionellen Motorradhersteller ist diese Entwicklung eine grosse Herausforderung,

*Stichwort Elektrifizierung: Die Zulassungszahlen von E-Motorrädern sind verschwindend gering. Lehnen die Töfffahrenden diese Alternative zum Verbrenner grundsätzlich ab?*

**Jörg Bucher:** Nein, ganz sicher nicht. Aber ein Motorrad ist kein Automobil. Es wird zur Hauptsache in der Freizeit und dabei auf Mittel- und Langstrecken eingesetzt. Doch wo soll der für eine vernünftige Reichweite notwendige Strom untergebracht werden beziehungsweise wo sollen die grossen Batterien bei einem verhältnismässig so kleinen Fahrzeug hin? Und wo sind die Lademöglichkeiten auf typischen Motorradstrecken wie Pässen und

Landstrassen? Kurz: Bevor die Wissenschaft, die Industrie und auch die Politik keine vom Preis-/Leistungsverhältnis her attraktiven oder zumindest akzeptablen Lösungen für die spezifischen Anforderungen des Motorrads bieten können, werden Elektro-Motorräder kaum über den Exoten-Status hinauskommen. Etwas anders sieht es bei den im urbanen Bereich eingesetzten Klein-Rollern aus, hier wird mittlerweile fast jedes fünfte Neufahrzeug elektrisch angetrieben. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass ein grosser Teil dieser neuen E-Scooter von der Post und anderen Kurier- und Lieferdiensten auf klar definierten Strecken eingesetzt wird.

*Noch zum Abschluss: Was erwarten Sie als motosuisse-Präsident vom Motorrad-Verkaufsjahr 2026?*

**Jörg Bucher:** Das Wetter, welches die Verkaufszahlen naturgemäss beeinflusst, sowie die Entwicklung der wirtschaftlichen und geopolitischen Lage können wir nicht beeinflussen. Aber wir sind zuversichtlich, dass wir die Vorjahreszahlen zumindest halten, eventuell sogar etwas steigern können. Gravierende Verschiebungen werden wir kaum sehen, aber Trends wie die Verschiebung von den Ober- in die Mittelklasse oder der wachsende Einfluss der chinesischen und indischen Zweiradindustrie werden sich fortsetzen.

*Details und mehr Informationen: [www.motosuisse.ch](http://www.motosuisse.ch)*

*7350 Zeichen / Abdruck honorarfrei*