



## PRESSEMELDUNG

# Chancen für das Autojahr 2025

**Hessen beendet das Autojahr 2024 mit auf 29,8 Milliarden Euro gestiegenem Umsatzplus - 841.000 Autokäufe - Neuwagen kostet 44.850 Euro, Gebrauchtwagen 18.880 Euro - Markenhandel baut Führungsposition im Gebrauchtwagen-Geschäft aus - Service erneut mit Steigerungen - Erfreuliches Transporter-Geschäft - Auto-Berufe weiter attraktiv - Jahresstart mit verhaltener Zuversicht - Forderungen zum Bürokratieabbau**

**Wiesbaden, 10.03.2024.** Das hessische Kraftfahrzeuggewerbe hat eine gemischte Bilanz für das herausfordernde Autojahr 2024 vorgelegt. Neue Höchstwerte im Umsatz mit fast 30 Milliarden Euro, aber eine schwächelnde Umsatzrendite von 1,6 (Vorjahr: 2,3) Prozent brachten die Bilanz auf den Nenner „zufriedenstellende Umsatzentwicklung aber unbefriedigende Ertragslage“, so Michael Kraft, Präsident des Kfz-Landesverbandes Hessen. Mit insgesamt 840.943 (Vorjahr: 812.638) Autokäufen erreichte Hessen einen leicht gesunkenen Anteil von 9,0 (Vorjahr: 9,2) Prozent am Bundesergebnis von 9,3 Millionen Käufen neuer und gebrauchter Pkw. Im Vergleich mit dem um 0,8 Prozent gefallenem Neuwagenmarkt ist der Gebrauchtwagenmarkt in Hessen um 6,5 Prozent deutlich gewachsen. Der Fachhandel habe seine zentrale Position ausgebaut. Service und Ausbildung meldeten Pluszahlen. Enttäuschend sei die Elektromobilität mit einem Verlust von 39,9 Prozent bei den BEV-Neuzulassungen, sagte Präsident Michael Kraft, bei der Vorlage der Jahresergebnisse. Mit Blick auf die Perspektive 2025 zeigte er sich trotz „einiger Knackpunkte zuversichtlich“. Der Service und der Gebrauchtwagenmarkt erwarteten im aktuellen Autojahr eine wachsende Nachfrage, über dem Neuwagenmarkt schwebte die „Unsicherheit der EU-Strafzahlungen für die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte“. Die Elektromobilität müsse trotz des Entgegenkommens der EU-Kommission bei den CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten kräftig zulegen, wenn Strafzahlungen der Industrie in den nächsten 3 Jahren vermieden werden sollen. Kraft sagte zur Perspektive des hessischen Automarktes: „Es gibt Lichtblicke und Hoffnungen, aber keine großen Sprünge“. Die Transformation habe im vergangenen Jahr deutlich an Fahrt aufgenommen: Stärkerer Wettbewerb, sinkende Neuwagen-Absatzzahlen, wirtschaftliche und politische Unsicherheiten hätten Händler, Werkstätten und Dienstleister rund um die individuelle Mobilität gespürt. Die allgemeine schwierige wirtschaftliche Lage habe sich vor allem negativ auf den Neuwagenmarkt ausgewirkt. Kraft: „Die Konjunktorentwicklung bleibt gespalten für den Verkauf neuer und gebrauchter Pkw“.

Vom Gesamtumsatz 2024 im hessischen Automarkt in Höhe von 29,8 (Vorjahr: 29,3) Milliarden Euro entfallen 14,7 (Vorjahr: 15,2) Milliarden Euro auf den Neuwagenmarkt. Ursache des Rückgangs seien weniger Neuzulassungen (minus 0,8 Prozent) und ein um 2,4 Prozent auf 43.770 Euro gesunkener Durchschnittspreis eines Neuwagens. 9,5 (Vorjahr: 8,8) Milliarden Euro für das Geschäft mit gebrauchten Pkw seien das Ergebnis hoher Nachfrage im Fachhandel und ein um 0,6 Prozent höherer Durchschnittspreis von 18.780 (Vorjahr: 18.660) Euro für einen Gebrauchtwagen. Der Jahresumsatz werde durch den Service mit 2,5 (Vorjahr: 2,4) Milliarden Euro und dem Verkauf neuer und gebrauchter Nutzfahrzeuge mit 3,0 (Vorjahr: 2,9) Milliarden Euro komplettiert.



Vor dem Hintergrund des abrupten Endes der staatlichen Förderung für E-Fahrzeuge im Dezember 2023 sei das Absatzvolumen von neuen Verbrennern – Benziner und Diesel – mit 189.686 (Vorjahr: 183.758) Neuzulassungen gestiegen, während das Segment der alternativen Antriebe – Elektro, Hybrid und Gas – auf 146.202 (Vorjahr: 154.827) Verkäufe verloren habe. Auch die Verbrenner-Steigerung und die Pluszahlen für Hybride ohne Stecker mit 20,6 Prozent hätten „das statistische Loch der Stromer nicht ausfüllen können“. Quantitativ, sagte Kraft, waren Stromer die Verlierer und Hybride ohne Stecker die Gewinner der Pkw-Neuzulassungen im Segment der „Alternativen“ 2024.

Der Pkw-Gebrauchtwagenmarkt habe sich zu dem Ort entwickelt, wo Privatkunden „individuelle Mobilität zu attraktiven Preisen“ erhielten. Von den 505.047 (Vorjahr: 474.033) Besitzumschreibungen seien 474.239 Privatkäufer, ein Anteil von 93,9 Prozent. Auf kleinem Niveau habe die Elektromobilität den Gebrauchtwagenmarkt belebt. Plus 84,6 Prozent auf 14.316 (Vorjahr: 7.757) BEV-Halterwechsel und plus 45,6 Prozent auf 37.033 (Vorjahr: 25.429) Umschreibungen für Hybride ohne Stecker (MHEV) bilden die höchsten Steigerungen. Auch Hybride mit Stecker (PHEV) hätten mit plus 44,4 Prozent auf 12.168 (Vorjahr: 8.428) Umschreibungen stark bilanziert. Die anfängliche Zurückhaltung beim Kauf von gebrauchten Steckerfahrzeugen lasse nach, zumal der Kunde im Fachhandel inzwischen eine Aussage zum Zustand der Antriebsbatterie erwarten könne. Während der E-Auto-Gebrauchtwagenmarkt wächst, seinen Gas-Gebrauchte mit 3.399 (Vorjahr: 3.633) Verkäufen in eine kleine Nische gefahren.

Die Marktanteile für den Fachhandel, so Kraft, hätten auf 76 Prozent kräftig zugelegt. Der Markenhandel habe seine Führungsposition um fünf Prozentpunkte auf 42 Prozent Marktanteile ausgebaut. Der freie Gebrauchtwagenhandel bleibe mit 34 Prozent stabil. Der Privatmarkt hingegen habe fünf Prozentpunkte auf noch 24 Prozent eingebüßt. In absoluten Zahlen seien dies 212.120 (Vorjahr: 175.393) für den Markenhandel, 171.716 (Vorjahr: 160.991) für den freien Handel und 121.211 (Vorjahr: 137.649) für den Handel privat/privat. Die Umsätze mit gebrauchten Pkw von insgesamt 9,5 (Vorjahr: 8,8) Milliarden Euro gliederten sich in 7,9 (Vorjahr: 7,1) Milliarden Euro für den Fachhandel (Marken- und freier Handel), 1,6 (Vorjahr: 1,7) Milliarden im Privatmarkt.

Die schwierige wirtschaftliche Lage für die privaten Haushalte spiegle sich in höheren Finanzierungen beim Kauf neuer Pkw wider. 53 (Vorjahr: 51) Prozent der Neuwagenkäufer gingen zur Bank oder nahmen nach Daten des aktuellen DAT-Reports mehrheitlich die Finanzierungsangebote des Handels in Anspruch (57 Prozent). Nahezu ein Viertel der Neuwagenkäufe erfolgten ohne Finanzierungen, 24 (Vorjahr: 25) Prozent der Käufer hätten die Leasingangebote genutzt. Für den Neuwagenkauf in Hessen finanzierten die privaten Kunden im Volumen von 1,2 Milliarden Euro. Beim Kauf der privaten Gebrauchten seien Finanzierungen von 1,8 Milliarden Euro erfolgt. Jeder zweite sei ohne Finanzierung ausgekommen. Die Finanzierungsanteile beliefen sich auf 7.512 (Vorjahr: 7.460) Euro beim Gebrauchtwagenkauf und 17.946 (Vorjahr: 17.043) Euro beim Erwerb eines Neuwagens.

Steigende Kosten, sinkende Kapazitäten und eine durchwachsene Nachfrage prägten den Lkw-Transportmarkt, sagte Kraft. Dies zeige sich auch im Neuzulassungsmarkt mit Verlusten im Absatz schwerer Lkw. Mit neuen und gebrauchten Lkw sei ein Umsatz von 3,0 (Vorjahr: 2,9) Milliarden Euro erreicht worden, eine Steigerung um 3,8 Prozent. Neue „Brummis“ hätten 2,2 (Vorjahr: 2,1) Milliarden Euro bilanziert, Gebrauchte seien mit 843 (Vorjahr: 837) Millionen nahezu stabil.



Kraft sagte zum Nutzfahrzeugmarkt, auffällig in den KBA-Daten sei die Einbuße für schwere Lkw von 7,5 Prozent auf 4.856 (Vorjahr: 5.250) Einheiten. Insgesamt aber habe es eine Zunahme der Nutzfahrzeug-Neuzulassungen um 7,1 Prozent auf 61.406 (Vorjahr: 57.357) Einheiten gegeben. Allerdings resultiere dieses Plus aus starken Transporter-Zulassungen. Hier stehe eine Steigerung von 8,5 Prozent in der Bilanz.

Der Gebrauchtwagenmarkt für Nutzfahrzeuge, so Kraft weiter, zeige nahezu ein Ebenbild der Entwicklung der Neuzulassungen. Mit 55.938 (Vorjahr: 53.285) Besitzumschreibungen sei ein Plus von 5 Prozent realisiert worden, getragen ebenso von der Zunahme der Transporter, die eine Steigerung von 5,3 Prozent erreichten. In absoluten Zahlen seien dies nach Informationen von Michael Kraft 51.798 (Vorjahr: 49.200) Transporter und 4.140 (Vorjahr: 4.085) Lastkraftwagen. Eine große Hürde für die E-Brummis bestehe in der unzureichenden Ladeinfrastruktur. Aktuell gebe es zu wenige Megawatt-Ladesäulen, die meisten Schnelllader an Autobahnen seien für Pkw angelegt. Lastwagen könnten dort weder parken noch laden. Der Plan der Politik mindestens 350 Standorte mit sogenannten 4.200 MCS und CCS-Ladepunkten anzubieten, sei ein überfälliger Schritt. Im Bestand seien E-Nutzfahrzeuge im Vorjahr um 15,8 Prozent auf 4.626 (Vorjahr: 3.996) Fahrzeuge gewachsen. Hinzu kämen noch 372 (Vorjahr: 256) Hybride ohne Stecker.

„Ein Leuchtturm in der Umsatz-Tabelle“ sei der Service, der um 7,5 Prozent auf 2,6 (Vorjahr: 2,4) Milliarden Euro zugelegt habe. Der Fahrzeugbestand in Hessen sei mit Pkw, Lkw, Bussen, Krafträdern auf 4,8 (Vorjahr: 4,7) Millionen Fahrzeuge gestiegen (Stand 01.10.2024). Dies belebe die Nachfrage in den Werkstätten wie auch eine längere Haltedauer, eine gestiegene Jahreskilometerleistung und ein höheres Fahrzeugalter. Die Haltedauer eines neu gekauften Pkw sei um fast sieben Prozent auf 77 (Vorjahr: 72) Monate gestiegen, zeigt der aktuelle DAT-Report. Die durchschnittlichen Aufwendungen für Wartung und Reparatur seien um 7,1 Prozent auf durchschnittlich 573 (Vorjahr: 535) Euro gestiegen. Kraft sagte, gestiegene Kosten für Teile, höhere Löhne und Gehälter sowie starke Investitionen für die E-Mobilität, die Digitalisierung und die IT-Security hätten an der Preisschraube gedreht.

Auf der Habenseite der Jahresbilanz stehe die Ausbildung. In Hessen ist die Anzahl der neuen Ausbildungsverträge um 3 Prozent gestiegen. Dabei habe der Kfz-Mechatroniker mit plus 4,4 Prozent auf 1.836 (Vorjahr: 1.758) am besten abgeschnitten. Leicht über dem Vorjahr lägen die Automobilkaufleute mit einer kleinen Zunahme von 0,7 Prozent auf 432 (Vorjahr: 429) neuen Verträgen. Minuszahlen habe es hingegen für den Beruf Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker sowie die Zweiradmechatroniker mit den beiden Fachrichtungen Fahrrad- und Motorradtechnik gegeben. Thorsten Krämer, Landesinnungsmeister und Vizepräsident des Kfz-Landesverbandes Hessen sagte, es sei überraschend, dass die Motorrad-Technik in einem Zweirad-Markt mit Pluszahlen (Neuzulassungen bundesweit plus 13,1 Prozent und Besitzumschreibungen plus 2,2 Prozent), ein rückläufiges Interesse erfahre. „Wir brauchen einen entschlossenen Kampf gegen Fach- und Arbeitskräftemangel,“ sagte Krämer mit Hinweis auf eine Befragung, nach der Zweidrittel der Betriebe den Fachkräftemangel als „eine der größten Herausforderungen betrachten“. Mit der Kampagne #SHE habe der Verband erfolgreich erste Schritte unternommen, um gezielt Frauen für die Branche zu gewinnen. Angesichts eines niedrigen Anteils an weiblichen Auszubildenden in den Werkstätten schein hier noch erhebliches Potenzial zu schlummern.

Noch immer schwer beim Kunden habe es die Elektromobilität. Anschaffung und Strom sind teuer, der Umstiegswille steigt mit dem Abbau von Vorurteilen. Aus dieser Teilgruppe einer



Kundenbefragung könnten sich laut DAT-Report immerhin 52 Prozent einen E-Umstieg vorstellen. Diese Erkenntnisse stärkten die Position der Plug-in Hybride (PHEV). Innerstädtisch könne man die E-Mobilität erleben, auf Langstrecken, beispielsweise für berufliche Vielfahrer, entfalle die Reichweiten-Planung. Kraft: „Diese Hybride sind die Tür zum vollelektrischen Fahren“. Die Preise von Elektro- und Verbrenner-Autos näherten sich sehr langsam an. Noch immer läge der Aufpreis für den Elektroantrieb aber zwischen 4.000 und 11.000 Euro. Wann und in welchem Volumen die von der Industrie angekündigten „preiswerten Stromer unter 20.000 Euro“ auf den Markt kämen, sei ungewiss. Im vergangenen Jahr habe der Durchschnittspreis für einen vollelektrischen Pkw 56.670 Euro betragen. Eine Steigerung um 7,5 Prozent. Das Angebot sei mit nahezu 130 Modellen groß, allerdings sei die Hälfte dieser E-Pkw dem Segment der SUV zuzuordnen.

Die fehlenden Lademöglichkeiten für Bewohner von Mehrfamilienhäusern in Städten, hohe Strompreise und fehlendes Vertrauen in den Restwert blieben hohe Hürden für „den erhofften Hochlauf der E-Mobilität“, so Kraft. Der positive Batteriezustand bei gebrauchten Pkw sei ein wichtiger Verkaufsfaktor. Immer mehr Kfz-Meisterbetriebe böten deshalb einen Check des Batteriezustandes mit einem Batterietest-Zertifikat als Verkaufsargument und vor allem eine vertrauensbildende Maßnahme an. Der Zustand der Batterie werde zum zentralen Verkaufsargument.

Hessen ist im vergangenen Jahr einen Schritt vorangekommen: Aktuell gibt es nach den Daten der Bundesnetzagentur in Hessen 12.227 (Vorjahr: 8.855) Ladepunkte, davon 2.481 (Vorjahr: 1.619) Schnellladepunkte. Dies sei eine Steigerung für die hessischen Ladepunkte von 38,1 Prozent, für die Schnelllader von 52,3 Prozent. Bei einem Bestand von 236.852 (Vorjahr: 227.787) E-Pkw stünden in Hessen 19,4 (Vorjahr: 25,7) an einem Ladepunkt.

Kraft sagte zu den Ergebnissen der Sondierungsgespräche von CDU und SPD am vergangenen Wochenende, die überraschend vereinbarte Wende in der Förderpolitik für die Elektromobilität sei zu begrüßen. Die in Aussicht gestellten Kaufanreize wären ein wichtiger Schritt in einem Gesamtkonzept für „alle klimafreundlichen Antriebsformen“. Eine neue Elektroprämie müsse auch den Gebrauchtwagenmarkt einbeziehen. Die Formulierung im Sondierungspapier „Gleichzeitig wollen wir die E-Mobilität durch einen Kaufanreiz fördern“, müsse nun in den Koalitionsgesprächen deutlich konkretisiert werden. Unter dem Stichwort „Technologieoffenheit“ sollen den Sondierungsgesprächen nach auch alternative Kraftstoffe stärker Berücksichtigung finden, um insbesondere Strafzahlungen für die Automobilindustrie abzuwenden. Kraft verdeutlicht, dass regenerative und CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs und für den Fahrzeugbestand unerlässlich sind.

Für das aktuelle Autojahr erwartet Kraft im hessischen Automobilmarkt ein weiterwachsendes Servicegeschäft. Dies werde durch Befragungen bestätigt. Rund 77 Prozent der befragten Unternehmen seien positiv gestimmt, was die Auftragslage für Wartungs- und Reparaturarbeiten betreffe. „Gut die Hälfte“ erwarte eine gleichbleibende Auftragslage, „eher besser“ hätten fast 20 Prozent geantwortet. Die Branche baue auf einen weiterhin stabilen Gebrauchtwagenmarkt. Dies habe der Jahresstart mit einer Steigerung der hessischen Pkw-Besitzumschreibungen im Januar um 6,5 Prozent gezeigt. Auch der Anstieg der Reallöhne sei ein gutes Signal für eine steigende Kaufkraft der privaten Haushalte. Unverändert stünden Fragezeichen im Neuwagenmarkt. Ob die private Nachfrage aus dem Tief bei den Neuzulassungen komme, sei auch nach der Einschätzung zum Jahresstart fraglich. Der Neuwagenmarkt in Hessen habe zum



Jahresstart 16,6 Prozent verloren. Zu den Erwartungen für das aktuelle Autojahr sagte Kraft, positiv stimme das Ergebnis aus dem neuen DAT-Report, der in seiner Verbraucherbefragung nach der Grundeinstellung zum Automobil gefragt habe. 82 Prozent in dieser repräsentativen Befragung hätten angegeben, dass das eigene Auto ein unverzichtbarer Begleiter im Alltag sei. Vor fünf Jahren seien dies 75 Prozent gewesen.

Um die verschärften Flottengrenzwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß einzuhalten, habe der Europäische Automobilverband errechnet, dass bundesweit 873.000 BEV und PHEV in diesem Jahr zugelassen werden müssten, um Strafzahlungen vermeiden zu können. Für Hessen bedeute dies statistisch rund 70.000 E-Neuzulassungen. Dies wäre eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von nahezu 95 Prozent. Für den marktwirtschaftlich getragenen Hochlauf der E-Mobilität fehle allerdings neben der Skepsis der Verbraucher auch die Überzeugung im Handel, denn lediglich knapp 20 Prozent der befragten Unternehmer hielten es für realistisch, die BEV-Verkäufe 2025 auf etwa 25 Prozent zu steigern. Deshalb will die EU-Kommission den Herstellern — anstatt die CO<sub>2</sub>-Vorgaben der EU in diesem Jahr zu erfüllen – drei Jahre Zeit einräumen. Kraft begrüßt diesen Plan als „richtigen und wichtigen Schritt“, der deutliche Konsequenzen für das Marktgeschehen im Autojahr 2025 haben werde.

Der hessische Kfz-Verband, so Kraft, fordere von der Politik weiterhin die Überarbeitung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. „Es kann nicht sein, dass professionell agierende Abmahnvereine unsere Kfz-Betriebe als Geschäftsmodell nutzen und Unterlassungserklärungen und Klagen erheben, nur weil beispielsweise die Schriftgröße bei den Emissionsangaben nicht groß genug war“, erklärt der Präsident des hessischen Kraftfahrzeuggewerbes.

Dass Bürokratieabbau auch schnell und unkompliziert funktionieren kann, zeigte der hessische Kfz-Verband auf seiner letzten Mitgliederversammlung. Die Teilnehmer diskutierten mit Kaweh Mansoori, stellvertretender Ministerpräsident und Staatsminister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen im ländlichen Raum in Hessen, über die als „Bündelungsbehörde“ bekannte und ausschließlich in Hessen für die Eintragung von Gutachten nach §21 StVZO als zusätzliche Kontrollinstanz eingerichtete Behörde. Der Austausch legte einen unnötigen bürokratischen Aufwand offen. Die Behörde könnte nun bald der Vergangenheit angehören. Kraft: „Wir werden nicht nachlassen, uns auch weiterhin bei der Politik für den Abbau von bürokratischen Hemmnissen für unserer Kfz-Betriebe einzusetzen.“

+++++

#### **Weitere Informationen:**

Roger Seidl  
Pressesprecher  
Telefon: (0611) 999 89 0  
E-Mail: r.seidl@kfz-hessen.de

#### **Landesverband Hessen des Kfz-Gewerbes, Am Landeshaus 6, 65187 Wiesbaden**

Der Landesverband vertritt die berufsständischen Interessen von rund 4.300 Autohäusern und Werkstätten in Hessen mit ca. 51.000 Mitarbeitenden sowie etwa 6.500 Auszubildenden in technischen und kaufmännischen Berufen. Im Jahr 2024 erzielte das hessische Kfz-Gewerbe einen Umsatz von 29,8 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung und Service. Die hessischen Kfz-Betriebe sind in 22 Innungen organisiert. Die seit 1970 bestehenden Kfz-Schiedsstellen sind Musterbeispiele für praktizierten Verbraucherschutz. Sie regeln außergerichtlich Streitfälle von Werkstattkunden und Gebrauchtwagenkäufern mit Kfz-Innungsbetrieben.