



## PRESSEMELDUNG

### Kfz-Gewerbe Hessen mit solider Jahresbilanz

**Umsatz im Autojahr 2025 leicht auf 29,1 Milliarden Euro gesunken – 825.000 Autokäufe – E-Mobilität kein Selbstläufer, Politik muss liefern – Neuwagen kostet 44.780 Euro, Gebrauchtwagen 18.560 Euro – SUV bauen Platz eins der Segmente aus – Markenhandel büßt im Gebrauchtwagen-Geschäft ein – Service stabil – Pluszahlen für gebrauchte Transporter – Konstante Ausbildungszahlen – Jahresstart verhalten**

**Wiesbaden, 06.03.2026.** Nach einem schwierigen Autojahr hat das Hessische Kraftfahrzeuggewerbe eine „durchaus solide Jahresbilanz 2025“ vorgelegt, so Michael Kraft, Präsident des Kfz-Landesverbandes Hessen. Trotz weniger Käufe neuer und gebrauchter Pkw, trotz Verlusten für den Markenhandel im Gebrauchtwagenmarkt und einer gesunkenen Umsatzrendite vor Steuern von 1,1 (Vorjahr: 1,6) Prozent bilanzierte der Gesamtmarkt noch einen Umsatz von 29,1 (Vorjahr: 29,8) Milliarden Euro. Präsident Kraft sagte, man müsse mit Blick auf die im Vorjahr andauernde wirtschaftliche Schwäche, die hohen Energiekosten, eine überbordende Regulatorik sowie ein nur schwach steigendes Kaufinteresse mit der Jahresbilanz zufrieden sein. Sorgen für die Zukunft lösen die steigenden Kosten der individuellen Mobilität aus, die manche Privathaushalte überfordern. Kraft wörtlich: „Wir müssen Lösungen suchen, die die Volksmotorisierung sichern.“ In der Ausbildungsbilanz erreichte Hessen als eines von zwei Bundesländern in einem ansonsten negativen Umfeld mit plus 0,3 Prozent ein positives Ergebnis für den Beruf Kfz-Mechatroniker/in.

Starke Sondereffekte durch Eigenzulassungen der Hersteller und Importeure zur Vermeidung von Strafzahlungen bei Nichterreichen der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte haben die Neuzulassungen von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen und von Plug-in-Hybriden angeschoben. Dieser Sondereffekt wird sich auch im laufenden Autojahr im Markt abbilden.

Der Neuwagenmarkt in Hessen hat laut Präsident Kraft 14,4 (Vorjahr: 14,7) Milliarden Euro umgesetzt. Dies ist bei einer deutlich rückläufigen Nachfrage (minus 4,0 Prozent) auf einen gestiegenen durchschnittlichen Pkw-Preis von 44.780 (Vorjahr: 43.770) Euro zurückzuführen. Insgesamt hat es 322.461 (Vorjahr: 335.896) Pkw-Neuzulassungen gegeben. Ein kleines Minus hat der Gebrauchtwagenmarkt mit 0,4 Prozent auf 503.091 (Vorjahr: 505.047) Pkw-Besitzumschreibungen erleben müssen. Auffällig in dieser Jahresbilanz ist der starke Verlust des Markenhandels bei den Besitzumschreibungen. Insgesamt hat der hessische Pkw-Markt 825.552 (Vorjahr: 840.943) Autokäufe bilanziert, davon 243.885 (Vorjahr: 242.318) Privatkäufe.

Die Elektromobilität war mit 189.601 (Vorjahr: 145.167) Verkäufen der Spitzenreiter im prozentualen Wachstum. Das Plus von 47,6 Prozent für vollelektrische Neuwagen (BEV) und 35,6 Prozent für Plug-in-Hybride (PHEV), verdeckte durch die Sondereffekte, so Kraft, dass die Transformation im Automarkt kein Selbstläufer sei. Unverändert bestünden auf Kundenseite Vorbehalte gegenüber fehlender Reichweite, hohen Energiekosten beim Laden an öffentlichen Ladepunkten und einer lückenhaften Ladeinfrastruktur.



Die staatliche Förderung der E-Mobilität setze wichtige Impulse für den Hochlauf der Elektromobilität und Sorge zugleich für mehr Planungssicherheit bei Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie im Kfz-Handel. Kraft verwies darauf, dass es neben der geplanten Kaufprämie für Privatkundinnen und -kunden mit einem Haushaltseinkommen von bis zu 80.000 Euro weitere finanzielle Entlastungen gebe. Wer ein reines Elektroauto fahre, sei bis zu zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit, maximal bis zum 31.12.2035. Nach Ablauf der Steuerbefreiung reduziere sich die Steuer für E-Autos auf 50 Prozent.

Neben der zeitlich zögerlichen Umsetzung, die im Mai erfolgen soll, ergeben sich weitere Erschwernisse, unter anderem komplizierte Förderbedingungen und Nachweisverfahren sowie Unklarheit zum Abwicklungsverfahren. Unsicherheit über die Strompreisentwicklung, Ladeinfrastruktur und Restwertentwicklung stellten den Hochlauf der Elektromobilität weiterhin vor zusätzliche Herausforderungen. „Für unsere Betriebe ist entscheidend, dass dieser Prozess an Tempo gewinnt. Was wir jetzt brauchen, sind Schnelligkeit und echte Umsetzungsstärke der Politik“, sagte Kraft. Die Politik sei gefordert, nun zu liefern.

Für den Automobilhandel werde sich spannend gestalten, mit welchen Marketingmaßnahmen und welcher Preisoffensive Hersteller und Importeure die Kaufprämie erweitern wollen. Nach Medienberichten sind von mancher Seite Zuschüsse von bis zu 5.000 Euro zusätzlich zur staatlichen Prämie geplant.

Im vergangenen Jahr ist der durchschnittliche Pkw-Preis um 2,3 Prozent auf 44.780 Euro leicht gestiegen. Dies resultiert vor allem aus der Steigerung der teureren Elektro-Pkw, Veränderungen in den Modellsegmenten und Mehrausstattungen, zum Beispiel Assistenz-Systemen. Das Segment der SUV/Geländewagen ist auf 45,5 (Vorjahr: 43,2) Prozent weiter gestiegen. In diesem Zusammenhang warnte Kraft vor ideologisierten und unzeitgemäßen Äußerungen von Autogegnerinnen und -gegnern sowie Umweltverbänden gegen das Automobil. „SUV sind normal geworden, sie gehören heute zum Straßenbild wie andere Fahrzeugmodelle“, sagte er. Wer SUVs zum Feindbild erkläre, vernachlässige bewusst die Mehrheit der kleinen und kompakten SUV, lediglich 8,6 Prozent aller seien „Große“ und 3,7 Prozent Luxus-Modelle.

In den Kaufpreisklassen im Neuwagenmarkt hat es kaum Veränderungen gegeben. Unter 35.000 Euro ist der Anteil der Käuferinnen und Käufer auf 32 (Vorjahr: 33) Prozent gesunken, 37 Prozent haben in der Klasse 35.000 bis 50.000 Euro wie im Vorjahr gekauft und 31 (Vorjahr: 30) Prozent sind Kundinnen und Kunden der Preisklasse über 50.000 Euro. Dagegen dominierte im Gebrauchtwagenmarkt die Preisklasse unter 12.500 Euro im Freien Handel (52 Prozent) und im Privatmarkt (46 Prozent), während der Markenhandel mit 62 Prozent seine Domäne in der Klasse ab 20.000 Euro hatte. Im Preissegment 12.500 bis 20.000 Euro liegen die drei Teilmärkte dicht zusammen: der Markenhandel mit 26 Prozent, der Freie Handel 30 Prozent und der Privatmarkt 29 Prozent.

In Zeiten hoher Lebenshaltungskosten hat sich die finanzielle Schwäche privater Haushalte auch im Anstieg der Finanzierungen beim Autokauf gezeigt. 56 (Vorjahr: 53) Prozent der Neuwagenkäufe sind voll oder teilweise finanziert worden. Lediglich 21 (Vorjahr: 23) Prozent der Neuwagenkäuferinnen und -käufer sind ohne Finanzierung ausgekommen, so Kraft, mit dem Hinweis auf den 23 (Vorjahr: 24) prozentigen Anteil des Leasings. Bei den Gebrauchten ist der



Anstieg mit 49 (Vorjahr: 48) Prozent Finanzierungen moderater verlaufen. Das monatliche Einkommen lag bei 4.785 (Neuwagen-Käufer/innen) und 3.790 (Gebrauchtwagen-Käufer/innen) netto.

Der Automobilhandel, erklärte Kraft weiter, habe von den Kundinnen und Kunden erneut gute Noten bekommen. Knapp die Hälfte (46 Prozent) hat das aktuelle Fahrzeug bei der/dem selben Händler/in erworben. Gestiegen von 84 auf 92 Prozent ist die Beurteilung, der/die Händler/in habe mit „Herz und Leidenschaft“ beraten. 97 Prozent der Neuwagenkäufer/innen würden ihre/n Händler/in weiterempfehlen. Dies ist eine um sechs Prozentpunkte höhere Quote.

Aus drei unterschiedlichen Kauforten setzt sich der Gebrauchtwagenmarkt zusammen: Markenhandel, Freier Handel und Privatmarkt. Während der Markenhandel um 6 Prozent Marktanteil verloren hat, berichtete Kraft, dass der Freie Handel 4 Prozent und der Privatmarkt 2 Prozent Marktanteile gewonnen habe. Kraft ergänzte, die deutlich gestiegene Preissensibilität der Privathaushalte hätte die Veränderungen in den drei Teilmärkten begünstigt. Diese Entwicklung zeige auch, dass der Gebrauchtwagenmarkt bei einem Anteil privater Käufer/innen von 94,2 Prozent zum „Ort für die bezahlbare individuelle Mobilität“ geworden sei. Im Gebrauchtwagenmarkt hat ein durchschnittlicher Pkw 18.560 (Vorjahr: 18.780) Euro gekostet. Der Markenhandel hat im vergangenen Jahr 181.113 (Vorjahr: 212.120) gebrauchte Pkw verkauft, der freie Gebrauchtwagenhandel 191.175 (Vorjahr: 171.716) und der Privatmarkt 130.804 (Vorjahr: 121.211) gebrauchte Pkw.

Der Gesamtumsatz mit gebrauchten Pkw in Höhe von 9,2 (Vorjahr: 9,5) Milliarden Euro teilt sich in 7,2 (Vorjahr: 8,0) Milliarden Euro für den Handel und 2,0 (Vorjahr: 1,6) Milliarden Euro für den Verkauf privat an privat auf. Kraft prognostizierte, dass der Gebrauchtwagenmarkt trotz der leichten Verluste im Autojahr 2025 weiter an Bedeutung gewinnen werde. Verbrenner liegen in Hessen unverändert mit einem Anteil von 83,7 (Vorjahr: 86,7) Prozent vorn. Der gebrauchte Elektrowagen (BEV) dagegen tue sich in der Käufergunst schwer. Er hat einen Anteil von 3,7 (Vorjahr: 2,8) Prozent erreicht. Kraft: „Da ist noch viel Luft nach oben. Diese Marktdaten zeigen, dass der Gebrauchtwagenmarkt in die finanzielle Förderung einbezogen werden muss. Wer den gebrauchten E-Pkw mit Blick auf die staatliche Förderung links liegen lässt, erschwert den Hochlauf der Elektromobilität deutlich.“

Im Service habe sich der Wachstumskurs zwar fortgesetzt, jedoch sei die Dynamik spürbar schwächer geworden, so Vizepräsident und Landesinnungsmeister Thorsten Krämer. Für das Werkstattgeschäft sei ein Umsatzplus von 5,2 (Vorjahr: 7,5) Prozent nach Daten des Statistischen Bundesamtes und der DAT errechnet. Steigerungen hat es beim durchschnittlichen Wartungsaufwand auf 542 (Vorjahr: 527) Euro gegeben. Der Service, sagte Krämer, habe offensichtlich auch von der Kaufzurückhaltung der Verbraucher/innen, die stattdessen Fahrzeuge länger nutzten und die Neuanschaffung verschoben, profitiert. Auch die Jahreskilometerfahrleistung der privaten Haushalte ist um 4,6 Prozent auf 13.140 Kilometer gestiegen. Das Pkw-Alter beträgt 10,6 Jahre. Zwar bleibt die Werkstattauslastung mit 91,2 (Vorjahr: 92,8) Prozent auf hohem Niveau, und der alternde Fahrzeugbestand sorgt weiterhin für stabile Nachfragen, doch Marktkennerinnen und -kenner befürchten eine Abschwächung der fünf Jahre andauernden Hoch-Zeit im Service.



In der Jahresbilanz 2025 für den Service zeigen sich zwei Trends: erstens sinkt die Reparatur- und Wartungshäufigkeit, zweitens bleiben die Kosten auf hohem Niveau. 604 Euro haben private Pkw-Halter im Schnitt für Verschleißreparaturen ausgegeben. Für die Wartung sei mit 542 Euro ein neuer Höchstwert bilanziert worden, meldete der DAT-Report. 45 Prozent aller Arbeiten an Pkw seien von Markenbetrieben durchgeführt worden. Das ist ein Anstieg von 2 Prozent zum Vorjahr und könnte in umfangreichen Garantien, Wartungsverträgen und Software-Updates begründet sein. Der Marktanteil der freien Betriebe liegt bei 35 (Vorjahr: 38) Prozent, der von Systemanbietern unter 10 Prozent und der Anteil von Do-it-Yourself-Arbeiten unverändert bei 11 Prozent.

In diesem Zusammenhang verwies Krämer darauf, die Kostentreiber im Service aufmerksam zu analysieren. An vorderster Stelle stünden die Teile-Preise. Daher verwundere das Ergebnis aus dem DAT-Report nicht, dass 59 Prozent der Kundinnen und Kunden zur Senkung der Reparaturkosten gebrauchte Teile einbauen ließen.

Nachdem der Verkehrsgerichtstag in diesem Jahr das Thema Gebrauchtteile auf der Tagesordnung hatte, bleiben die kontroversen Standpunkte unverändert. Das Ziel Preisstabilität und Kostensenkung ist nach wie vor eindeutig, der Weg dorthin jedoch „höchst umstritten“. Das Kraftfahrzeuggewerbe, so Präsident Kraft, lehne gebrauchte Ersatzteile vor ungeklärten Fragen zu Garantie, Haftung und Wertverlusten ab. Sicherheitsrelevante Teile müssten neu sein. Vor dem Hintergrund steigender Schadenaufwendungen erhalte der Vorstoß zusätzliche Relevanz für Versicherer und Werkstätten, diese sollten jedoch nicht zu Unrecht als Kostentreiber adressiert werden.

Intern hält die Diskussion an, ob die Elektromobilität das Servicevolumen reduziere, vor allem auch bei den Stundenverrechnungssätzen für E-Autos. Krämer widerspricht dem Vorwurf, dass Elektroautos in der Werkstatt grundsätzlich teurer seien als Verbrenner. „Zusätzliche Investitionen in die E-Mobilität rechtfertigen einen anderen, angemessenen Stundenverrechnungssatz als bei klassischen Verbrennerfahrzeugen“, erklärte er. Die Gesamtkosten für Kundinnen und Kunden mit E-Autos seien aber oft günstiger, da klassische Arbeiten wie Ölwechsel oder andere Arbeiten rund um den Motor wegfallen würden.

Der hessische Nutzfahrzeugmarkt, teilte Präsident Michael Kraft mit, habe mit 52.538 neuen Lkw und Transportern einen unerwartet großen Verlust von 14,4 Prozent hinnehmen müssen, während die Besitzumschreibungen um 3,9 Prozent auf 58.145 Besitzumschreibungen gestiegen sind. Um 7,1 Prozent hat sich der Umsatz auf 2,8 (Vorjahr: 3,0) Milliarden Euro verringert. Auch hier steht für die gebrauchten Lkw und Transporter ein Plus in der Jahresbilanz. Dies entspricht einer Zunahme von 7,1 Prozent. Minuszahlen im Umsatz habe es in dem Bereich über 6 Tonnen gegeben. Erfreulich sei das Wachstum bei den gebrauchten Transportern. Hier stiegen die Besitzumschreibungen um 4,5 Prozent an. Auch das Wachstum der E-Lkw im Bestand mit einer Steigerung von 18,3 Prozent auf 5.597 (Vorjahr: 4.732) BEV und 294 (Vorjahr: 66) Plug-in-Hybride (PHEV) im Bestand lässt Fortschritte erkennen.

Erste vorsichtige Hinweise auf eine konjunkturelle Erholung lieferte die Lkw-Fahrleistung, die zum Jahresende 2025 mit einem Plus von 3,2 Prozent ein erstes Signal für den erhofften Konjunkturaufschwung lieferte. Kraft sagte, wirtschaftliche Aktivität erzeuge und benötige



Verkehrsleistungen. Daher bestehe ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Lkw-Maut-Fahrleistungsindex und Indizes zur wirtschaftlichen Aktivität, insbesondere der Industrieproduktion.

Eine große Herausforderung, so Vizepräsident Krämer, sehe das Gewerbe in der Ausbildung, die mit fehlenden Bewerbern und steigenden Anforderungen im Wandel stehe. Die Mobilitätswende werde die Anforderungen an angehende Kfz-Mechatroniker/innen weiter verändern. Die Ausbildungsbetriebe, sagte Krämer weiter, sähen die Ausbildung weiterhin als zentrale Säule der Fachkräftesicherung. Mit Blick auf die steigende technische Komplexität sähen viele Betriebe jedoch deutlichen Weiterentwicklungsbedarf. Dies gelte unter anderem für Themen wie Fahrerassistenzsysteme sowie Diagnose- und Softwarekompetenzen.

Die Zahlen im Detail: 1.842 neue Verträge für den Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker/in sind eine kleine Steigerung um 0,3 Prozent. „Diese Stabilität freut uns besonders, weil wir in Hessen zum kleinen Kreis der Bundesländer mit Pluszahlen gehören“, betonte Krämer. Für den/die Automobilkaufmann/-frau habe es dagegen deutliche Minuszahlen bei den neuen Ausbildungsverträgen gegeben. 387 neue Verträge seien ein Rückgang um 10,4 Prozent. Krämer sagte dazu, im kaufmännischen Bereich habe sich besonders der allgemeine Trend auf dem Ausbildungsmarkt vor dem Hintergrund demografischer Veränderungen, rückläufiger Schulabgänger-Zahlen sowie der weiterhin angespannten Bewerberlage gezeigt. Es handele sich dabei nicht um ein spezifisches Phänomen einzelner Regionen oder des Kraftfahrzeuggewerbes, sondern um eine gesamtwirtschaftliche Entwicklung.

Ein weiteres wichtiges Thema für den Verband ist auch die neue EU-Führerscheinregelung. Die überarbeiteten Reformpläne der Bundesregierung für den Führerscheinwerb mit Digitalisierung und Online-Theoriekursen und Fahrsimulatoren wird vom TÜV-Verband mit dem Hinweis abgelehnt, eine abgespeckte Fahrprüfung passe nicht zu einem immer komplexer werdenden Verkehrssystem. Kraft sagte, die andauernde Hängepartie solle zeitnah gelöst werden, um den Fahrschulen „grünes Licht“ zu geben. Der aktuelle Bewerbenden-Stau mit Rückgängen in den Fahrschulen von bis zu 70 Prozent sei auch ein Hemmschuh für den Verkauf neuer und gebrauchter Pkw. „Die Branche will eine zügige Umsetzung mit deutlicher Kostensenkung ohne Qualitätseinbußen. In Zeiten der Digitalisierung müsse dies möglich sein“, so Kraft. Bei 1,5 Millionen ausgestellten Führerscheinen gibt es statistisch in Hessen rund 170.000 mögliche Kundinnen und Kunden.

Für das neue Autojahr verzeichnet das Hessische Kfz-Gewerbe einen verhaltenen Start. Hohe Neuwagenpreise, die wachsende allgemeine Verunsicherung und die steigenden Arbeitslosenzahlen haben im hessischen Pkw-Markt der Kauflust einen Dämpfer verpasst. 20.000 (Vorjahr: 22.000) Pkw-Neuzulassungen im Januar sind ein Minus von 7,6 Prozent. Auch die Zahl der Pkw-Besitzumschreibungen ist im Januar gesunken, um 9,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat. 38.000 (Vorjahr: 42.000) Pkw haben eine/n neue/n Halter/in gefunden.

Nach seiner Jahresprognose erwartet der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) im kommenden Jahr einen bundesweiten Anstieg der Pkw-Neuzulassungen um 3,5 bis 4 Prozent auf rund 2,95 Mio. Fahrzeuge. Davon werden voraussichtlich 1,1 Mio. Fahrzeuge einen batterieelektrischen Antrieb haben. Breitere E-Modellpaletten im Klein- und



Kompaktwagensegment, höhere Reichweiten, sinkende Preisunterschiede zwischen Verbrennern und E-Fahrzeugen sowie der fortschreitende Ausbau der Ladeinfrastruktur werden die Nachfrage laut Dachverband beflügeln. „Insgesamt blicken wir zuversichtlich auf das Autojahr 2026. Die Jahresprognose des ZDK gibt Anlass zur Hoffnung für ein gutes Handelsgeschäft. Auch unser Service wird davon profitieren und weiterhin die stabile Säule unseres Kfz-Gewerbes bilden“, sagte Präsident Michael Kraft abschließend.

+++++

**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 2025 erzielte das hessische Kfz-Gewerbe einen Umsatz von 29,1 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.