

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Kfz-Handwerks

Studie für den Bundesinnungsverband des Kraftfahr-
zeughandwerks (BIV-Kfz)

17.09.2026

Studie



Impressum

© 2026

Verantwortlich:

IW Consult GmbH
Konrad-Adenauer-Ufer 21
50668 Köln
Tel.: +49 221 49 81-758
www.iwconsult.de

Autoren

Dr. Lennart Bolwin
Johannes Ewald
Dr. Tillman Hönig
Hanno Kempermann
Benita Zink

Bildnachweise

Titelseite: www.shutterstock.com/2534681781

Inhalt

1	Executive Summary.....	6
2	Einleitung	10
3	Wertschöpfung und Beschäftigung	12
3.1	Strukturprofil des Kfz-Handwerks.....	12
3.2	Ausbildungsleistung.....	14
3.3	Ökonomischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks	19
3.4	Fiskalischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks	21
4	Regionale Bedeutung	25
4.1	Regionale Verteilung der Erwerbstätigkeit im Kfz-Handwerk	25
4.2	Regionale Bedeutung des Kfz-Handwerks nach Raumtypen.....	29
5	Resilienz	31
5.1	Beschäftigungsentwicklung und -volatilität.....	31
5.2	Umsatzentwicklung und -volatilität.....	34
6	Strukturwandel, Trends und Regulierung.....	36
6.1	Methodisches Vorgehen.....	36
6.2	Ausbildung und Fachkräftemangel	39
6.3	Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien.....	44
6.4	Regulatorische Rahmenbedingungen.....	57
7	Anhang	61
7.1	Konzepte zur Messung der Arbeitskraft	61
7.2	Ermittlung der wirtschaftlichen Bedeutung mit ORBIT(AX)	62
7.3	Weiterführende Abbildungen zur Unternehmensbefragung	66
8	Literaturverzeichnis	70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1: Wirtschaftliche Kennzahlen des Kfz-Handwerks	13
Abbildung 3-2: Erwerbstätige im Branchenvergleich.....	13
Abbildung 3-3: Ausbildungsquote des Kfz-Handwerks	15
Abbildung 3-4: Anzahl Auszubildende im Jahr 2024	16
Abbildung 3-5: Anteil der Frauen in Ausbildungen	17
Abbildung 3-6: Anteil der Auszubildenden mit ausländischer Nationalität	18
Abbildung 3-7: Einmündungsberufsbereiche nach Kfz-Ausbildung	19
Abbildung 3-8: Ökonomischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks	20
Abbildung 3-9: Branchenstruktur der indirekten Wertschöpfungseffekte	21
Abbildung 3-10: Fiskalischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks	22
Abbildung 3-11: Zusammensetzung des Steueraufkommens.....	23
Abbildung 3-12: Verteilung des Steueraufkommens nach Gebietskörperschaften.....	24
Abbildung 4-1: Regionale Erwerbstätigenanteile im Kfz-Handwerk	26
Abbildung 4-2: Regionale Erwerbstätigenanteile im Kfz-Handel	26
Abbildung 4-3: Reg. Erwerbstätigenanteile i. d. Herst. v. Kraftwagen u. Kraftwagenteilen	27
Abbildung 4-4: Regionale Gleichmäßigkeit der Erwerbstätigenverteilung	28
Abbildung 4-5: Regionale Bedeutung des Kfz-Handwerks nach Raumtypen.....	30
Abbildung 5-1: Beschäftigungsentwicklung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich.....	32
Abbildung 5-2: Schwankungsintensität der Beschäftigung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich ..	33
Abbildung 5-3: Umsatzentwicklung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich	35
Abbildung 6-1: Zusammensetzung und Gewichtung der Stichprobe	38
Abbildung 6-2: Vom Fachkräftemangel betroffene Kompetenzen	40
Abbildung 6-3: Auswirkungen des Fachkräftemangels	42
Abbildung 6-4: Nutzungshäufigkeit von Kanälen für Berufsorientierung und Rekrutierung.....	43
Abbildung 6-5: Historische und prognostizierte Betriebsdynamiken	45
Abbildung 6-6: Umsatzverteilung der Betriebe nach Antriebsart.....	47
Abbildung 6-7: Entwicklungen mit positiver Auswirkung auf die Betriebe.....	48
Abbildung 6-8: Pkw-Bestand nach Antriebsart 2025 und 2030	49
Abbildung 6-9: Neuzulassungen nach Antriebsart 2025 und 2030	50
Abbildung 6-10: Bevorzugte Antriebsart beim Autokauf	50
Abbildung 6-11: Heute angebotene Leistungen der Betriebe	52
Abbildung 6-12: Verteilung der Investitionen der Betriebe.....	54
Abbildung 6-13: Hemmnisse zur Anpassung an die Transformation des Fahrzeugs	55
Abbildung 6-14: Persönliche Wünsche und individuelle Bedürfnisse.....	56
Abbildung 6-15: Gegenüberstellung von heutigem und perspektivischem Risiko	58
Abbildung 6-16: Politischer Handlungsbedarf aus Sicht der Betriebe	59
Abbildung 7-1: Schematische Darstellung der direkten, indirekten und induzierten Effekte	63
Abbildung 7-2: Ausbildungsaktivitäten der Betriebe	66
Abbildung 7-3: Ausbildungsschwerpunkte innerhalb der Kfz-Mechatronik	67
Abbildung 7-4: Entwicklungen mit negativer Auswirkung auf die Betriebe	68
Abbildung 7-5: Innovationsaktivitäten der Betriebe.....	69

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1: Steuerintensität des Kfz-Handwerks im Vergleich	23
Tabelle 6-1: Umsatzrelevante Kennziffern nach Antriebsart	46
Tabelle 7-1: Messkonzepte für Arbeitskraft.....	61

1 Executive Summary

Das Kfz-Handwerk hält Deutschland mobil. In rund 49.000 Betrieben sorgen etwa 491.000 Erwerbstätige dafür, dass der Fahrzeugbestand sicher, funktionsfähig und verfügbar bleibt. Damit trägt das Kfz-Handwerk dazu bei, dass Menschen zur Arbeit kommen, Waren transportiert werden und Regionen erreichbar bleiben. Diese Leistung ist gerade dort unverzichtbar, wo das Auto keine Wahlmöglichkeit, sondern die Voraussetzung für Teilhabe ist: In gering verdichteten ländlichen Räumen liegt der Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks 36 Prozent über seinem bundesweiten Anteil. Die Bedeutung der Branche erschöpft sich jedoch nicht in ihrer Funktion als Mobilitätsdienstleister. Mit einer Bruttowertschöpfung von 27 Milliarden Euro und einem Produktionswert von 51 Milliarden Euro ist das Kfz-Handwerk selbst ein erheblicher Wirtschaftsfaktor – beschäftigungsintensiv, ausbildungsstark, regional verankert und konjunkturell stabil.

Die vorliegende Studie analysiert und quantifiziert die volkswirtschaftliche Bedeutung des Kfz-Handwerks in Deutschland erstmals umfassend, entlang von vier thematischen Schwerpunkten:

1. Wertschöpfung und Beschäftigung,
2. Regionale Bedeutung,
3. Resilienz sowie
4. Strukturwandel, Trends und Regulierung.

Wertschöpfung und Beschäftigung: Eine beschäftigungsstarke Branche mit starken Wertschöpfungsverflechtungen in den Rest der Wirtschaft

Das Kfz-Handwerk erreicht mit seinen rund 491.000 Erwerbstätigen eine Größenordnung, die mit der Landwirtschaft vergleichbar ist. Damit liegt sie über der Beschäftigtenzahl des Kfz-Handels sowie mehrerer Industriebranchen wie der Chemieindustrie. Besonders herausragend ist die Beschäftigungsintensität: Je einer Million Euro Produktionswert beschäftigt die Branche rund 75 Prozent mehr Erwerbstätige als die Gesamtwirtschaft.

93 Prozent der Tätigkeiten erfordern einen beruflichen Abschluss. Die Branche ist ein Garant qualifizierter Facharbeit: Fachkräftetätigkeiten machen 67 Prozent der Arbeitsplätze aus und damit rund 20 Prozentpunkte mehr als in der Gesamtwirtschaft. Besonders hervorzuheben ist die Ausbildungsleistung. Mit einer Ausbildungsquote von rund 16 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bildet das Kfz-Handwerk mehr als dreimal so intensiv aus wie die Gesamtwirtschaft (rund 5 Prozent). Hinzu kommt eine im Vergleich zum Kfz-Handel und der Herstellerindustrie ausgeprägte Integrationsleistung: Der Ausländeranteil unter den Auszubildenden liegt mit 14 Prozent im Kfz-Handwerk deutlich

höher als in den automobilen Vergleichsbranchen. Dabei bildet das Kfz-Handwerk nicht nur für sich selbst aus, sondern auch für eine Vielzahl an Berufen in anderen Sektoren. Im Durchschnitt erreicht eine Kfz-Handwerksausbildung 42,4 verschiedene Berufsuntergruppen und damit etwa 2,5-mal so viele wie der durchschnittliche Ausbildungsberuf der Gesamtwirtschaft.

Auch der gesamtwirtschaftliche Fußabdruck reicht weit über die Branche selbst hinaus. Betrachtet man die bei Zulieferern (indirekte Effekte) und durch Konsumausgaben der Beschäftigten (induzierte Effekte) ausgelösten wirtschaftlichen Impulse, gehen rund 705.000 Erwerbstätige, eine Bruttowertschöpfung von knapp 50 Milliarden Euro und einen Produktionswert von knapp 100 Milliarden Euro auf das Kfz-Handwerk zurück. Das bedeutet: Jeder direkt im Kfz-Handwerk erwirtschaftete Euro löst weitere 83 Cent Wertschöpfung in der Gesamtwirtschaft aus.

Hinzu kommt ein Steueraufkommen von rund 12 Milliarden Euro, das gesamtwirtschaftlich dem Kfz-Handwerk zuzuschreiben ist. Das ist etwa so viel wie das gesamte Aufkommen aus der Kraftfahrzeug- und Luftverkehrssteuer. Mit 28 Cent Steuern je Euro Wertschöpfung ist die Steuerintensität der Branche weit überdurchschnittlich hoch (Gesamtwirtschaft: 17 Cent).

Regionale Bedeutung: Flächendeckend und in ländlichen Räumen überdurchschnittlich präsent

Das Kfz-Handwerk ist der am gleichmäßigsten über Deutschland verteilte Zweig der automobilen Wertschöpfungskette. Der Gini-Koeffizient als Maß der regionalen Ungleichverteilung liegt lediglich bei 0,2 und kennzeichnet somit eine deutlich regelmäßigere regionale Beschäftigungsverteilung als im Kfz-Handel (Gini-Koeffizient: 0,27) oder der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (Gini-Koeffizient: 0,73). Die Branche ist in jedem Landkreis Deutschlands vertreten. In nur zehn von 400, die fast ausschließlich Großstädte sind, stellt sie unter 0,5 Prozent der Beschäftigung.

Dieses Muster unterscheidet das Kfz-Handwerk grundlegend vom Kfz-Handel und der Kfz-Hersteller-Industrie. Während letztere unterdurchschnittlich in ländlichen Räumen vertreten sind, insbesondere in gering verdichteten, nimmt der Beschäftigtenanteil des Kfz-Handwerks tendenziell mit der Ländlichkeit zu. Damit trägt das Kfz-Handwerk nicht nur zur Versorgung, sondern auch wirtschaftlichen Stärkung in strukturschwachen Räumen bei. Es bietet Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten dort, wo viele andere Branchen und Unternehmen sich zurückziehen.

Die regionale Verankerung zeigt sich auch in den Beschaffungsstrukturen: 46 Prozent der eingekauften Waren und Dienstleistungen beziehen die Betriebe aus einem Umkreis von bis zu 50 Kilometern – fast doppelt so viel, wie Unternehmen typischerweise innerhalb des gleichen Regierungsbezirks beziehen (24 Prozent). Die Kaufkraft bleibt damit zu einem erheblichen Teil in der Region.

Resilienz: Stabil in Krisen

Das Kfz-Handwerk hat sich über zwei Jahrzehnte hinweg als bemerkenswert krisenfest erwiesen. Die Beschäftigung entwickelte sich seit 2005 nicht nur wachsend, sondern auch mit der geringsten Schwankungsintensität aller betrachteten Vergleichsbranchen: Der Variationskoeffizient¹ liegt bei 3,3 Prozent, verglichen mit 9,6 Prozent in der Gesamtwirtschaft, 5,2 Prozent im Kfz-Handel und 5,0

¹ Der Variationskoeffizient ist definiert als Standardabweichung im Verhältnis zu dem Mittelwert einer Zeitreihe und bemisst, wie starke Schwankungen die Entwicklung einer Kennziffer (hier: Beschäftigtenentwicklung) aufweist.

Prozent in der Kfz-Hersteller-Industrie. In den letzten zwei Jahren ist die Branche sogar stark gewachsen, während die gesamtwirtschaftliche Beschäftigung stagnierte.

Ein ähnliches Bild zeigt die Umsatzentwicklung. Nach den Einbrüchen der Finanz- und Wirtschaftskrise sowie des Frühjahrs 2020 kehrte der preisbereinigte Umsatz des Kfz-Handwerks rasch auf sein Ausgangsniveau zurück und bewegt sich seit 2021 in einem engen Korridor. Der Kfz-Handel und die Kfz-Hersteller-Industrie weisen hingegen deutlich stärkere Umsatzschwankungen auf. Grund für diese Stabilität ist die strukturelle Nachfragebasis: Wartung, Reparatur und Sicherheitsprüfungen fallen weitgehend unabhängig von der Konjunktur an. Das Kfz-Handwerk wirkt damit als Stabilisator regionaler Arbeitsmärkte. Gerade in aktuell bewegten Transformationszeiten kann eine solch stabilisierende Funktion zu hoher Arbeitsplatzsicherheit, Zufriedenheit der Beschäftigten und Demokratiestabilisierung beitragen.

Strukturwandel, Trends und Regulierung: Die Transformation trennt die Branche

So stabil die Vergangenheit war, so grundlegend verändert die technologische Transformation der Fahrzeugwelt die Geschäftsgrundlage. Das Werkstattgeschäft hängt bislang am Verbrenner: Rund 89 Prozent des Werkstattumsatzes entfallen auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Sie kommen häufiger in die Werkstatt (1,5-mal jährlich gegenüber 1,2-mal bei batterieelektrischen Fahrzeugen) und erzielen je Besuch einen deutlich höheren Auftragswert (448 Euro gegenüber 237 Euro). Mit jedem Verbrenner, der im Kundenbestand ersetzt wird, entfällt bei unveränderter Leistungstiefe ein spürbarer Teil des Umsatzes. Zugleich ändert sich das Verbraucherverhalten bei Neukäufen drastisch. Entfallen 2025 noch rund ein Viertel der Neuzulassungen auf den Elektroantrieb, wird für 2030 bereits ein Anteil von 70 Prozent prognostiziert. Damit werden in Deutschland 2030 über 10 Millionen Fahrzeuge (teil-)elektrisch sein – mehr als eine Verdreifachung gegenüber 2025, während der Bestand an Verbrennerautos schon in den letzten fünf Jahren stetig zurückgegangen ist.

Das stellt Kfz-Handwerksbetriebe vor eine doppelte Herausforderung: Sie müssen sich stärker auf die neue Fahrzeugwelt vorbereiten und zunehmende Wertschöpfung aus den Reparaturleistungen von Elektrofahrzeugen generieren. Die für die Studie durchgeführte Befragung unter BIV-Mitgliedsbetrieben zeigt, dass die Branche die Herausforderung der Transformation sehr unterschiedlich bewältigt. Hochgerechnet auf die gesamte Branche fühlen sich lediglich 28 Prozent der Betriebe auf die technologische Transformation der Fahrzeugwelt (eher) vorbereitet. Zwischen vorbereiteten und nicht vorbereiteten Betrieben verlaufen die Unterschiede quer durch alle betriebswirtschaftlich relevanten Dimensionen:

- ▶ **Wirtschaftlicher Erfolg:** Mit 41 Prozent verzeichnet ein etwa doppelt so hoher Anteil vorbereiteter Betriebe in den vergangenen sechs Jahren Beschäftigungswachstum als die nicht vorbereiteten Betriebe (20 Prozent). Vorbereitete Betriebe blicken auch merklich optimistischer auf die kommenden zwölf Monate: 36 Prozent unter ihnen erwarten Umsatzwachstum und damit ein sechsmal so hoher Anteil wie der unter nicht vorbereiteten Betrieben (6 Prozent).
- ▶ **Leistungsangebot:** Zu ihrem stärkeren wirtschaftlichen Erfolg trägt bei transformationsvorbereiteten Betrieben ein größeres Leistungsspektrum bei: 99 Prozent der vorbereiteten Betriebe warten batterieelektrische Fahrzeuge, gegenüber 46 Prozent der nicht vorbereiteten.
- ▶ **Folgen von Personalengpässen:** Während der Fachkräftemangel insgesamt für Betriebe ein relevantes Thema ist (52 Prozent aller Betriebe können offene Stellen nicht besetzen), wirkt er sich bei nicht vorbereiteten Betrieben stärker auf das Geschäft aus: 46 Prozent der nicht vorbereiteten Betriebe verzichten personalbedingt auf die Erweiterung ihres Leistungsportfolios, gegenüber 28 Prozent der vorbereiteten. Das setzt einen selbst verstärkenden Mechanismus in Gang: Nicht vorbereitete Betriebe schränken ihr Leistungsspektrum aufgrund von Personalmangel ein, was ihnen wiederum weniger Zukunftschancen auf wirtschaftlichen Erfolg in der Transformation verschafft.

- ▶ **Investitionen:** Die Investitionsquote der vorbereiteten Betriebe liegt bei 9,7 Prozent des Umsatzes und damit mehr als dreimal so hoch wie unter nicht vorbereiteten Betrieben (2,6 Prozent). Betriebe, die in der Transformation eine Chance sehen und sich auf diese vorbereiten, sind auch bereit, die dafür notwendigen Investitionen zu tätigen und dadurch langfristig Wachstum zu generieren.
- ▶ **Qualifizierungstiefe:** In der Qualifizierungstiefe zeigt sich eine konkrete Auswirkung unterschiedlicher Investitionsbereitschaft. Bei den vorbereiteten Betrieben verfügen 52 Prozent der hochvoltqualifizierten Beschäftigten über den 3S-Schein für Arbeiten unter Spannung, in nicht vorbereiteten Betrieben nur 36 Prozent.

Darin liegt ein sich selbst verstärkender Mechanismus: Nicht vorbereitete Betriebe grenzen ihr Leistungsspektrum enger ab – im Mittel stuften sie 35 Prozent der abgefragten Qualifikationsfelder als für sich nicht relevant ein, vorbereitete Betriebe nur 18 Prozent – und verzichten gerade auf jene Erweiterungen, mit denen sie sich auf die Transformation einstellen würden und die ihnen auch zukünftig zu größerem wirtschaftlichem Erfolg verhelfen könnte. Als Hemmnis wirken dabei nicht allein fehlende Mittel. Zwar nennen 76 Prozent aller Betriebe die hohen Investitionskosten für Werkzeuge, Geräte und Umbauten, bei den nicht vorbereiteten Betrieben tritt jedoch ein zweiter gewichtiger Faktor hinzu: 79 Prozent von ihnen benennen die Unsicherheit über den künftigen Antriebsmix als starkes Hemmnis, gegenüber lediglich 18 Prozent der vorbereiteten Betriebe. Es ist damit häufig die Unklarheit darüber, worin investiert werden soll, die Betriebe bremst.

Entsprechend sehen die Betriebe auch bei den politischen Rahmenbedingungen zum Antriebsmix den größten Handlungsbedarf: 85 Prozent der Betriebe sehen (sehr) dringenden Handlungsbedarf, gefolgt von bürokratischen Anforderungen (82 Prozent) und Energie- und Materialkosten (80 Prozent). Auch beim Zugang zu Fahrzeugdaten und Diagnosesystemen der Hersteller wird (sehr) dringender politischer Handlungsbedarf gesehen (60 Prozent). Aus Sicht der Betriebe ist das ein zentrales zukünftiges Risiko. Während der Zugang heute für lediglich 22 Prozent ein Risiko darstellt, wird er für 55 Prozent der Betriebe als Risiko in fünf Jahren gesehen.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten: Das Kfz-Handwerk steht an einem Scheideweg. Die Betriebe, die sich heute aktiv auf die Transformation einlassen, sind wirtschaftlich erfolgreicher, investieren mehr und blicken zuversichtlicher in die Zukunft. Die Transformation ist keine Bedrohung, sondern eine Chance – für neue Leistungsfelder, neue Kundensegmente und eine gestärkte Marktposition. Wer diese Chancen nicht ergreift, riskiert, in einem schrumpfenden Marktsegment zu verharren und den Anschluss zu verlieren.

Damit die Branche als Ganzes diesen Wandel bewältigen kann und auch in Zukunft ihre wichtigen Funktionen zur Stabilisierung der ländlichen Räume, der Integrationskraft und der Ausbildungsstärke ausüben kann, sind jedoch die richtigen politischen Rahmenbedingungen unabdingbar. Die Betriebe brauchen Planungssicherheit beim Antriebsmix, faire Bedingungen beim Zugang zu Fahrzeugdaten und gezielte Förderung von Investitionen in neue Technologien und Qualifizierungsmaßnahmen. Werden die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt und schreiten Betriebe mutig in der Transformation voran, kann das Kfz-Handwerk seiner Rolle als Rückgrat der Mobilität in Deutschland auch in einer elektrifizierten und digitalisierten Fahrzeugwelt gerecht werden.

2 Einleitung

Ohne das Kfz-Handwerk stünde Deutschland still. Rund 49.000 Betriebe mit etwa 491.000 Erwerbstätigen sorgen dafür, dass der Fahrzeugbestand sicher, funktionsfähig und verfügbar bleibt. Sie warten, reparieren, prüfen und rüsten nach. Sie sichern damit die Grundlage dafür, dass Menschen zur Arbeit gelangen, Waren ihr Ziel erreichen und Regionen erreichbar bleiben. Diese Leistung ist besonders dort unverzichtbar, wo das Auto keine Wahlmöglichkeit, sondern die Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Teilhabe ist. In ländlichen Räumen mit ausgedünntem öffentlichem Nahverkehr ist die Werkstatt vor Ort häufig die einzige Instanz, die individuelle Mobilität aufrechterhält.

Die Bedeutung der Branche erschöpft sich jedoch nicht in ihrer Rolle als Mobilitätsdienstleister. Das Kfz-Handwerk ist auch darüber hinaus ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. Es erwirtschaftet Wertschöpfung, beschäftigt in großem Umfang qualifizierte Fachkräfte, bildet weit überdurchschnittlich aus, bezieht Vorleistungen aus seinem regionalen Umfeld und trägt spürbar zum Steueraufkommen von Bund, Ländern und Kommunen bei. Anders als andere Zweige der automobilen Wertschöpfungskette konzentriert sich diese Wirtschaftskraft nicht auf wenige Standorte, sondern verteilt sich über das gesamte Bundesgebiet.

Zugleich steht die Branche vor einem tiefgreifenden Wandel. Elektrifizierung, Digitalisierung, Automatisierung und vernetzte Fahrzeugarchitekturen verändern das Produkt, an dem das Kfz-Handwerk arbeitet, und damit die Geschäftsgrundlage der Betriebe. Neue Antriebe erfordern andere Qualifikationen, andere Werkstattausrüstung und andere Serviceintervalle. Der Zugang zu Fahrzeugdaten entscheidet zunehmend darüber, welche Arbeiten unabhängige Betriebe überhaupt noch ausführen können. Hinzu kommen ein anhaltender Fachkräftemangel und eine regulatorische Entwicklung, deren Richtung viele Betriebe als unsicher erleben. Wie die Branche diesen Wandel bewältigt, ist damit nicht allein eine betriebswirtschaftliche Frage einzelner Unternehmen, sondern auch eine strukturpolitische Frage mit Wirkung auf regionale Arbeitsmärkte, auf die Ausbildungslandschaft und auf die Mobilitätsversorgung in der Fläche.

Vor diesem Hintergrund untersucht die vorliegende Studie die volkswirtschaftliche Bedeutung des Kfz-Handwerks und die Wirkung des laufenden Transformationsprozesses auf die Betriebe. Das Kfz-Handwerk wird dabei als Wirtschaftszweig 45.2 „Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen“ abgegrenzt und damit getrennt vom Kfz-Handel erfasst.² Die Analyse verbindet amtliche Statistik, modellgestützte

² Der Kfz-Handel umfasst die anderen Teilbereiche des Wirtschaftszweig 45 (WZ45.1, WZ45.3, WZ45.4).

Berechnungen und eine eigens durchgeführte Befragung von Betrieben und gliedert sich in vier thematische Schwerpunkte:

1. **Wertschöpfung und Beschäftigung** (Kapitel 3): Das Kapitel analysiert die wirtschaftliche Größe der Branche. Zunächst wird das Strukturprofil des Kfz-Handwerks entwickelt mit Kennzahlen zu Unternehmen, Erwerbstätigen, Bruttowertschöpfung und Produktionswert, sowie einer Betrachtung der Beschäftigtenstruktur nach Alter, Geschlecht, Anforderungsniveau und Ausbildungsleistung. Anschließend wird der ökonomische und fiskalische Fußabdruck der Branche mit dem Input-Output-Modell ORBIT und Steuermmodell ORBITAX der IW Consult quantifiziert. Dabei werden neben den direkten Effekten auch die indirekten Effekte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie die induzierten Effekte aus den Konsumausgaben der Beschäftigten erfasst.
2. **Regionale Bedeutung** (Kapitel 4): Das Kapitel untersucht, wie sich das Kfz-Handwerk über Deutschland verteilt. Hierzu werden regionale Erwerbstätigenanteile im Vergleich mit anderen Branchen entlang der automobilen Wertschöpfungskette und der Gesamtwirtschaft betrachtet. Ein spezieller Fokus liegt auf einer Untersuchung der Präsenz des Kfz-Handwerks in ländlichen Räumen.
3. **Resilienz** (Kapitel 5): Das Kapitel analysiert, wie stabil sich die Branche in konjunkturellen Schwankungen und externen Schocks behauptet. Betrachtet wird dazu die Beschäftigungs- und Umsatzentwicklung seit 2005 bis zum aktuellen Datenrand im Januar 2026 im Branchenvergleich.
4. **Strukturwandel, Trends und Regulierung** (Kapitel 6): Das Kapitel wendet sich der Transformation zu und stützt sich dabei im Wesentlichen auf eine eigens im Rahmen dieser Studie durchgeführte Onlinebefragung unter Kfz-Betrieben, die im Mai und Juni 2026 stattfand. Inhaltlich behandelt das Kapitel drei Themenfelder. Der erste Abschnitt betrachtet Ausbildung und Beschäftigung: Ausbildungsberufe und -schwerpunkte, Engpassqualifikationen sowie die betrieblichen Folgen des Fachkräftemangels. Der zweite Abschnitt untersucht Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien anhand betriebsrelevanter Kennziffern nach Antriebsart, der Bewertung aktueller Entwicklungen, des heutigen und geplanten Leistungsangebots sowie der Investitionen und ihrer Hemmnisse. Der dritte Abschnitt beleuchtet die regulatorischen Rahmenbedingungen und den politischen Handlungsbedarf aus Sicht der Betriebe. Die Differenzierung nach der Transformationsvorbereitung der Betriebe macht dabei sichtbar, wie unterschiedlich sich Betriebe innerhalb derselben Branche auf den Wandel einstellen und welche wirtschaftlichen Konsequenzen damit verbunden sind.

3 Wertschöpfung und Beschäftigung

Das Kfz-Handwerk ist ein bedeutender und beschäftigungsstarker Wirtschaftszweig in Deutschland. Mit seinen Leistungen in der Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen trägt es nicht nur zur Funktionsfähigkeit des Fahrzeugbestands und damit zur Sicherung der alltäglichen Mobilität bei, sondern stellt auch einen signifikanten Wirtschaftssektor dar. Als Branche mit weitreichenden wirtschaftlichen Verflechtungen generieren die Handwerksbetriebe Wertschöpfung, stellen Arbeitsplätze und bilden aus.

Das folgende Kapitel analysiert und quantifiziert diese wirtschaftliche Bedeutung im Detail. Das Kfz-Handwerk ist dabei definiert als Wirtschaftszweig 45.2 „Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen“. Zunächst werden die zentralen Kennzahlen der Branche dargestellt. Dabei wird das Kfz-Handwerk vom statistisch gemeinsam erfassten Kfz-Handel abgegrenzt und strukturell eingeordnet (siehe Kapitel 3.1). Anschließend wird mithilfe des Input-Output-Modells ORBIT³ der IW Consult der gesamtwirtschaftliche Beitrag quantifiziert, der aus den direkten Aktivitäten des Kfz-Handwerks sowie seinen Verflechtungen mit anderen Branchen entsteht (siehe Kapitel 3.3). Schließlich wird der steuerliche Beitrag der Branche mithilfe des Steuerschätzmodells ORBITAX⁴ der IW Consult dargestellt und eingeordnet (siehe Kapitel 3.4).

3.1 Strukturprofil des Kfz-Handwerks

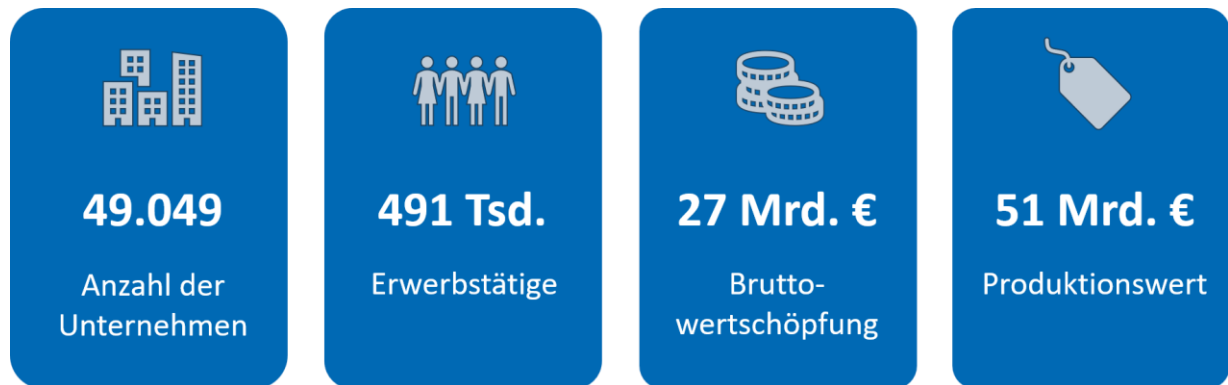
Im Jahr 2025 waren im Kfz-Handwerk rund 491.000 Erwerbstätige tätig. Sie erwirtschafteten einen Produktionswert von rund 51 Milliarden Euro. Dieser entspricht dem Wert aller von der Branche erbrachten Leistungen. Nach Abzug der bezogenen Vorleistungen verbleibt die Bruttowertschöpfung. Sie misst den innerhalb der Branche geschaffenen wirtschaftlichen Mehrwert und belief sich im Jahr 2025 auf rund 27 Milliarden Euro. Im Jahr 2023 waren rund 49.000 Unternehmen dem Kfz-Handwerk zuzuordnen.

³ Open Regional Balanced Input-output Table approach

⁴ Open Regional Balanced Input-output Tax model

Abbildung 3-1: Wirtschaftliche Kennzahlen des Kfz-Handwerks

Erwerbstätige, Bruttowertschöpfung und Produktionswert im Jahr 2025; Anzahl der Unternehmen im Jahr 2023



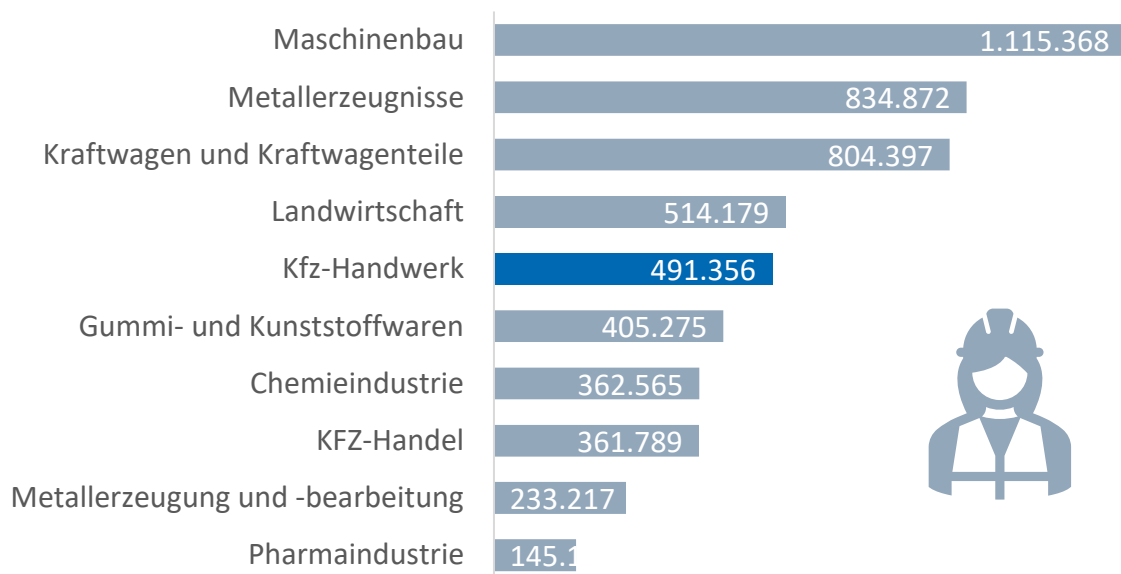
Quelle: Statistisches Bundesamt (2026h); Statistisches Bundesamt (2026a); eigene Berechnungen

Unter den 49.049 Unternehmen sind 27.770 Innungsbetriebe. Von den 491.000 Erwerbstätigen sind 322.020 Menschen nach Schätzungen des Bundesinnungsverbands in den Innungsbetrieben beschäftigt (Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks, 2026).

Mit den rund 491.400 Erwerbstätigen erreicht das Kfz-Handwerk eine Größenordnung, die mit der Landwirtschaft vergleichbar ist (siehe Abbildung 3-2). Damit zählt es zu den beschäftigungsstarken Wirtschaftsbereichen in Deutschland. Die Zahl der Erwerbstätigen liegt zudem über der des Kfz-Handels und mehrerer industrieller Vergleichsbranchen. Höhere Erwerbstätigenzahlen weisen neben der Landwirtschaft unter den dargestellten Vergleichsbranchen nur der Maschinenbau, die Herstellung von Metallerzeugnissen sowie die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen auf.

Abbildung 3-2: Erwerbstätige im Branchenvergleich

Anzahl der Erwerbstätigen in ausgewählten Vergleichsbranchen im Jahr 2025



Quelle: Statistisches Bundesamt (2026h); Statistisches Bundesamt (2026a); eigene Berechnungen

Das Kfz-Handwerk ist auch gemessen an seiner Wirtschaftsleistung beschäftigungsintensiv. Auf eine Million Euro Produktionswert entfallen in der Branche 9,6 Erwerbstätige. Im Kfz-Handel sind es 5,3 Erwerbstätige, in der Gesamtwirtschaft 5,5. Das Kfz-Handwerk bindet damit je Einheit des Produktionswerts deutlich mehr Arbeitskräfte als die beiden Vergleichsbereiche.

Auch die Beschäftigtenstruktur unterscheidet sich in mehreren Merkmalen vom gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt. Im Kfz-Handwerk sind 77 Prozent der Beschäftigten männlich, gegenüber 52 Prozent in der Gesamtwirtschaft. Zugleich ist die Belegschaft vergleichsweise jung. Der Anteil der unter 25-Jährigen beträgt 19 Prozent und liegt damit deutlich über dem gesamtwirtschaftlichen Vergleichswert von 11 Prozent.

Die Tätigkeiten im Kfz-Handwerk setzen überwiegend eine berufliche Qualifikation voraus. Insgesamt entfallen 93 Prozent der Tätigkeiten auf Berufe, für die üblicherweise ein beruflicher oder akademischer Abschluss erforderlich ist. In der Gesamtwirtschaft beträgt dieser Anteil 85 Prozent. Besonders stark vertreten sind Fachkrafttätigkeiten⁵. Auf sie entfallen 67 Prozent der Arbeitsplätze im Kfz-Handwerk, gegenüber 46 Prozent in der Gesamtwirtschaft. Die Ergebnisse verdeutlichen die hohe Bedeutung beruflich qualifizierter Fachkräfte für die Leistungsfähigkeit der Branche.

3.2 Ausbildungsleistung

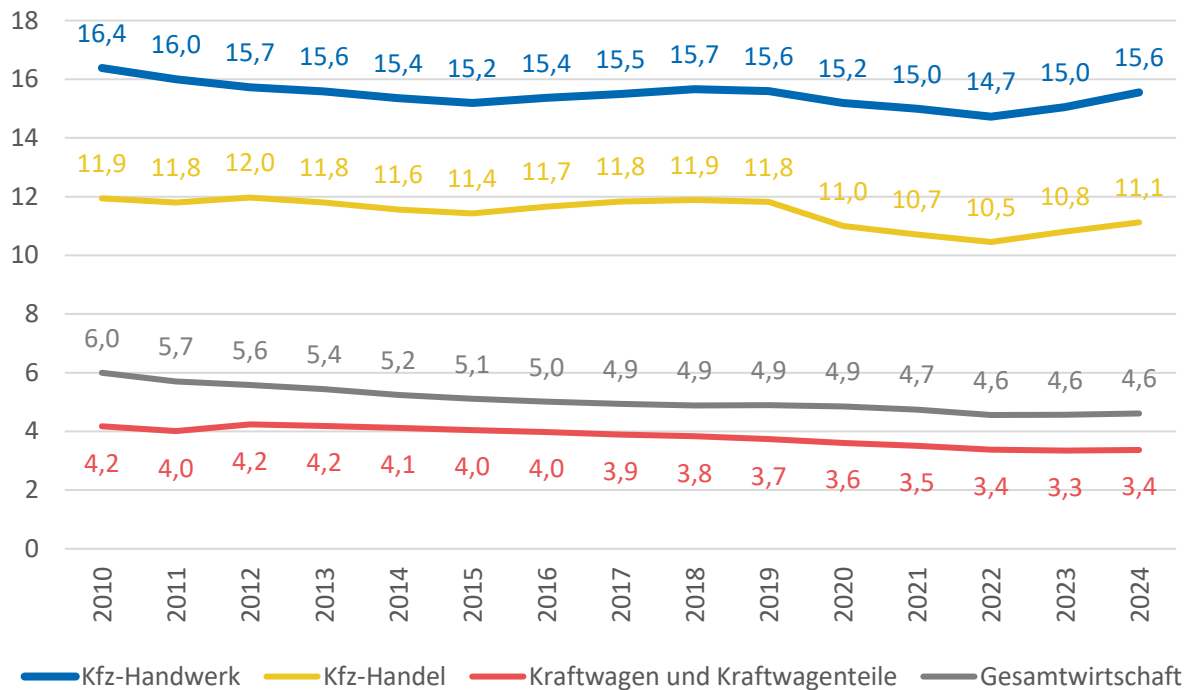
Diesem hohen Qualifikationsbedarf begegnet die Branche mit einer erhöhten Ausbildungsleistung. Die Ausbildungsquote des Kfz-Handwerks liegt deutlich über dem Durchschnitt der Gesamtwirtschaft und der Vergleichsbranchen. Im Jahr 2024 beträgt sie 15,6 Prozent und damit mehr als das Dreifache des gesamtwirtschaftlichen Werts von 4,6 Prozent. Auch gegenüber dem Kfz-Handel (11,1 Prozent) und der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (3,4 Prozent) hebt sich das Kfz-Handwerk als Ausbilder deutlich ab.

Im Zeitverlauf zeigt sich die Ausbildungsquote des Kfz-Handwerks stabil und weist nur einen leichten Rückgang von 5 Prozent von 2010 bis 2024 auf. Die Gesamtwirtschaft verzeichnet im gleichen Zeitraum einen Rückgang von 23 Prozent. Das Kfz-Handwerk behauptet damit seine Rolle als ausbildungsintensive Branche und leistet einen überdurchschnittlich hohen Beitrag zu der beruflichen Qualifizierung junger Menschen in Deutschland.

⁵ Die Angaben zum Anforderungsniveau basieren auf der Klassifikation der Berufe (KldB). Unterschieden werden vier Niveaustufen: Helfer (in der Regel ohne formale Berufsausbildung), Fachkräfte (in der Regel mit abgeschlossener Berufsausbildung), Spezialisten (z. B. Meister- oder Fachschulabschlüsse) und Experten (in der Regel Hochschulabschlüsse).

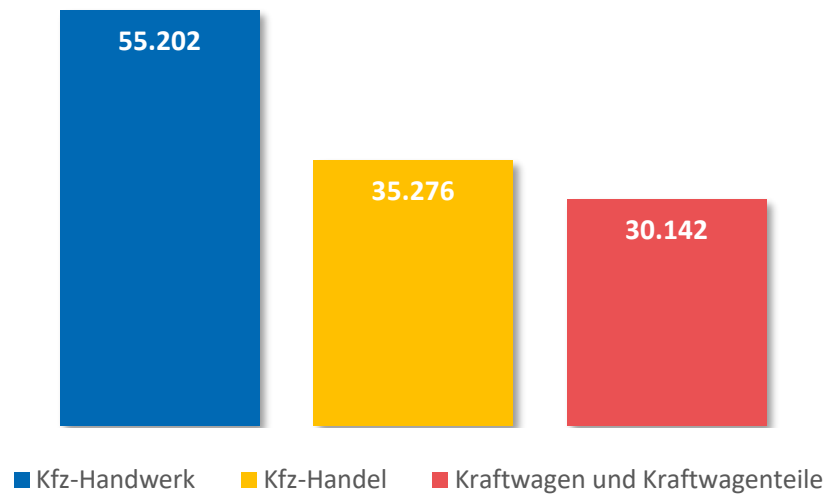
Abbildung 3-3: Ausbildungsquote des Kfz-Handwerks

Anteil der Auszubildenden an allen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026a); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Auch die absolute Perspektive zeigt, dass das Kfz-Handwerk eine Führungsposition in der Ausbildung einnimmt. Im Jahr 2024 zählt die Branche 55.202 Auszubildende und liegt damit deutlich vor dem Kfz-Handel mit 35.276 sowie der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen mit 30.142 Auszubildenden. Der Anteil des Kfz-Handwerks an allen Auszubildenden ist dabei 3,4-mal so hoch wie der Anteil in der Gesamtwirtschaft. Gemessen an der Größe der Branche ist der Ausbildungsbeitrag damit weit überdurchschnittlich.

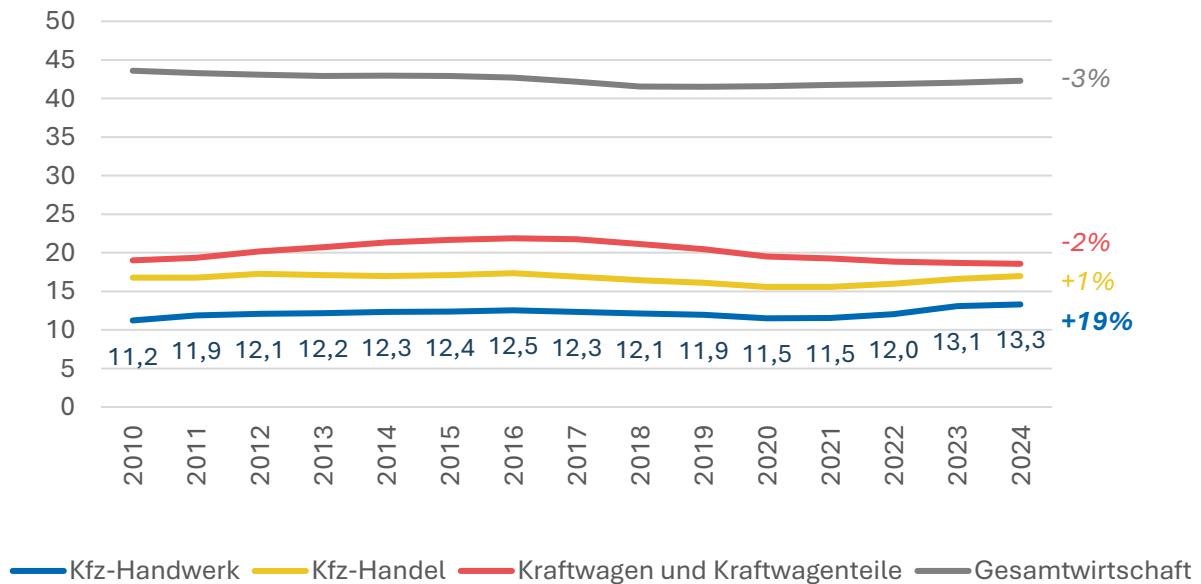
Abbildung 3-4: Anzahl Auszubildende im Jahr 2024

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026a); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Das Kfz-Handwerk bildet anteilig weniger Frauen aus als die Vergleichsbranchen (Abbildung 3-5). Im Jahr 2024 liegt der Frauenanteil unter den Auszubildenden bei rund 13 Prozent, gegenüber 17 Prozent im Kfz-Handel, 19 Prozent bei Herstellern von Kraftwagen und Kraftwagenteilen und 42 Prozent in der Gesamtwirtschaft. Jedoch zeigt das Kfz-Handwerk als einziger der dargestellten Wirtschaftszweige einen deutlichen Aufwärtstrend. Von 2010 bis 2024 stieg der Frauenanteil um 19 Prozent, während er in den Vergleichsbranchen und der Gesamtwirtschaft stagnierte oder sogar leicht zurückging. Ein Großteil des Anstiegs geht auf die Jahre 2021-2024 zurück. In diesem Zeitraum stieg der Frauenanteil um knapp 16 Prozent auf das Niveau von 13,3 Prozent Frauenanteil unter allen Auszubildenden.

Abbildung 3-5: Anteil der Frauen in Ausbildungen

Anteil der Frauen an allen Auszubildenden der jeweiligen Branche in Prozent (Liniendiagramm); Änderungsra-
ten 2010 bis 2024 (*kursiv*)

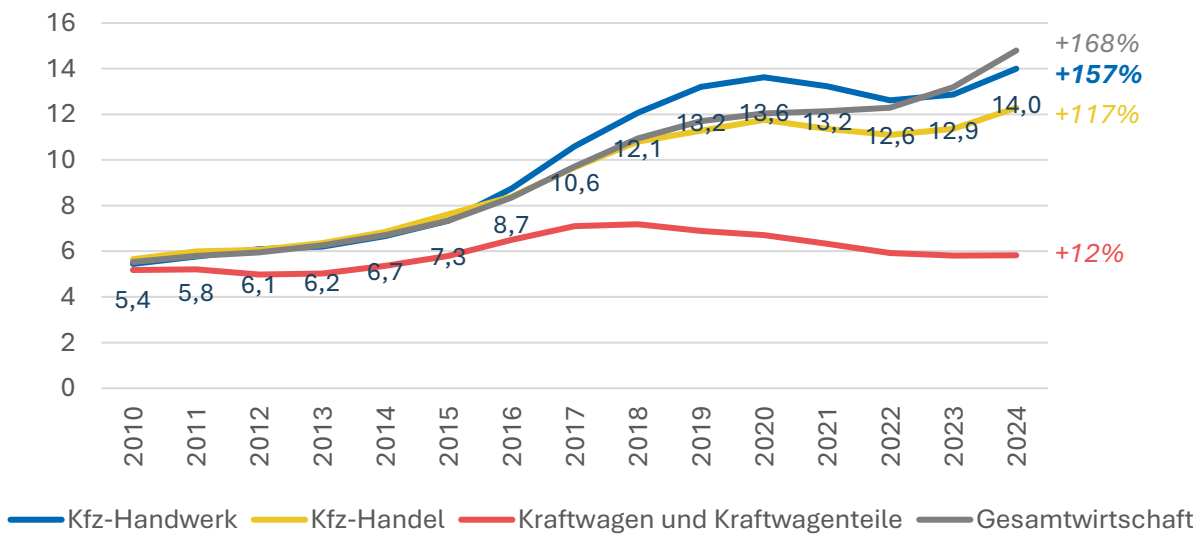


Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026a); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Ähnlich positiv fällt die Entwicklung bei dem Anteil der Auszubildenden mit ausländischer Nationalität aus (Abbildung 3-6). Das Kfz-Handwerk verzeichnet zwischen 2010 und 2024 einen Anstieg von 157 Prozent und leistet somit einen frühen Integrationsbeitrag. Das Kfz-Handwerk liegt nahezu gleichauf mit der Gesamtwirtschaft (+168 Prozent) und liegt über dem Kfz-Handel (117 Prozent). Besonders stark ist der Kontrast zu der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, wo nur ein Anstieg von 12 Prozent zu verzeichnen ist.

Abbildung 3-6: Anteil der Auszubildenden mit ausländischer Nationalität

Anteil an Auszubildenden mit ausländischer Nationalität an allen Azubis der jeweiligen Branche in Prozent (Liniendiagramm); Änderungsraten 2010 bis 2024 (*kursiv*)



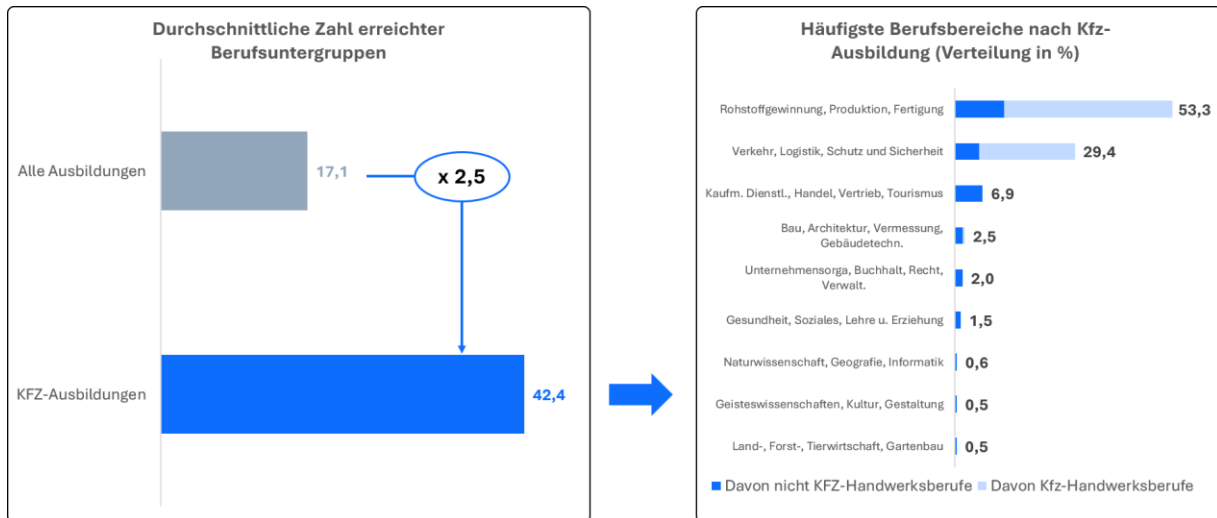
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026a); Statistisches Bundesamt (2020); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Zudem wirken Ausbildungen im Kfz-Handwerk weit über das eigene Berufsfeld hinaus (Abbildung 3-7). Absolventinnen und Absolventen einer Ausbildung im Kfz-Handwerk verteilen sich nach Abschluss auf durchschnittlich 42,4 verschiedene Berufsuntergruppen. Das sind rund 2,5-mal so viele wie im gesamtwirtschaftlichen Schnitt: Absolventinnen und Absolventen anderer Ausbildungen verteilen sich auf durchschnittlich nur 17,1 Berufsuntergruppen.

Zwar verbleiben rund 65 Prozent in Kfz-Handwerksberufen, doch ein erheblicher Anteil ist anschließend in anderen Bereichen tätig. Den größten Anteil außerhalb des Kfz-Handwerks machen Rohstoffgewinnung, Produktion und Fertigung (12,2 Prozent) sowie kaufmännische Dienstleistungen (5,9 Prozent) aus. Auch Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit (6,9 Prozent), Bau und Architektur (2,0 Prozent) sowie Unternehmensorganisation und Recht (2,0 Prozent) werden erreicht. Kfz-Ausbildungen schaffen damit eine breite berufliche Grundlage weit über das Kfz-Handwerk hinaus.

Abbildung 3-7: Einmündungsberufsbereiche nach Kfz-Ausbildung

Von typischen Ausbildungsberufen des Kfz-Handwerks erreichte Berufsuntergruppen und Berufsbereiche



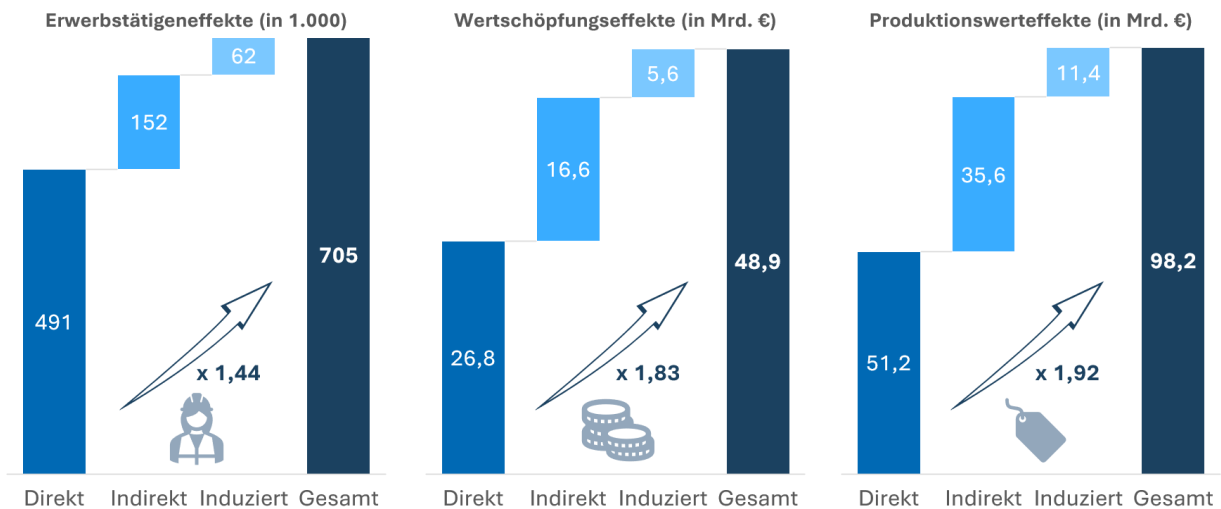
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026c); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

3.3 Ökonomischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks

Die unmittelbar im Kfz-Handwerk entstehende Wirtschaftsleistung und Beschäftigung bilden seinen gesamtwirtschaftlichen Beitrag nur teilweise ab. Durch den Bezug von Waren und Dienstleistungen stößt die Branche zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten bei ihren unmittelbaren und mittelbaren Zulieferern an (indirekte Effekte). Darüber hinaus führen die Einkommen der direkt und indirekt Beschäftigten zu Konsumausgaben, die weitere Wertschöpfung und Beschäftigung auslösen (induzierte Effekte). Mithilfe des Input-Output-Modells ORBIT der IW Consult werden diese Verflechtungen konsistent quantifiziert; das Modell wird im methodischen Anhang näher erläutert. Die direkten, indirekten und induzierten Effekte ergeben zusammen den ökonomischen Fußabdruck des Kfz-Handwerks (siehe Abbildung 3-8).

Abbildung 3-8: Ökonomischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks

Direkte, indirekte und induzierte Effekte in Deutschland im Jahr 2025



Quellen: ORBIT IWC (2026), siehe Anhang

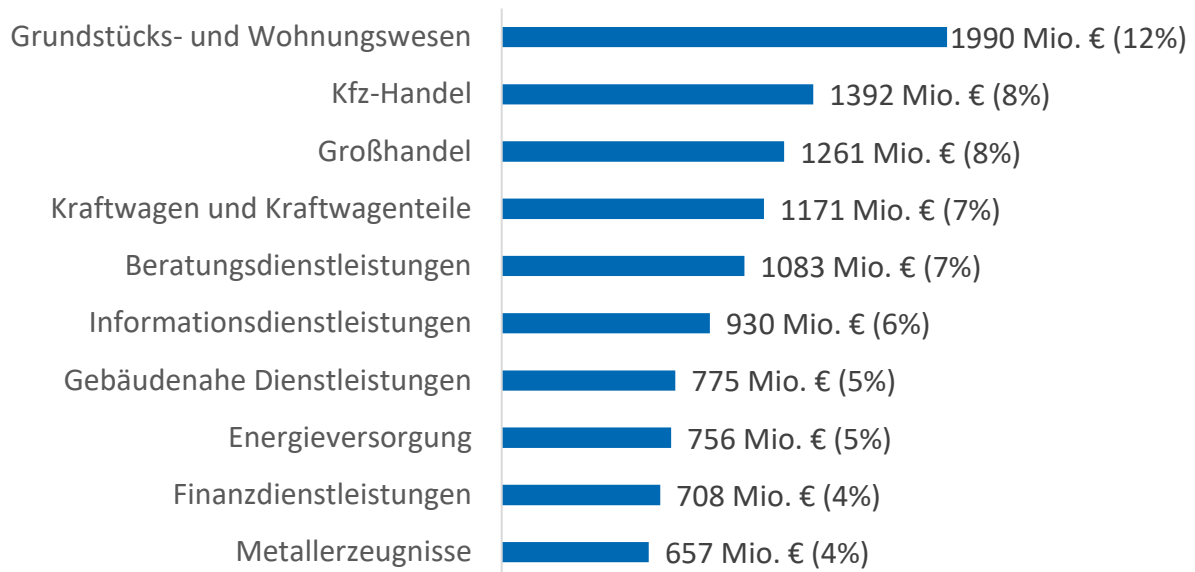
Mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Kfz-Handwerks sind bundesweit insgesamt rund 705.000 Erwerbstätige verbunden. Entlang der gesamten Wertschöpfungskette entstehen direkt, indirekt und induziert 48,9 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung sowie ein Produktionswert von 98,2 Milliarden Euro. Der größte Teil der zusätzlichen Wirtschaftsaktivität entfällt auf den indirekten Effekt: In der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind rund 152.000 Erwerbstätige tätig; sie generieren 16,0 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung und stellen Waren und Dienstleistungen im Wert von 35,6 Milliarden Euro bereit. Die induzierten Effekte steuern weitere rund 62.000 Erwerbstätige, 5,6 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung und 11,4 Milliarden Euro Produktionswert bei.

Im Verhältnis zur direkten Branchenleistung ergibt sich eine deutliche Hebelwirkung. Auf jede direkt im Kfz-Handwerk beschäftigte Person entfallen 0,44 zusätzliche Arbeitsplätze außerhalb der Branche. Jeder Euro direkter Bruttowertschöpfung im Kfz-Handwerk stößt weitere 0,83 Euro Bruttowertschöpfung an; je Euro direkter Produktionswert werden zusätzlich 0,92 Euro Produktionswert angestoßen. Der gesamtwirtschaftliche Beitrag des Kfz-Handwerks ist damit bei allen drei betrachteten Größen deutlich größer als seine unmittelbare Branchenleistung.

Der im Vergleich zur Beschäftigung höhere Hebel beim Produktionswert deutet darauf hin, dass die Unternehmen der vorgelagerten Wertschöpfungskette im Vergleich zum Kfz-Handwerk weniger beschäftigungsintensiv sind. Eine Betrachtung der sektoralen Zusammensetzung der indirekten Effekte erklärt diesen Befund (siehe Abbildung 3-9). Zwar entfällt mit insgesamt 54 Prozent der indirekten Effekte ein großer Teil auf ebenfalls recht beschäftigungsintensive wirtschaftsnahe Dienstleistungen – hierunter fallen insbesondere typische Vorleistungsbranchen wie das Grundstücks- und Wohnungswesen oder Beratungs- und Informationsdienstleistungen. Jedoch profitieren auch Branchen des produzierenden Gewerbes mit insgesamt 30 Prozent, deren Produktionsprozesse kapitalintensiver geprägt sind.

Abbildung 3-9: Branchenstruktur der indirekten Wertschöpfungseffekte

Angestoßene Bruttowertschöpfung in den zehn am stärksten profitierenden Branchen in Deutschland im Jahr 2025; in Millionen Euro und Anteil am indirekten Effekt in Prozent



Quellen: ORBIT IWC (2026), siehe Anhang

Charakteristisch für die Wertschöpfungskette des Kfz-Handwerks ist zudem der Bezug von Ersatzteilen und weiteren Fahrzeugkomponenten. Hiervon profitieren insbesondere die Branche der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen, der Kfz-Handel und der Großhandel. Auf diese drei Wirtschaftsbereiche entfallen zusammen 23 Prozent des indirekten Wertschöpfungseffekts.

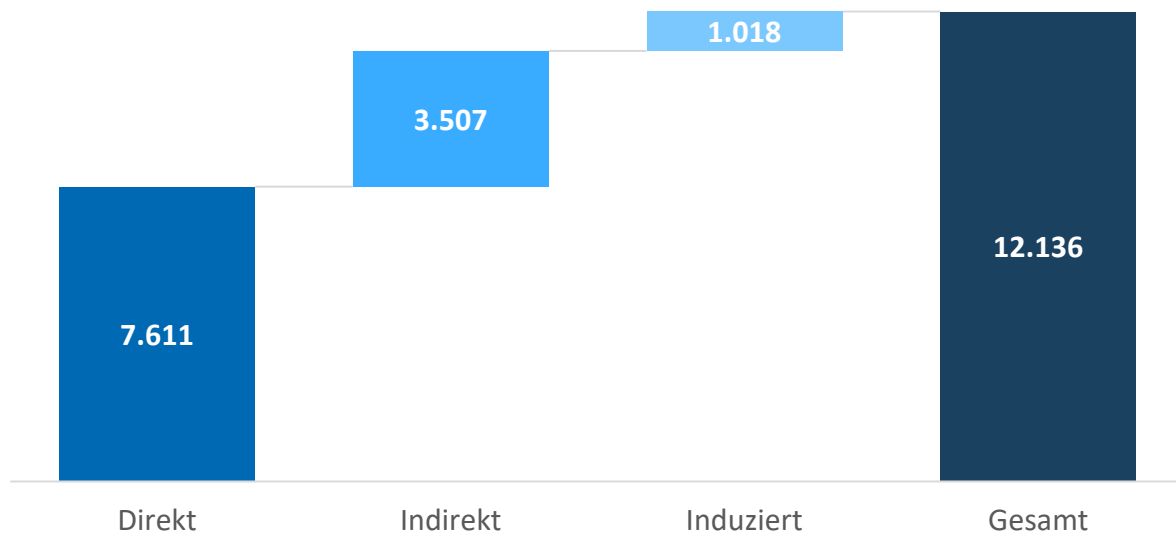
Die Vorleistungsbeziehungen reichen in das unmittelbare regionale Umfeld der Betriebe. Nach Angaben der befragten Unternehmen werden 46 Prozent der vom Kfz-Handwerk eingekauften Waren und Dienstleistungen aus einem Umkreis von bis zu 50 Kilometern bezogen. Das ist fast doppelt so viel, wie Unternehmen typischerweise im regionalen Umkreis auf Ebene der Regierungsbezirke (NUTS-2-Ebene) beziehen; hier liegt der Anteil bei 24 Prozent (Eurostat, 2017). Der Befund zeigt, dass ein erheblicher Teil der Beschaffung innerhalb der jeweiligen Region erfolgt und damit Nachfrage im unmittelbaren wirtschaftlichen Umfeld der Betriebe entsteht.

3.4 Fiskalischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks

Neben Produktionswert, Bruttowertschöpfung und Erwerbstätigkeit lässt sich das Steueraufkommen bestimmen, das mit den direkten, indirekten und induzierten wirtschaftlichen Aktivitäten verbunden ist. Die Betrachtung umfasst das unmittelbar im Kfz-Handwerk entstehende Aufkommen, das Aufkommen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie die Steuern, die aus den durch Beschäftigten-einkommen ermöglichten Konsumausgaben resultieren. Zusammen bilden diese Komponenten den fiskalischen Fußabdruck des Kfz-Handwerks.

Abbildung 3-10: Fiskalischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks

Direkt, indirekt und induziertes verursachtes Steueraufkommen in Deutschland im Jahr 2025; in Millionen Euro



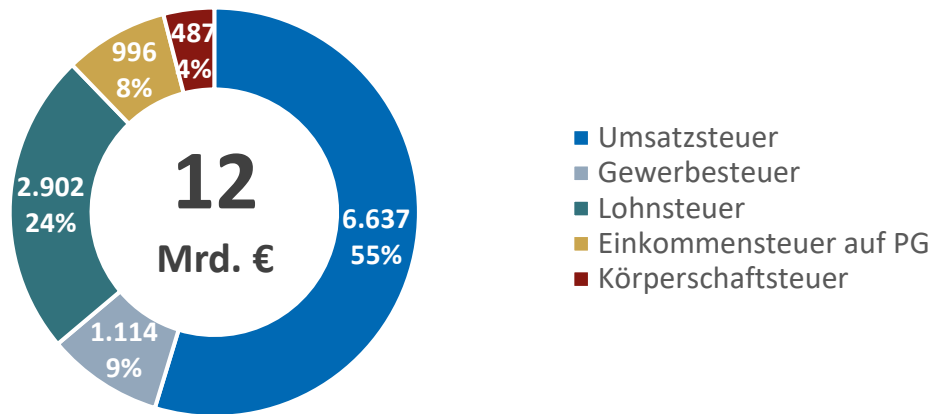
Quellen: ORBITAX IWC (2026), siehe Anhang

Mit den wirtschaftlichen Aktivitäten des Kfz-Handwerks ist insgesamt ein Steueraufkommen von rund 12,1 Milliarden Euro verbunden (siehe Abbildung 3-10). Davon entfallen rund 7,6 Milliarden Euro auf den direkten Effekt, rund 3,5 Milliarden Euro auf den indirekten Effekt und rund eine Milliarde Euro auf den induzierten Effekt. Das Steueraufkommen liegt damit in einer ähnlichen Größenordnung wie das Aufkommen aus Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsteuer (11,6 Milliarden Euro). Zusätzlich entstehen Sozialversicherungsbeiträge in Höhe von rund 10 Milliarden Euro. Diese werden getrennt ausgewiesen, da sie keine Steuern darstellen, sondern der Finanzierung der gesetzlichen Sozialversicherung dienen.

Die Umsatzsteuer ist mit einem Anteil von 55 Prozent die größte Position im verursachten Steueraufkommen (Abbildung 3-11). In der Gesamtwirtschaft liegt ihr Anteil bei 34 Prozent. Dies hängt mit der umsatzsteuerpflichtigen Leistungserbringung und der im Vergleich zu exportorientierten Industriebranchen geringeren Bedeutung steuerfreier Ausfuhrlieferungen zusammen. Die Lohnsteuer folgt mit 24 Prozent, die Gewerbesteuer mit 9 Prozent, die Einkommensteuer auf Personengesellschaften mit 8 Prozent und die Körperschaftsteuer mit 4 Prozent.

Abbildung 3-11: Zusammensetzung des Steueraufkommens

Verursachtes Steueraufkommen des Kfz-Handwerks nach Steuerarten im Jahr 2025, in Millionen Euro und Prozent des gesamten Steueraufkommens



Quellen: ORBITAX IWC (2026), siehe Anhang

Die hohe Bedeutung der Umsatzsteuer beeinflusst auch die Steuerintensität des Kfz-Handwerks. Entlang der Wertschöpfungskette weist das Kfz-Handwerk eine hohe Steuerintensität auf (Tabelle 3-1). Betrachtet man nur das Kfz-Handwerk selbst (direkter fiskalischer Effekt), entfallen auf jeden Euro Wertschöpfung 28 Cent Steuern. In der Gesamtwirtschaft liegt der Anteil bei 17 Cent je Euro Wertschöpfung und damit rund 40 Prozent niedriger. Wird der gesamte fiskalische Effekt des Kfz-Handwerks in den Blick genommen (inkl. indirekter und induzierter Effekt), ist diese Wertschöpfungskette mit 25 Cent Steuern je Euro Wertschöpfung auch deutlich über der Gesamtwirtschaft.

Tabelle 3-1: Steuerintensität des Kfz-Handwerks im Vergleich

Steueraufkommen je Euro Bruttowertschöpfung im Jahr 2025

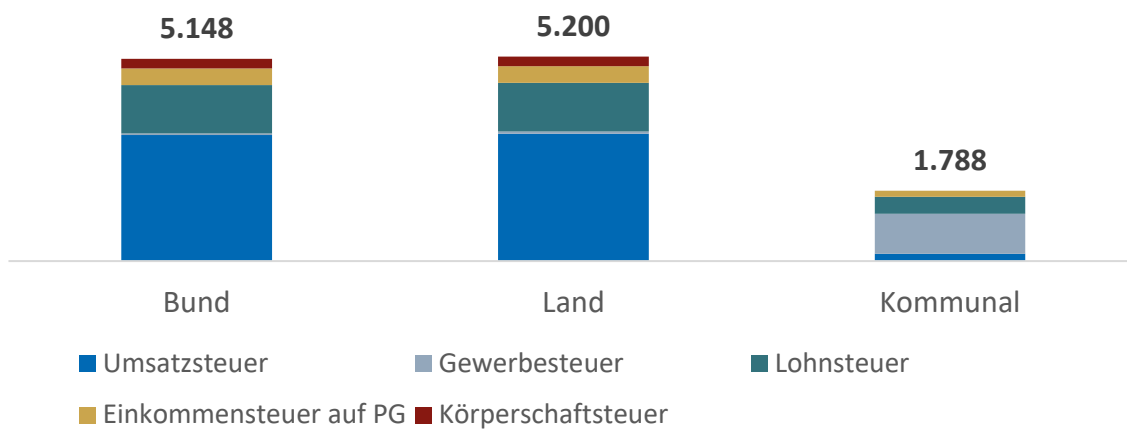
Steuern je Euro Wertschöpfung	
Nur Kfz-Handwerk (direkter Effekt)	28 Cent
Gesamte Wertschöpfungskette Kfz-Handwerk (direkter, indirekter und induzierter Effekt)	25 Cent
Gesamtwirtschaft	17 Cent

Quellen: ORBITAX IWC (2026), siehe Anhang

Vom verursachten Steueraufkommen entfallen rund 5,1 Milliarden Euro auf den Bund und rund 5,2 Milliarden Euro auf die Länder (siehe Abbildung 3-12). Dies entspricht Anteilen von 42,4 beziehungsweise 42,9 Prozent. Die Kommunen erhalten rund 1,8 Milliarden Euro beziehungsweise 14,7 Prozent. Im Vergleich zur Gesamtwirtschaft liegen die Anteile des Bundes (40,6 Prozent) und der Länder (41,0 Prozent) höher. Dies hängt mit dem hohen Umsatzsteueranteil zusammen, da diese Steuer fast ausschließlich Bund und Ländern zufließt. Das kommunale Aufkommen ergibt sich insbesondere aus der Gewerbesteuer.

Abbildung 3-12: Verteilung des Steueraufkommens nach Gebietskörperschaften

Verursachtes Steueraufkommen des Kfz-Handwerks nach empfangender Gebietskörperschaft und Steuerart im Jahr 2025; in Millionen Euro



Quellen: ORBITAX IWC (2026), siehe Anhang

4 Regionale Bedeutung

Das Kfz-Handwerk ist in Deutschland flächendeckend vertreten und in besonderem Maße regional verankert. Mit seinen zahlreichen Betrieben und Beschäftigten trägt es zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und zur bundesweiten Verfügbarkeit von automobiler Infrastruktur bei. Seine Bedeutung beschränkt sich dabei nicht auf große Städte und Verdichtungsräume, sondern reicht auch tief in ländliche Regionen hinein.

Im Folgenden wird die regionale Bedeutung des Kfz-Handwerks auf der NUTS-3-Ebene (Kreise und kreisfreie Städte) untersucht. Zunächst wird anhand regionaler Erwerbstätigenanteile an der Gesamtwirtschaft aller 400 Regionen in Deutschland dargestellt, wie breit das Kfz-Handwerk präsent ist. Dabei werden die regionalen Erwerbstätigenanteile des Kfz-Handwerks denen des Kfz-Handels sowie des Wirtschaftszweigs „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ gegenübergestellt. Es wird untersucht, wie gleichmäßig die Erwerbstätigen der betrachteten Wirtschaftszweige über die Regionen verteilt sind (beides Kapitel 4.1). Anschließend zeigt Kapitel 4.2, in welchen Regionstypen das Kfz-Handwerk im Verhältnis zur Gesamtwirtschaft über- oder unterrepräsentiert ist und welche Bedeutung ihm insbesondere für ländliche Räume zukommt.

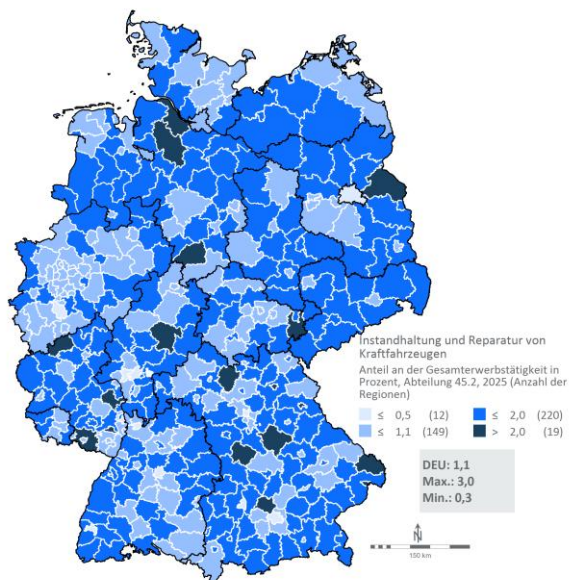
4.1 Regionale Verteilung der Erwerbstätigkeit im Kfz-Handwerk

Die Abbildungen 4-1 bis 4-3 zeigen die Anteile des Kfz-Handwerks, des Kfz-Handels sowie der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen an der jeweiligen regionalen Gesamterwerbstätigkeit. Dunklere Blautöne stehen für eine stärkere regionale Prägung durch die jeweiligen Branchen.

Im Jahr 2025 waren bundesweit 491.400 Erwerbstätige im Kfz-Handwerk tätig. Damit entfielen durchschnittlich 1,1 Prozent aller Erwerbstätigen auf die Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen. Die Erwerbstätigen des Kfz-Handwerks sind über alle 400 Regionen verteilt. Die regionalen Erwerbstätigenanteile variieren zwischen 0,3 (Frankfurt am Main) und 3,0 Prozent (Landkreis Haßberge).

Abbildung 4-1: Regionale Erwerbstätigenanteile im Kfz-Handwerk

Anteil der Erwerbstätigen des Kfz-Handwerks an der Gesamterwerbstätigkeit in Prozent, 2025

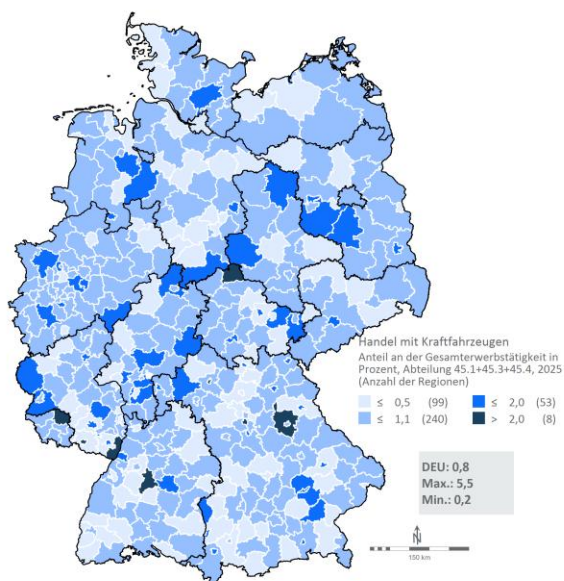


491.400 Erwerbstätige

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026d); Statistisches Bundesamt (2026h); eigene Schätzungen; eigene Darstellung

Abbildung 4-2: Regionale Erwerbstätigenanteile im Kfz-Handel

Anteil der Erwerbstätigen des Kfz-Handels an der Gesamterwerbstätigkeit in Prozent, 2025

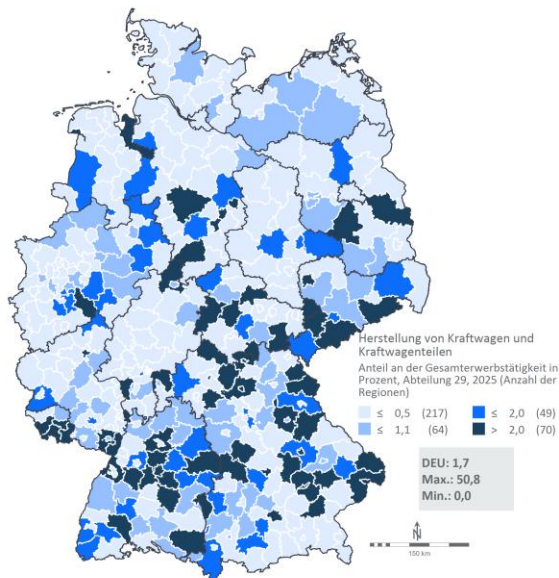


361.800 Erwerbstätige

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026d); Statistisches Bundesamt (2026h); eigene Schätzungen; eigene Darstellung

Abbildung 4-3: Reg. Erwerbstätigenanteile i. d. Herst. v. Kraftwagen u. Kraftwagenteilen

Anteil der Erwerbstätigen in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen an der Gesamterwerbstätigkeit in Prozent, 2025



804.400 Erwerbstätige

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026d); Statistisches Bundesamt (2026h); eigene Schätzungen; eigene Darstellung

In 19 Regionen überschritt der regionale Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks 2,0 Prozent. In 220 Regionen lag der Anteil über 1,1 bis einschließlich 2,0 Prozent. In 149 Regionen betrug er über 0,5 bis einschließlich 1,1 Prozent. In zwölf Regionen lag der Anteil bei höchstens 0,5 Prozent. Die Verteilung zeigt damit eine breite regionale Präsenz des Kfz-Handwerks. Nur wenige Regionen haben besonders hohe oder besonders niedrige Erwerbstätigenanteile.

Der Kfz-Handel ist ebenfalls in allen 400 Regionen vertreten, weist aber eine etwas geringere durchschnittliche Bedeutung auf. Der Anteil an der Gesamterwerbstätigkeit in Deutschland betrug 0,8 Prozent. Das entspricht 361.800 Erwerbstätigen. Die regionalen Anteile bewegten sich zwischen 0,2 (Emden) und 5,5 Prozent (Landkreis Garmersheim). In acht Regionen lag der Anteil über 2,0 Prozent. In 240 Regionen betrug er über 0,5 bis einschließlich 1,1 Prozent. In 53 Regionen überschritt der Erwerbstätigenanteil 1,1 Prozent, lag aber unter 2,0 Prozent. Bei höchstens 0,5 Prozent lag der Anteil in 99 Regionen. Es gibt also ebenfalls wenige Regionen, die eine besonders hohe oder besonders niedrige Prägung durch den Kfz-Handel haben. Gleichwohl ist die Verteilung im Kfz-Handel schon ungleichmäßiger als im Kfz-Handwerk.

Die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen zeigt demgegenüber ein deutlich anderes regionales Muster. Die Branche ist nicht in allen 400 Regionen vertreten; in acht Regionen gibt es keine Erwerbstätigen in diesem Wirtschaftszweig. Die durchschnittliche Prägung gemessen am Erwerbstätigenanteil liegt bundesweit mit 1,7 Prozent aber deutlich höher als im Kfz-Handwerk und Kfz-Handel und entspricht 804.400 Erwerbstätigen. Die Beschäftigung konzentrierte sich wesentlich stärker auf einzelne Kreise und kreisfreie Städte: In 217 Regionen lag der Anteil bei höchstens 0,5 Prozent. In 64 Regionen betrug der Erwerbstätigenanteil über 0,5 bis einschließlich 1,1 Prozent. In 49 Regionen lag er über 1,1 bis einschließlich 2,0 Prozent und in 70 Regionen sogar über 2,0 Prozent. Die regionalen Anteile reichten von 0,0 (z.B. Jena) bis 50,8 Prozent (Wolfsburg).

Das Kfz-Handwerk unterscheidet sich damit sowohl vom Kfz-Handel als in besonderem Maße auch von der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen. Während der Kfz-Handel im Durchschnitt der drei Branchen die geringste Bedeutung für die gesamte Erwerbstätigkeit in Deutschland erreicht und die industrielle Kraftfahrzeugproduktion punktuell an einzelnen Standorten besonders stark hervortritt, ist das Kfz-Handwerk in der Fläche vergleichsweise breit vertreten. Das Kfz-Handwerks dominiert nirgendwo die Wirtschaftsstruktur einer Region, sorgt aber gleichzeitig bundesweit für Arbeitsplätze und Wertschöpfung.

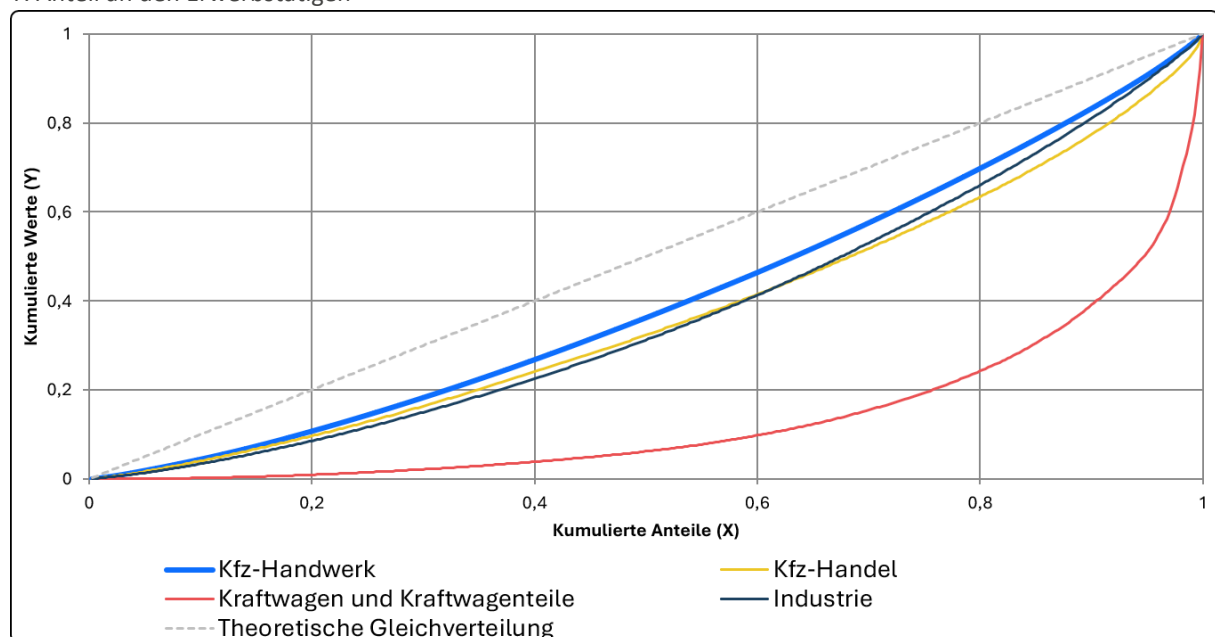
Das Kfz-Handwerk ist im Vergleich zum Kfz-Handel, zur Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie zur Industrie regional sogar am gleichmäßigsten verteilt. Die Lorenzkurve (siehe unten folgender Methodikkasten für die Definition) des Kfz-Handwerks weist den geringsten Abstand zur theoretischen Gleichverteilung auf (Abbildung 4-4). Der daraus resultierende GINI-Koeffizient als Maß für regionale Gleichverteilung (siehe unten folgender Methodikkasten für die Definition) des Kfz-Handwerks beträgt 0,20. Für den Kfz-Handel liegt der GINI-Koeffizient bei 0,27. Die Beschäftigung der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen ist mit einem GINI-Koeffizienten von 0,73 deutlich ungleichmäßiger verteilt.

Abbildung 4-4: Regionale Gleichmäßigkeit der Erwerbstätigenverteilung

Lorenzkurven für das Kfz-Handwerk, den Kfz-Handel, die Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie die Industrie (Verarbeitendes Gewerbe)

X: Anteil an den Regionen

Y: Anteil an den Erwerbstätigen



Lesebeispiel: In der Branche Kraftwagen und Kraftwagenteile stehen 80 Prozent der Regionen für etwa 24 Prozent der Erwerbstätigen.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026d); Statistisches Bundesamt (2026h) ; eigene Schätzungen; eigene Darstellung

Lorenzkurven und GINI-Koeffizienten bestätigen somit den visuellen Eindruck der Abbildungen 4-1 bis 4-3: Das Kfz-Handwerk ist nicht nur in allen Regionen vertreten, sondern seine Erwerbstätigen verteilen sich auch am gleichmäßigsten über das Bundesgebiet. Die Bedeutung für die Gesamtbeschäftigung

in Deutschland entfaltet sich im Kfz-Handwerk folglich durch eine breite Präsenz und nicht durch wenige besonders beschäftigungsstarke Regionen.

Methodik: Lorenzkurve und GINI-Koeffizient

Die *Lorenzkurve* setzt den kumulierten Anteil der Regionen ins Verhältnis zum kumulierten Anteil der Erwerbstätigen der jeweiligen Branche. Jede Region geht dabei mit dem gleichen Gewicht in die Berechnung ein. Dafür werden die Regionen nach dem regionalen Erwerbstätigenanteil aufsteigend sortiert. Die gestrichelte Diagonale bildet die theoretische Gleichverteilung ab: Auf ihr würden immer x Prozent der Regionen auch x Prozent der Erwerbstätigen der jeweiligen Branche auf sich vereinen (10 Prozent der Regionen stehen für 10 Prozent der Erwerbstätigen, 20 Prozent der Regionen stehen für 20 Prozent der Erwerbstätigen, usw.). Je näher die tatsächlichen Kurven der Branchen an der Diagonale liegen, desto gleichmäßiger sind die Erwerbstätigen regional verteilt. Je größer der Abstand ist, desto ungleichmäßiger ist die Verteilung.

Der *GINI-Koeffizient* gibt das Verhältnis der Fläche zwischen der Gleichverteilungslinie und der Lorenzkurve zur Gesamtfläche unter der Diagonale an. Er kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen. Ein GINI-Koeffizient von 0 steht somit also für eine vollständige Gleichverteilung. Bei einem GINI-Koeffizienten von 1 würden alle Erwerbstätigen in einer einzigen Region arbeiten.

4.2 Regionale Bedeutung des Kfz-Handwerks nach Raumtypen

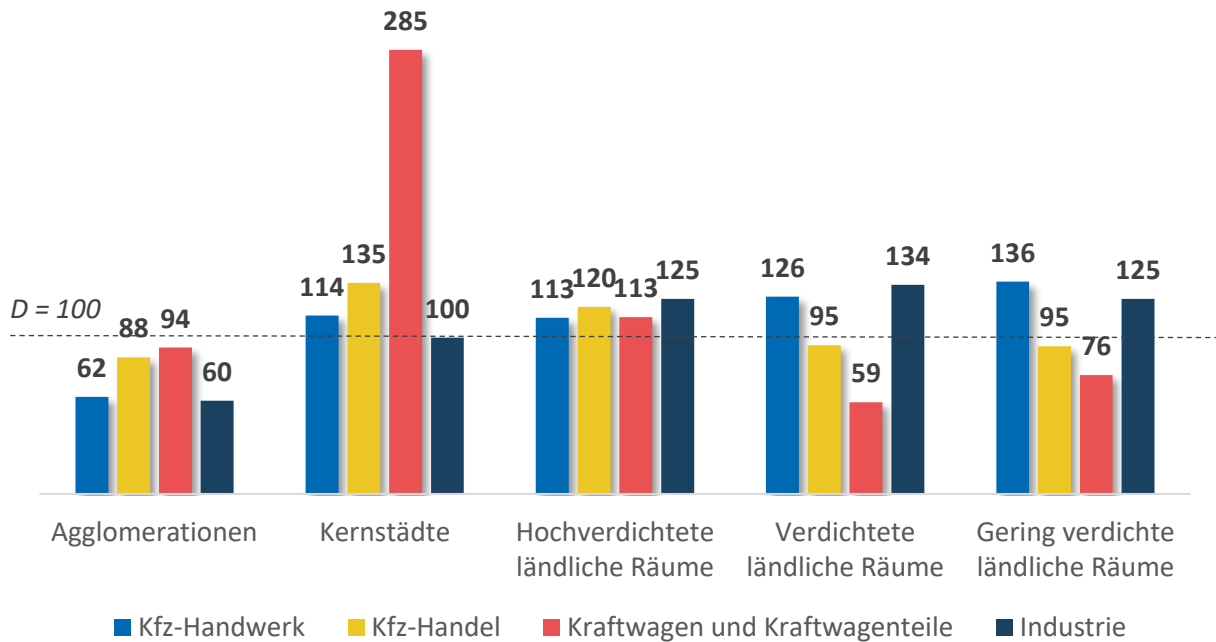
Das Kfz-Handwerk ist zwar im Branchenvergleich am gleichmäßigsten auf deutsche Regionen verteilt, hat aber gleichzeitig eine überdurchschnittliche Bedeutung für ländliche Räume. Dieses Kapitel zeigt dies anhand der IW-Regionstypen.⁶ Dafür wird die Prägung in fünf Regionstypen untersucht. Als Vergleichskennziffer wird der sogenannte Lokalisationskoeffizient herangezogen (siehe unten folgender Methodikkasten für die Definition). Abbildung 4-5 zeigt die Ergebnisse der Analyse.

In gering verdichteten ländlichen Räumen liegt der Lokalisationskoeffizient des Kfz-Handwerks bei 136. Der Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks ist dort also 1,36-mal so hoch wie der bundesweite Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks. Keine der Vergleichsbranchen hat einen solch starken Fokus auf gering verdichtete ländliche Räume. Auch in verdichteten ländlichen Räumen ist das Kfz-Handwerk mit einem Koeffizienten von 126 prägender als etwa der Kfz-Handel. Die Industrie ist dort hingegen etwas stärker präsent. Das Kfz-Handwerk erreicht in Agglomerationen einen niedrigen Lokalisationskoeffizienten von 62. Mit zunehmender Ländlichkeit nimmt die relative Bedeutung des Kfz-Handwerks also zu.

⁶ Den Regionstypen liegt eine eigene Definition der IW Consult zugrunde. Zu den Agglomerationen zählen kreisfreie Städte mit entweder mehr als 500.000 Einwohnern oder mit einer Einwohnerdichte größer als 825 Einwohner je km² und mehr als 100.000 Einwohnern. Kernstädte sind kreisfreie Städte, die nicht zu den Agglomerationen zählen. Hochverdichtete Räume sind Landkreise, die eine Einwohnerdichte größer als 232 Einwohner je km² aufweisen, verdichtete Räume sind durch eine Einwohnerdichte zwischen 145 Einwohner je km² und 232 Einwohner je km² charakterisiert. Die Einwohnerdichte gering verdichteter Räume liegt unter 145 Einwohnern je km². Die Schwellenwerte wurden über Standardabweichungen (Einwohnerdichten von 825 und 232) respektive den Median (Einwohnerdichte von 145) errechnet.

Abbildung 4-5: Regionale Bedeutung des Kfz-Handwerks nach Raumtypen

Lokalisationskoeffizienten der Erwerbstätigen nach Raumtypen; Deutschland = 100



Lesbeispiel: Der Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks in gering verdichteten ländlichen Räumen ist 1,36-mal so hoch wie der bundesweite Erwerbstätigenanteil des Kfz-Handwerks (Lokalisationskoeffizient von 136).

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2026d); Statistisches Bundesamt (2026h); eigene Schätzungen; eigene Darstellung

Das aufgedeckte Muster unterscheidet das Kfz-Handwerk von der Branche der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen. Die industrielle Kraftfahrzeugproduktion ist besonders stark in Kernstädten (Lokalisationskoeffizient von 285) vertreten. Sie kommt hingegen in verdichteten und gering verdichteten ländlichen Räumen nur auf Lokalisationskoeffizienten von 59 beziehungsweise 76. Der Kfz-Handel ist in Kernstädten und in hochverdichteten ländlichen Räumen am prägendsten. Das Kfz-Handwerk nimmt damit unter den betrachteten Branchen eine besondere Stellung ein: Es ist vergleichsweise unabhängig von großen industriellen Standorten und leistet gerade in gering verdichteten ländlichen Räumen einen wichtigen Beitrag zum regionalen Arbeitsmarkt.

Methodik: Lokalisationskoeffizient

Der Lokalisationskoeffizient setzt den regionalen Anteil der Erwerbstätigen einer Branche an der Gesamterwerbstätigkeit ins Verhältnis zum entsprechenden Anteil in Deutschland bundesweit. Bei einem Wert von 100 entspricht somit dem Bundesdurchschnitt. Werte über 100 zeigen eine überdurchschnittliche Prägung durch die Branche und Werte unter 100 eine unterdurchschnittliche Bedeutung der jeweiligen Branche in einer Region (oder aggregiert einem Regionstyp) an.

5 Resilienz

Resiliente Branchen können sowohl regionale als auch nationale Arbeitsmärkte in Krisenzeiten stabilisieren, da Arbeitsplätze und Umsatz stabiler bleiben als in anfälligeren Branchen. Dieses Kapitel untersucht die langfristige Resilienz des Kfz-Handwerks. Die Hypothese dieses Kapitels ist, dass Wartung, Reparatur und Sicherheitsprüfungen von und an Kfz weitgehend unabhängig von der Konjunktur anfallen und somit sowohl Beschäftigung als auch Umsatz weniger schwanken könnten als in Vergleichsbranchen.

Im Folgenden wird zunächst die Beschäftigungsentwicklung des Kfz-Handwerks und der Vergleichsbranchen bis Januar 2026 und die daraus resultierende langfristige Schwankungsintensität der Beschäftigung untersucht (Kapitel 5.1). Anschließend wird die Umsatzentwicklung des Kfz-Handwerks und der Vergleichsbranchen beleuchtet (Kapitel 5.2).

5.1 Beschäftigungsentwicklung und -volatilität

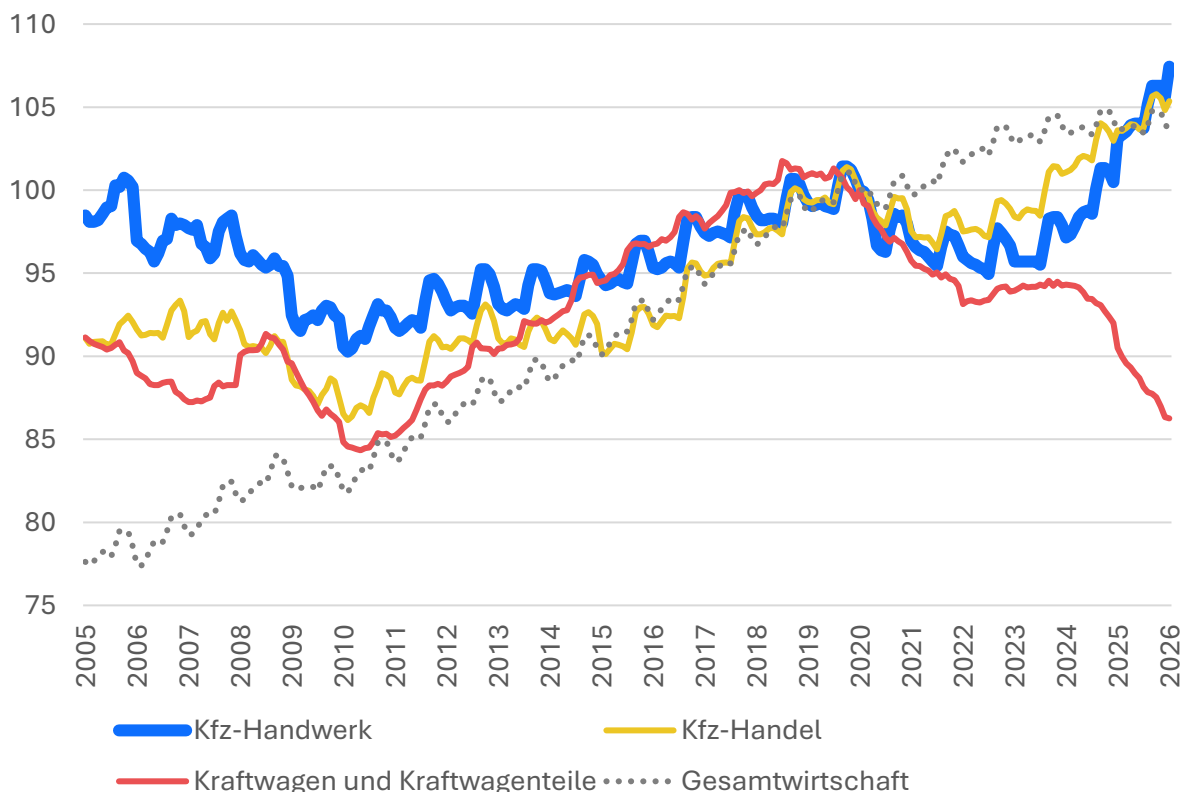
Abbildung 5-1 zeigt die monatliche Entwicklung der Beschäftigung im Kfz-Handwerk, im Kfz-Handel, in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie in der Gesamtwirtschaft von Januar 2005 bis Januar 2026. Die Reihen sind als Index dargestellt. Ein Wert von 100 entspricht jeweils dem Beschäftigungsstand im Januar 2020. So kann die Beschäftigung unterschiedlich großer Branchen anschaulich verglichen werden.

Die Beschäftigung im Kfz-Handwerk war im dargestellten Zeitraum vergleichsweise stabil, aber unterlag auch Schwankungen. Es lassen sich vier Phasen erkennen. Von 2005 bis 2010 ging die Beschäftigung um etwa 10 Prozent zurück. Zwischen 2010 und 2020 stieg sie in etwa wieder auf das Ausgangsniveau. Ab dem Jahr 2020 ging das Beschäftigungslevel erneut zurück. Am aktuellen Datenrand ab 2024 hat sich die Beschäftigung sehr positiv entwickelt. Besonders auffällig ist, dass ab 2024 gleichzeitig die Beschäftigung der Kraftfahrzeugproduktion deutlich abnahm. Das spiegelt die aktuelle Krise deutscher Automobilhersteller wider. Der Kfz-Handel nahm ab dem Jahr 2020 eine ähnliche Entwicklung wie das Kfz-Handwerk. Die indexierte Beschäftigungskurve lag zuvor jedoch unter der des Kfz-Handwerks.

Das Kfz-Handwerk hat damit ab 2024 stärker zur Beschäftigungsentwicklung beigetragen als die betrachteten Vergleichsbereiche. Zugleich verlief seine Beschäftigung im gesamten Betrachtungszeitraum vergleichsweise schwankungsarm.

Abbildung 5-1: Beschäftigungsentwicklung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich

Beschäftigung in Deutschland, Indizes, Januar 2020 = 100

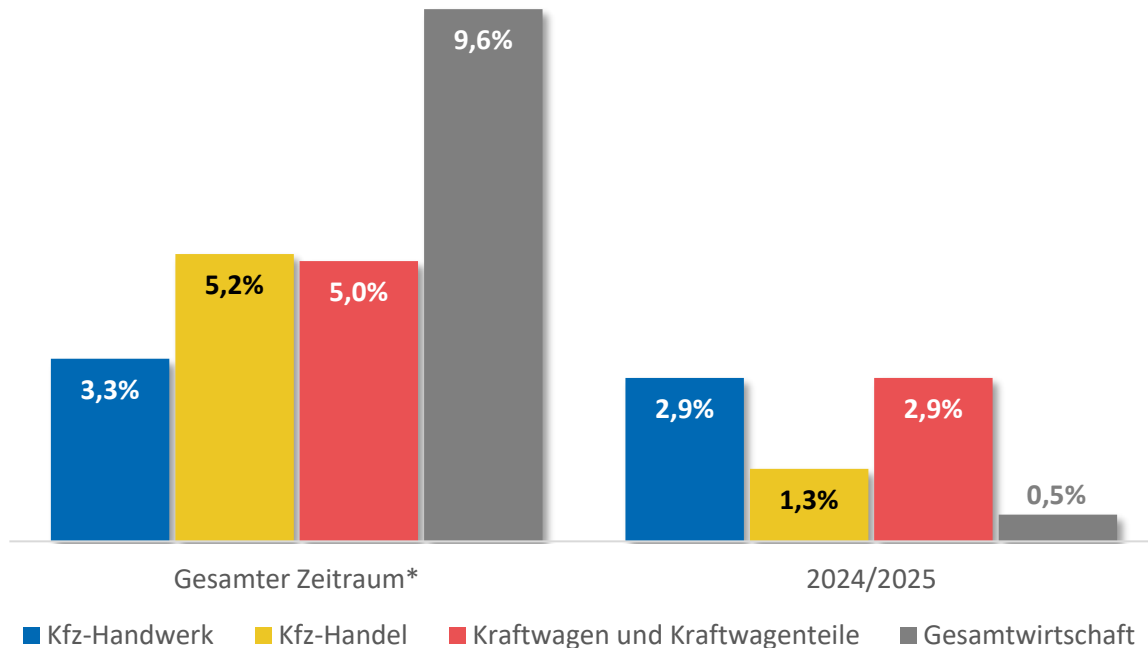


Quelle: Statistisches Bundesamt (2026d); Statistisches Bundesamt (2026b); Bundesagentur für Arbeit (2026e); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Um das Schwankungsmaß der Vergleichsbranchen aggregiert vergleichen zu können, wird der jeweilige Variationskoeffizient (siehe unten folgender Methodikkasten für die Definition) der Zeitreihen herangezogen (Abbildung 5-2). Die Beschäftigung im Kfz-Handwerk weist über den gesamten Betrachtungszeitraum die geringste Schwankungsintensität auf. Von Januar 2005 bis Januar 2026 betrug der Variationskoeffizient 3,3 Prozent und lag damit unter den Werten des Kfz-Handels (5,2 Prozent), der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen (5,0 Prozent) sowie der Gesamtwirtschaft (9,6 Prozent).

Abbildung 5-2: Schwankungsintensität der Beschäftigung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich

Variationskoeffizient der Beschäftigung, in Prozent, gesamter Zeitraum: 2005 – 2025



Quelle: Statistisches Bundesamt (2026d); Statistisches Bundesamt (2026b); Bundesagentur für Arbeit (2026e); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

Methodik: Variationskoeffizient

Der Variationskoeffizient ist ein statistisches Maß der Volatilität in einer Zeitreihe. Der Variationskoeffizient setzt die Standardabweichung einer Zeitreihe ins Verhältnis zu ihrem Mittelwert. Er misst hier die relative Schwankungsintensität der Beschäftigung. Je niedriger der Wert ist, desto gleichmäßiger entwickelt sich die Beschäftigung im betrachteten Zeitraum.

Für den Zeitraum 2024/2025 zeigt sich ein abweichendes Bild. Der Variationskoeffizient des Kfz-Handwerks lag bei 2,9 Prozent und damit über dem Kfz-Handel mit 1,3 Prozent sowie deutlich über der Gesamtwirtschaft mit 0,5 Prozent. Er entsprach dem Wert der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen. Diese kurzfristige Betrachtung steht dem langfristigen Ergebnis nicht entgegen, verdeutlicht vielmehr den überdurchschnittlichen Beschäftigungsaufbau im Kfz-Handwerk am aktuellen Datenrand.

Insgesamt stützen die Analysen dieses Kapitels die Hypothese, dass die Beschäftigung des Kfz-Handwerks weniger schwankt als in Vergleichsbranchen.

5.2 Umsatzentwicklung und -volatilität

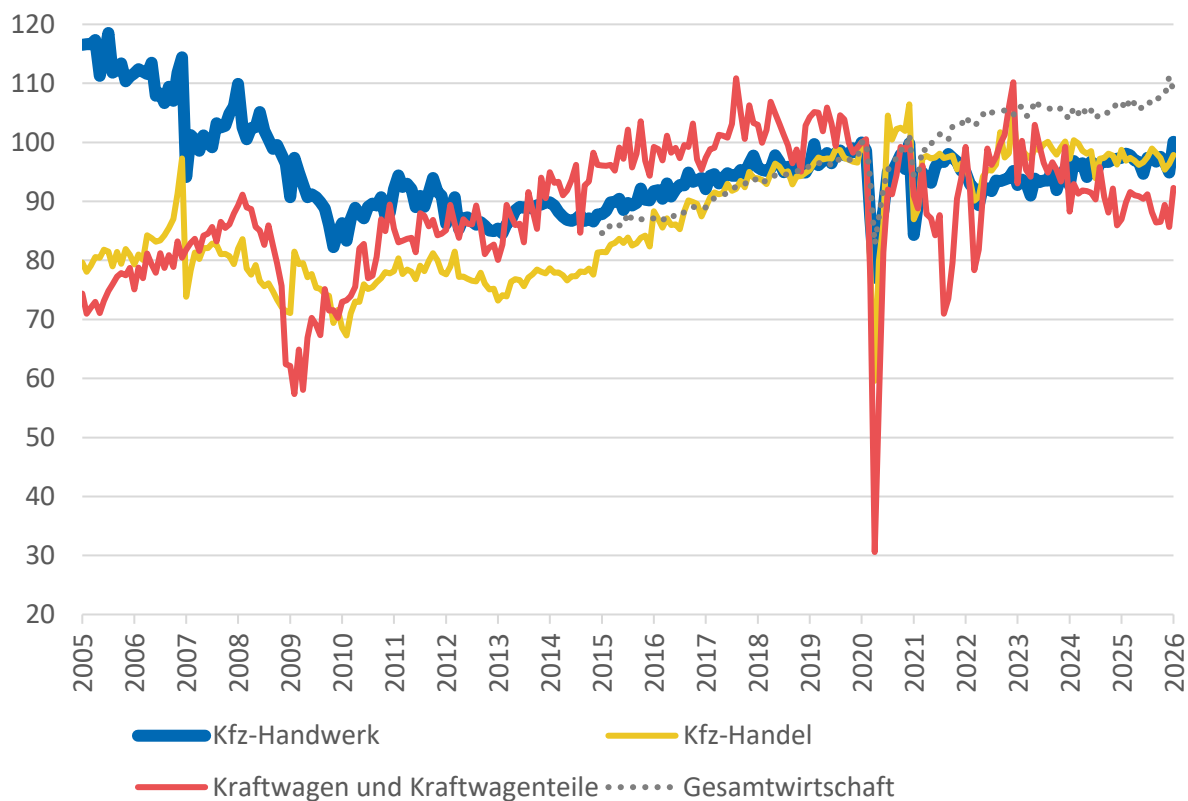
Abbildung 5-3 zeigt die monatliche Umsatzentwicklung zu konstanten Preisen (kalender- und saisonbereinigt) im Kfz-Handwerk, im Kfz-Handel, in der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie in der Gesamtwirtschaft von Januar 2005 bis Januar 2026. Die Zeitreihen sind auf Januar 2020 indiziert. Der Indexwert 100 entspricht also dem jeweiligen Umsatzniveau von Januar 2020.

Die Umsatzentwicklung des Kfz-Handwerks verlief im betrachteten Zeitraum ebenfalls schwankungsarm. Es lassen sich vier Phasen erkennen. Von 2005 bis 2010 ging der Umsatz relativ deutlich zurück. Von 2010 bis zur Corona-Pandemie 2020 stieg das Niveau wieder an, konnte das vorherige Level aber nicht wieder erreichen. Mit der Corona-Pandemie brach der Umsatz wie auch in den Vergleichsbranchen deutlich ein. Der Rückgang war im Kraftfahrzeugbau und im Kfz-Handel aber stärker ausgeprägt. Nach der Pandemie entwickelte sich das Umsatzlevel des Kfz-Handwerks erneut schwankungsarm. Am aktuellen Datenrand lag der preisbereinigte Umsatz im Januar 2026 auf dem Niveau von Januar 2020. Der Umsatz der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen stieg zwar nach der Pandemie zunächst stark an, entwickelte sich aber ab 2023 rückläufig.

Der vergleichsweise stabile Umsatzverlauf des Kfz-Handwerks weist auf eine hohe Resilienz der Branche gegenüber wechselnden konjunkturellen Bedingungen hin. Die Analysen dieses Kapitels stützen damit ebenfalls die Hypothese, dass der Umsatz des Kfz-Handwerks weniger schwankt als in Vergleichsbranchen.

Abbildung 5-3: Umsatzentwicklung im Kfz-Handwerk im Branchenvergleich

Umsatz zu konstanten Preisen, kalender- und saisonbereinigt, Deutschland, Indizes, Januar 2020 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt (2026d); Statistisches Bundesamt (2026b); Bundesagentur für Arbeit (2026e); eigene Berechnungen; eigene Darstellung

6 Strukturwandel, Trends und Regulierung

Der Strukturwandel trifft das Kfz-Handwerk unmittelbar. Dabei wirken drei wesentliche Megatrends auf die Branche ein. Erstens verändert die Dekarbonisierung zunehmend das Portfolio im Kfz-Bestand. Zukünftig werden immer mehr E-Fahrzeuge in Kfz-Handwerken repariert werden und die Bedeutung des Verbrennermotors wird sinken. Zweitens verändert auch die Digitalisierung die Fahrzeugwelt: Vernetzte Systeme, Herstellerdaten und Diagnosesysteme sind zentrale Aspekte, die Fahrzeuge und damit den Reparaturbetrieb zunehmend prägen werden. Drittens stellt der demografische Wandel die fachkraftintensive Branche vor Herausforderungen. Wie stark und auf welche Weise sich diese Megatrends auf das Kfz-Handwerk auswirken werden, wird sowohl von den strategischen Entscheidungen und Positionierungen der Betriebe selbst als auch von den regulatorischen Rahmenbedingungen bestimmt.

Vor diesem Hintergrund wendet sich das folgende Kapitel der Transformation zu und stützt sich dabei im Wesentlichen auf eine eigens im Rahmen dieser Studie durchgeführte Onlinebefragung unter Kfz-Betrieben, die im Mai und Juni 2026 stattfand. Das Kapitel ist dabei viergeteilt. Kapitel 6.1 stellt das methodische Vorgehen im Rahmen der Befragung dar. Kapitel 6.2 betrachtet Ausbildung und Beschäftigung: Ausbildungsberufe und -schwerpunkte, Engpassqualifikationen sowie die betrieblichen Folgen des Fachkräftemangels werden analysiert. Kapitel 6.3 untersucht Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien anhand betriebsrelevanter Kennziffern nach Antriebsart, der Bewertung aktueller Entwicklungen, des heutigen und geplanten Leistungsangebots sowie der Investitionen und ihrer Hemmnisse. Schließlich beleuchtet Kapitel 6.4 die regulatorischen Rahmenbedingungen und den politischen Handlungsbedarf aus Sicht der Betriebe.

6.1 Methodisches Vorgehen

Repräsentative Erhebung mit Fokus Unternehmensgröße und Transformationsvorbereitung

Grundlage der folgenden Auswertungen ist eine computergestützte Onlinebefragung (CAWI) unter Kfz-Betrieben in Deutschland, die in den Monaten Mai und Juni 2026 durchgeführt wurde. Insgesamt gingen die Angaben von 75 Betrieben in die Auswertung ein⁷. Die Ergebnisse werden im Folgenden deskriptiv dargestellt. Im Vordergrund steht dabei neben den zentralen Gesamttendenzen das unterschiedliche Antwortverhalten hinsichtlich Größenklasse und Transformationsvorbereitung.

Um von der Stichprobe auf die Branche schließen zu können, wurden die Antworten anzahlsgewichtet auf die Grundgesamtheit der Unternehmen im Wirtschaftszweig 45.2 („Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen“) hochgerechnet. Maßgeblich ist dabei die Größenklasse: Rund 90 Prozent der

⁷ Nicht alle Betriebe haben alle Fragen beantwortet; die Zahl der auswertbaren Angaben variiert daher je Frage.

Betriebe dieses Wirtschaftszweigs beschäftigen weniger als zehn Personen (Statistisches Bundesamt, 2026e). Da größere Betriebe in der vorliegenden Stichprobe überproportional vertreten sind, gehen ihre Antworten mit einem entsprechend reduzierten Gewicht in den Gesamtwert ein. Alle im Folgenden ausgewiesenen Werte sind auf diese Weise an der Größenstruktur der Branche kalibriert.⁸

Die Auswertung erfolgt im Wesentlichen entlang zweier zentraler Differenzierungsmerkmale:

- ▶ **Betriebsgröße:** Die Betriebe werden anhand ihrer Beschäftigtenangaben in Betriebe mit bis zu zehn und Betriebe mit mehr als zehn Beschäftigten eingeteilt.
- ▶ **Transformationsvorbereitung:** Die Betriebe wurden gefragt, wie gut sie sich insgesamt auf die technologische Transformation der Fahrzeugwelt vorbereitet fühlen. Betriebe, die sich als „gut vorbereitet“ oder „sehr gut vorbereitet“ einstufen, werden im Folgenden als vorbereitete Betriebe bezeichnet, Betriebe mit den Antworten „teilweise vorbereitet“, „eher nicht vorbereitet“ oder „überhaupt nicht vorbereitet“ als nicht vorbereitete Betriebe.

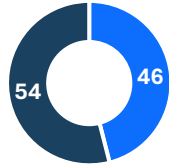
Die folgende Abbildung stellt die Zusammensetzung der Stichprobe entlang beider Merkmale ungewichtet (links) und gewichtet (rechts) dar.

⁸ Betriebe unterschiedlicher Größe unterscheiden sich in ihrem Antwortverhalten wesentlich, insofern ist eine Gewichtung nach Größe für die Repräsentativität der Ergebnisse relevant. Aufgrund der eingeschränkten Stichprobengröße wurde darüber hinaus keine Gewichtung vorgenommen (zu viele Gewichtungsdimensionen können zu extremen Gewichten und somit hoher Verzerrungsanfälligkeit der Gesamtergebnisse gegenüber extremen Einzelbeobachtungen führen). Dabei ist festzuhalten, dass in der Stichprobe auch ein regionales Ungleichgewicht vorliegt: Ostdeutschland ist überproportional vertreten. Da regionale Antworten weniger stark auseinander gehen, schränkt die fehlende regionale Gewichtung die Repräsentativität der Ergebnisse allerdings nicht stark ein.

Abbildung 6-1: Zusammensetzung und Gewichtung der Stichprobe

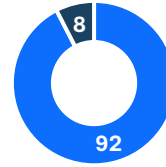
Links: ungewichtete Anteile, Rechts: gewichtete Anteile

Betriebsgröße (ungewichtet)

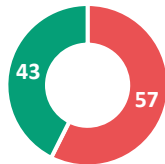


■ bis 10 Mitarbeiter ■ mehr als 10 Mitarbeiter

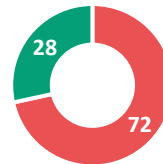
Betriebsgröße (gewichtet)



■ bis 10 Mitarbeiter ■ mehr als 10 Mitarbeiter

Transformationsvorbereitung
(ungewichtet)

■ Eher nicht vorbereitet ■ Eher vorbereitet

Transformationsvorbereitung
(gewichtet)

■ Eher nicht vorbereitet ■ Eher vorbereitet

Quelle: IW Consult (2026)

Die Gegenüberstellung beider Darstellungen verdeutlicht die Funktionsweise der Gewichtung: In der ungewichteten Stichprobe beschäftigen 54 Prozent der Betriebe mehr als zehn Personen, nach der Kalibrierung auf die Größenstruktur des Wirtschaftszweigs entfallen auf diese Gruppe noch 8 Prozent. Die Anpassung wirkt sich zugleich auf das zweite Differenzierungsmerkmal aus, obwohl dieses selbst nicht in die Gewichtung eingeht: Der Anteil der vorbereiteten Betriebe sinkt von 43 Prozent in der ungewichteten Stichprobe auf 28 Prozent im gewichteten Gesamtwert. Ursache für die Verschiebung ist der Zusammenhang zwischen beiden Merkmalen: Von den Betrieben mit mehr als zehn Beschäftigten fühlen sich 62 Prozent gut auf die Transformation vorbereitet, unter den kleineren Betrieben sind es lediglich 27 Prozent.

6.2 Ausbildung und Fachkräftemangel

Aus der Analyse der betrieblichen Ausbildungs- und Betriebssituation gehen folgende zentrale Ergebnisse hervor, die nachstehend detailliert erläutert werden:

- ▶ Der Kfz-Mechatroniker trägt die Ausbildung: 92 Prozent der ausbildenden Betriebe bilden Kfz-Mechatroniker aus, überwiegend mit Pkw-Schwerpunkt. Der Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik erreicht nur 8 Prozent und wird vorrangig in größeren Betrieben angeboten.
- ▶ Der Fachkräftemangel trifft beide Fahrzeugwelten zugleich: Fahrerassistenzsysteme (31 Prozent), konventionelle Mechanik (26 Prozent) sowie Hochvolt- und Batterietechnik (21 Prozent) stellen die Kompetenzfelder mit dem größten Personalmangel dar.
- ▶ Nicht vorbereitete Betriebe grenzen ihr Leistungsspektrum enger ab: Sie halten 35 Prozent der Qualifikationsfelder für nicht relevant, vorbereitete Betriebe nur 18 Prozent.
- ▶ Die Unternehmen bereiten sich auf die bevorstehende Transformation vor. Rund ein Drittel der Beschäftigten verfügt über eine Hochvoltausbildung nach DGUV 209-093. Insbesondere kleinere Betriebe zeigen sich hier agil.
- ▶ Die Personalengpässe schlagen auf das Geschäft durch, insbesondere in nicht vorbereiteten und kleineren Betrieben. Insgesamt können 52 Prozent der Betriebe offene Stellen nicht besetzen, 39 Prozent müssen Aufträge ablehnen, 37 Prozent verzichten auf Erweiterungen ihres Leistungsangebots. Bei den Auswirkungen auf das Leistungsangebot zeigt sich eine große Differenz zwischen auf die Transformation vorbereiteten und nicht vorbereiteten Betrieben: Unter den vorbereiteten Betrieben verzichten 28 Prozent ersterer Betriebe auf Erweiterungen des Leistungsangebots, unter nicht vorbereiteten Betrieben beträgt der Anteil 46 Prozent.

Der Kfz-Mechatroniker trägt die Ausbildung.

Das Kfz-Handwerk bildet in erheblichem Umfang aus (vgl. Kapitel 3), inhaltlich ist die Ausbildungsleistung bislang allerdings noch stark konzentriert (Abbildung 7-2 und Abbildung 7-3 im Anhang der Studie): 92 Prozent der ausbildenden Betriebe bilden Kfz-Mechatroniker aus, und innerhalb dieses Berufs entfallen wiederum 92 Prozent auf den Schwerpunkt Personenkraftwagentechnik. Der Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik wird demgegenüber nur von 8 Prozent der Betriebe angeboten.

Wie breit das Ausbildungsportfolio ausfällt, hängt dabei vor allem an der Betriebsgröße. Kleine Betriebe bilden nahezu ausschließlich Kfz-Mechatroniker mit Pkw-Schwerpunkt aus. Größere Betriebe bilden dagegen zusätzlich Automobilkaufleute (30 Prozent), Fahrzeuglackierer (19 Prozent) sowie Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker (15 Prozent) aus und wählen in 15 Prozent der Fälle auch den Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik. Entlang der Transformationsvorbereitung fallen die Unterschiede demgegenüber gering aus: Auch vorbereitete Betriebe bilden ganz überwiegend im klassischen Profil aus. Das Ausbildungsportfolio bleibt damit eng an das heutige Werkstattgeschäft gekoppelt, das weiterhin primär vom Bestand an Verbrennerfahrzeugen bestimmt wird.

Der Fachkräftemangel trifft alte und neue Fahrzeugwelt zugleich.

Gefragt nach den Qualifikationen, bei denen es am stärksten an geeignetem Personal fehlt (Abbildung 6-2), steht der Bereich Fahrerassistenzsystemen, Sensorik und Kalibrierung an der Spitze: 31 Prozent der Betriebe berichten von einem großen oder sehr großen Mangel. Es folgen die konventionelle Mechanik, Wartung und Reparatur von Verbrennern (26 Prozent), Hochvolt-, Batterie- und Thermomanagement-Technik (21 Prozent) und der Bereich Cybersecurity (18 Prozent). Der Personalengpass besteht damit in beiden Fahrzeugwelten gleichzeitig. Die Betriebe suchen Fachkräfte für die

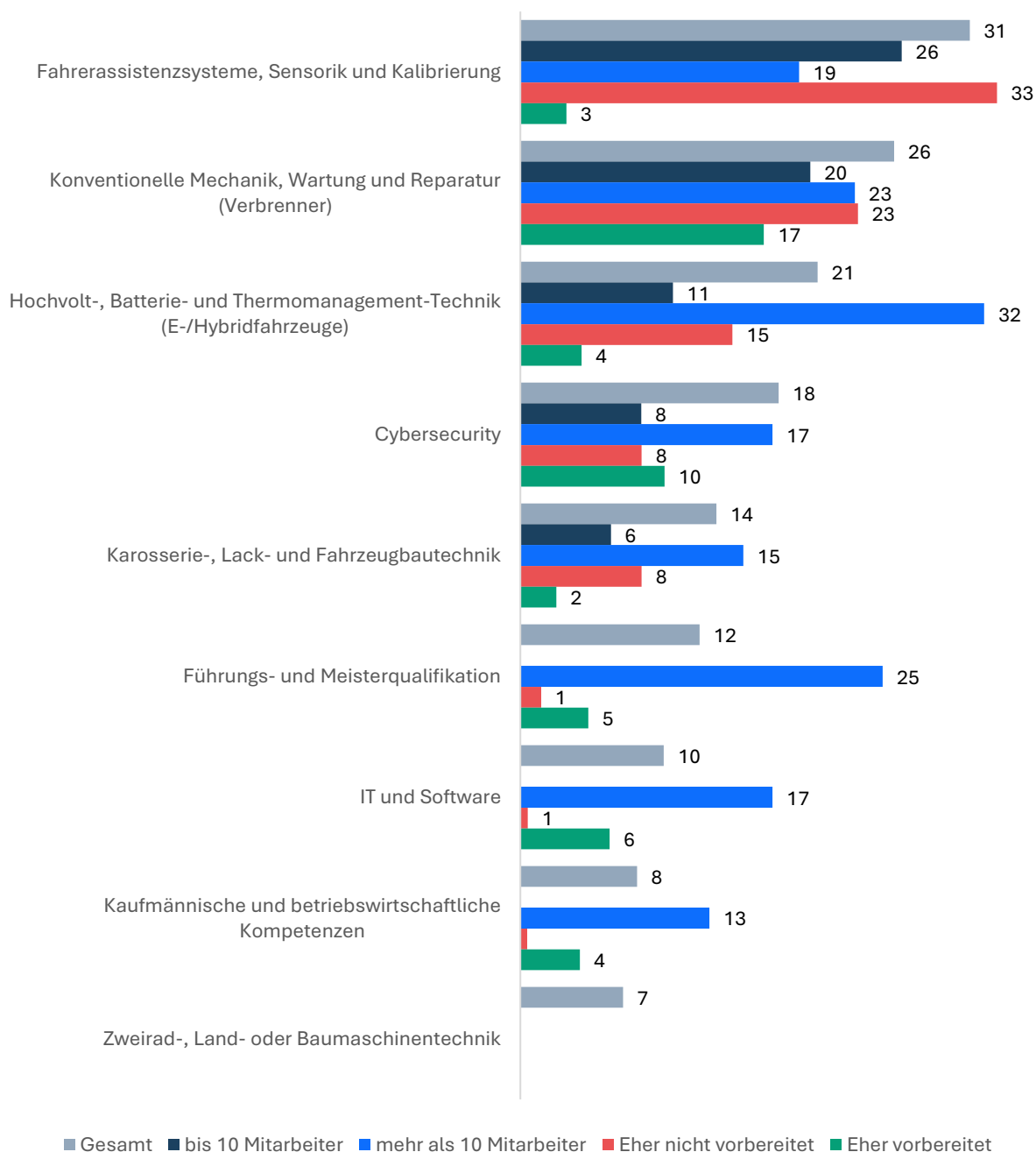
Technologien, die künftig an Bedeutung gewinnen sollen, ebenso wie für das Geschäft, das ihre heutige Auslastung trägt.

Abbildung 6-2: Vom Fachkräftemangel betroffene Kompetenzen

Frage: Bei welchen Qualifikationen und Kompetenzfeldern fehlt es Ihrem Betrieb am stärksten an geeignetem Personal?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit der Antwort „Sehr großer Mangel“ und „Großer Mangel“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Mit Blick auf die untersuchten Betriebsgruppen zeigt sich, dass größere Betriebe in nahezu allen Feldern von einem größeren Mangel berichten als kleine. Dahinter steht weniger eine grundsätzlich angespanntere Personalsituation als die Breite des Aufgabenspektrums: In kleinen Betrieben konzentriert sich der Mangel auf die technischen Kernfelder, während bei kaufmännischen Kompetenzen, IT und Software sowie der Führungs- und Meisterqualifikation praktisch kein kleiner Betrieb von einem ausgeprägten Mangel berichtet. Größere Betriebe melden demgegenüber über das gesamte Qualifikationsspektrum hinweg Engpässe. Hinsichtlich der Transformationsvorbereitung offenbart sich ein interessanter Befund: Nicht vorbereitete Betriebe stufen erhebliche Teile des Qualifikationsspektrums als für den eigenen Betrieb nicht relevant ein, im Mittel über alle abgefragten Felder 35 Prozent gegenüber 18 Prozent bei den vorbereiteten Betrieben. Sie grenzen ihr Leistungsspektrum damit enger ab und melden zugleich in den verbleibenden technischen Feldern den deutlich höheren Mangel.

In diesem Zusammenhang wurden die Betriebe auch bezüglich der Qualifikation der Beschäftigten im Kontext der Elektromobilität gefragt. So beschäftigen größere und vorbereitete Betriebe absolut deutlich mehr Mitarbeiter mit HV-Schein. Diese Beobachtung ist zu erwarten, da sich beide Betriebsgruppen durch eine höhere durchschnittliche Mitarbeiterzahl auszeichnen. Gemessen am Anteil an der Gesamtbelegschaft liegen jedoch die kleinen Betriebe vorn (35 Prozent mit 2S-Grundschulung gegenüber 18 Prozent sowie 19 Prozent mit 3S-Schulung gegenüber 9 Prozent). Dies lässt sich als Hinweis darauf interpretieren, dass kleinere Betriebe Veränderungen schneller und unkomplizierter anstoßen können. Vorbereitete und nicht vorbereitete Betriebe unterscheiden sich demgegenüber nicht in der Breite, sondern in der Tiefe der Qualifikation: 52 Prozent der HV-qualifizierten Beschäftigten verfügen dort über den 3S-Schein für Arbeiten unter Spannung, in nicht vorbereiteten Betrieben sind es nur 36 Prozent.

Personalengpässe schlagen bei kleineren und unvorbereiteten Betrieben stärker auf das Geschäft durch.

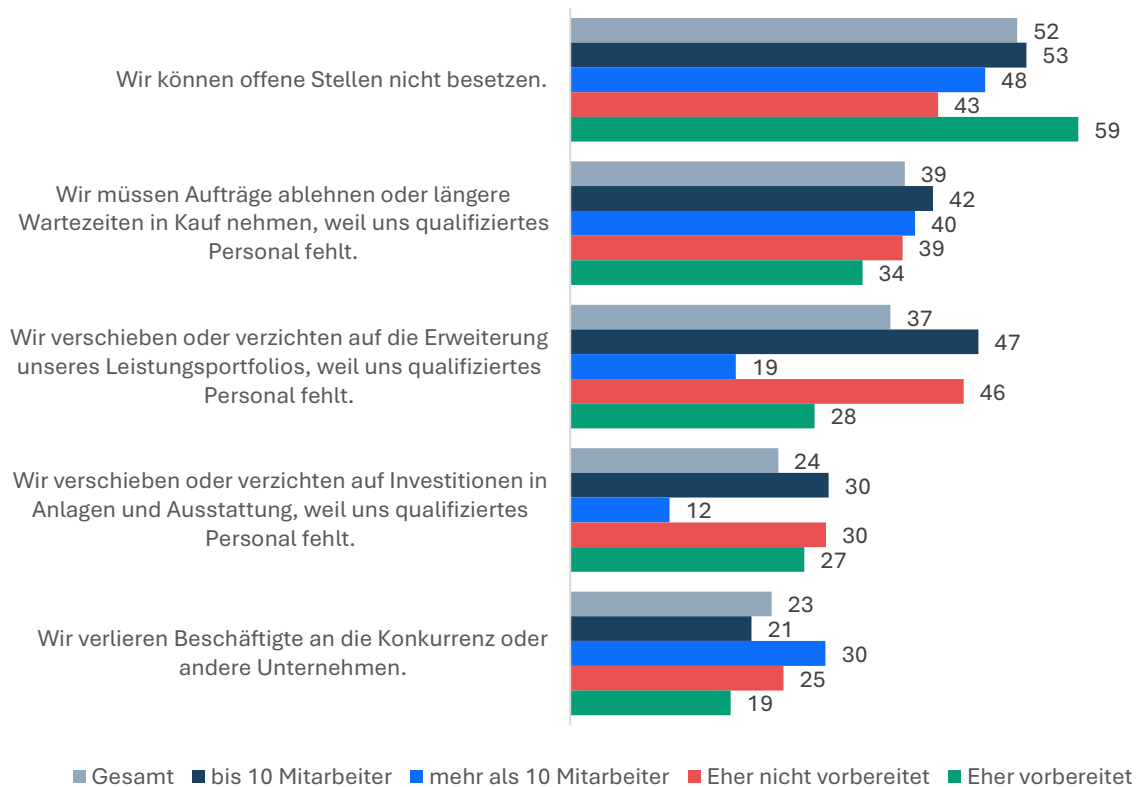
Nach den Auswirkungen von Personalengpässen auf den Betriebsalltag gefragt (Abbildung 6-3), geben 52 Prozent der Betriebe an, offene Stellen nicht besetzen zu können. Der Fachkräftemangel bleibt dabei allerdings nicht auf die Personalsuche beschränkt, sondern schlägt unmittelbar auf das Geschäft durch. 39 Prozent der Betriebe müssen Aufträge ablehnen oder längere Wartezeiten in Kauf nehmen, weil qualifiziertes Personal fehlt. 37 Prozent verschieben die Erweiterung ihres Leistungsportfolios oder verzichten ganz darauf, 24 Prozent tun dies bei Investitionen in Anlagen und Ausstattung. 23 Prozent verlieren Beschäftigte an die Konkurrenz oder an andere Unternehmen.

Abbildung 6-3: Auswirkungen des Fachkräftemangels

Frage: Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Ihren Betrieb zu?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit der Antwort „Trifft eher zu“ und „Trifft voll und ganz zu“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Bemerkenswert ist, dass die Schwierigkeit, offene Stellen zu besetzen, gerade bei den vorbereiteten Betrieben am größten ausfällt (59 gegenüber 43 Prozent der nicht vorbereiteten Betriebe); zwischen den Größenklassen unterscheidet sie sich dagegen kaum. Bei den Folgewirkungen kehrt sich das Bild um: Auf die Erweiterung des Leistungsportfolios verzichten kleine Betriebe deutlich häufiger als größere (47 gegenüber 19 Prozent) und nicht vorbereitete häufiger als vorbereitete (46 gegenüber 28 Prozent). Investitionen in Anlagen und Ausstattung schieben vor allem kleine Betriebe auf (30 gegenüber 12 Prozent), hier spielt die Transformationsvorbereitung keine Rolle. Damit deutet sich ein sich selbst verstärkender Mechanismus an: Betriebe, die sich als nicht vorbereitet einstufen, verzichten personalbedingt gerade auf jene Erweiterungen ihres Leistungsangebots, mit denen sie sich auf die Transformation einstellen würden und grenzen ihr Leistungsspektrum, wie der vorangegangene Abschnitt gezeigt hat, ohnehin bereits enger ab.

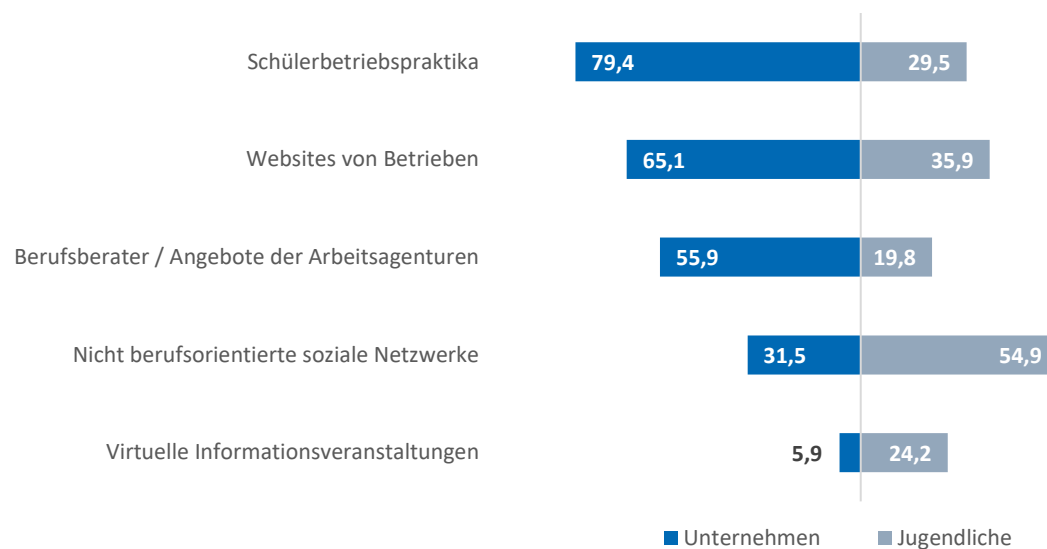
Betriebe und Ausbildungsinteressierte setzen auf unterschiedliche Kanäle zur Rekrutierung

In einer Analyse der Nutzungshäufigkeit verschiedener Kanäle zur Berufsorientierung und Rekrutierung zeigt sich, dass Betriebe und Jugendliche, die an einer Ausbildung interessiert sind, auf unterschiedliche Kanäle setzen (Abbildung 6-4). Die Zahlen gehen auf eine Befragung von Betrieben und Jugendlichen in zwei Transformationsregionen (Lausitzer Revier, Mitteldeutsches Revier) zurück, die im Rahmen einer Untersuchung des Programms „Ausbildungscluster 4.0“ des

Bundeswirtschaftsministeriums von der IW Consult durchgeführt wurde. Es zeigt sich, dass Betriebe vor allem Schülerbetriebspraktika (79,4 Prozent), ihre Websites (65,1 Prozent) und Berufsberater bzw. Angebote der Arbeitsagenturen (55,9 Prozent) zur Rekrutierung nutzen. Diese Kanäle werden von Jugendlichen jedoch viel seltener genutzt (Nutzungsraten zwischen 19,8 und 35,9 Prozent). Anders sieht es bei nicht berufsorientierten sozialen Netzwerken und virtuellen Informationsveranstaltungen aus: Diese Kanäle werden von Jugendlichen mit Häufigkeiten von 54,9 und 24,2 Prozent respektive deutlich häufiger genutzt als von Betrieben (31,5 bzw. 5,9 Prozent). Zur Behebung des Fachkräftemangels und Gewinnung von Auszubildenden besteht demzufolge eine Möglichkeit von Betrieben darin, Jugendliche auf den richtigen Kanälen zu erreichen. Diese bevorzugen eine personalisierte Ansprache in „ihrer“ Welt.

Abbildung 6-4: Nutzungshäufigkeit von Kanälen für Berufsorientierung und Rekrutierung

Nutzungshäufigkeit verschiedener Kanäle in Prozent, 2024



Quelle: Befragung von Betrieben und Jugendlichen in Transformationsregionen im Rahmen einer unveröffentlichten Studie von Ausbildungsclustern des Bundeswirtschaftsministeriums, 2024

6.3 Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien

Neben demografischen Bewegungen und dem Fachkräftemangel wirken auch die Trends der Dekarbonisierung und Digitalisierung stark auf Kfz-Handwerksbetriebe. Aus der Analyse der Themen Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien für die Betriebe gehen folgende zentrale Ergebnisse hervor, die nachstehend detailliert erläutert werden:

- ▶ Das Werkstattgeschäft hängt am Verbrenner: Rund 89 Prozent des Umsatzes entfallen auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Sie kommen häufiger in die Werkstatt und bringen je Besuch knapp 450 Euro; batterieelektrische Fahrzeuge dagegen nur knapp 240 Euro.
- ▶ Die steigende Lebensdauer von Verbrennern gilt als größte Chance, 75 Prozent der Betriebe bewerten sie positiv. Bei Elektromobilität und Digitalisierung gehen die Einschätzungen dagegen auseinander: Den wachsenden Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge bewerten 32 Prozent der vorbereiteten, aber kein nicht vorbereiteter Betrieb positiv.
- ▶ Die Bewertung der größten Chancen steht im starken Kontrast zur zunehmenden Bedeutung der Elektromobilität. Die Neuzulassungen an E-Fahrzeugen werden sich im Vergleich zu 2025 bis 2030 vervierfachen, während der Bestand an Verbrennermotoren sich bereits heute rückläufig zeigt.
- ▶ Nicht vorbereitete Betriebe bieten insgesamt weniger Leistungen an: 46 Prozent von ihnen warten batterieelektrische Fahrzeuge gegenüber 99 Prozent der vorbereiteten Betriebe. Ihre Ausbaupläne betreffen vorrangig Leistungen, die vorbereitete Betriebe bereits anbieten.
- ▶ Auf die bevorstehende Transformation vorbereitete Betriebe sind wirtschaftlich klar erfolgreicher: Sie verzeichneten bereits in den vergangenen sechs Jahren ein deutlich höheres Beschäftigungswachstum als die Vergleichsgruppe der nicht vorbereiteten Betriebe und blicken auch deutlich optimistischer in die Zukunft.
- ▶ Die Betriebe investieren 5,5 Prozent ihres Umsatzes und damit knapp 30.000 Euro im Jahr in Ausrüstung, Software und Qualifizierung. Größere und vorbereitete Betriebe wenden anteilig mehr als doppelt so viel auf, wegen der größeren Umsatzbasis absolut noch mehr.
- ▶ Das größte Hemmnis sind die hohen Investitionskosten: 76 Prozent der Betriebe nennen sie. Kleine und nicht vorbereitete Betriebe nennen daneben besonders häufig die Unsicherheit über den künftigen Antriebsmix (79 gegenüber 18 Prozent)

Auf den Strukturwandel vorbereitete Betriebe sind wirtschaftlich erfolgreicher.

Betriebe, die sich auf den Strukturwandel durch Elektrifizierung, Digitalisierung und neue Fahrzeugtechnologien vorbereitet haben, schneiden wirtschaftlich besser ab als weniger vorbereitete Betriebe, wie das Betriebswachstum klar zeigt (Abbildung 6-5). 41 Prozent der vorbereiteten Unternehmen konnten seit 2019 Beschäftigung aufbauen, gegenüber 20 Prozent der eher nicht vorbereiteten Betriebe und 25 Prozent über alle Betriebe hinweg.

Noch deutlicher fällt der Unterschied bei den Erwartungen für die kommenden zwölf Monate aus. 36 Prozent der vorbereiteten Betriebe rechnen mit steigenden Umsätzen, unter den eher nicht vorbereiteten Betrieben sind es lediglich 6 Prozent. Auch der Anteil negativer Umsatzerwartungen fällt mit 31 gegenüber 47 Prozent geringer aus. Bei den Beschäftigungserwartungen zeigt sich dieses Muster nicht in gleicher Form: Die große Mehrheit der Betriebe erwartet unabhängig vom Vorbereitungsgrad einen konstanten Personalbestand (vorbereitet: 95 Prozent, nicht vorbereitet: 80 Prozent). Unterschiede bestehen vor allem im Anteil der Betriebe, die mit einem Personalabbau rechnen (2 gegenüber 20 Prozent).

Dieses Muster entspricht Befunden aus anderen Unternehmensbefragungen: Wirtschaftliche Effekte zeigen sich zunächst auf der Umsatzseite, während der Aufbau zusätzlichen Personals typischerweise zeitversetzt erfolgt. Die kurzfristig verhaltenen Beschäftigungserwartungen stehen daher nicht im Widerspruch zum langfristig beobachteten Beschäftigungsaufbau der vorbereiteten Betriebe.

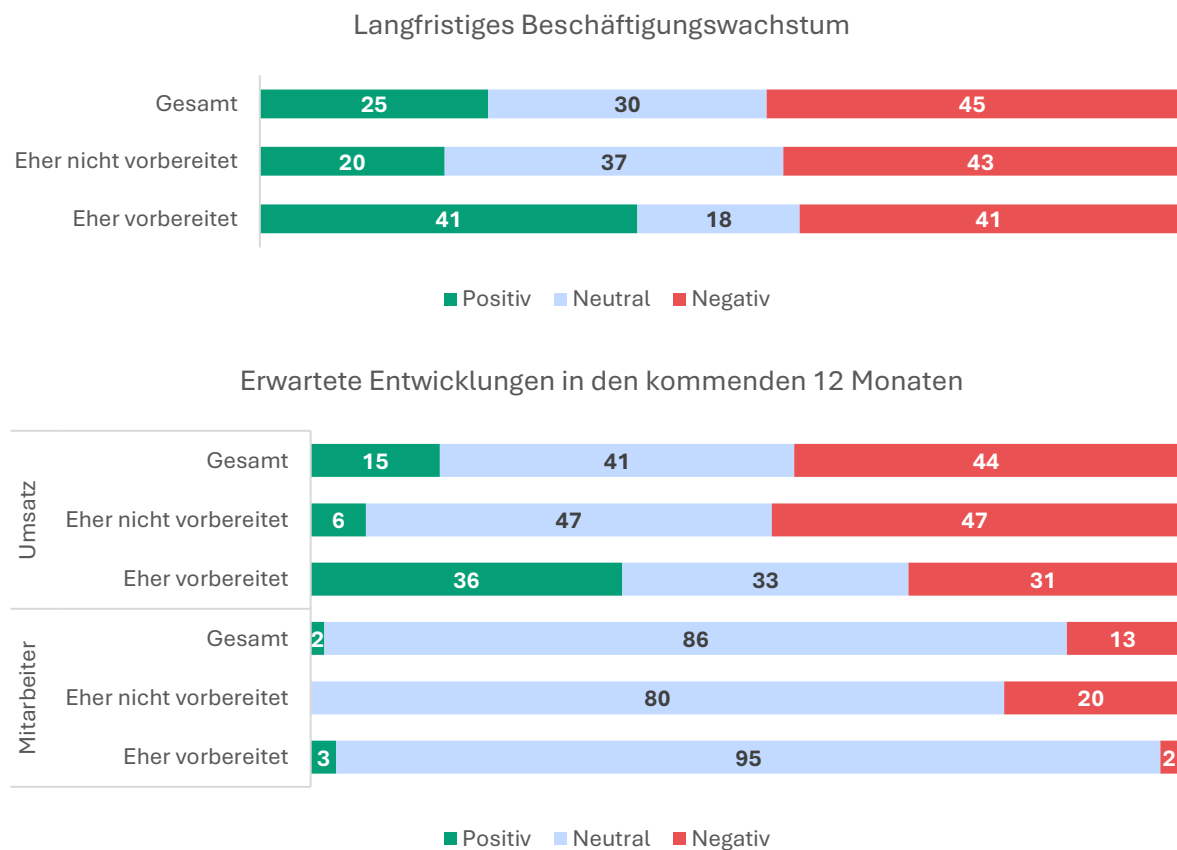
Abbildung 6-5: Historische und prognostizierte Betriebsdynamiken

Frage 1: Wie viele Personen beschäftigte Ihr Betrieb insgesamt zum Stichtag 31.12. der folgenden Jahre?

Frage 2: Wie sind Ihre Erwartungen für die nächsten 12 Monate?

Dargestellt : Anteile der Betriebe

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Es gibt Steigerungspotenzial in der Wertschöpfungstiefe im Geschäft mit E-Fahrzeugen.

Um beziffern zu können, welcher Teil des Werkstattgeschäfts an welcher Antriebstechnologie hängt, wurden die Betriebe getrennt nach Antriebsart nach dem von ihnen betreuten Fahrzeugbestand, der Zahl der Werkstattbesuche pro Jahr und dem durchschnittlichen Auftragswert je Besuch gefragt. Aus diesen Angaben lässt sich abschätzen, wie sich die Antriebswende auf Auftragslage und Umsätze der Betriebe auswirkt. Abbildung 6-6 und Tabelle 6-1 zeigen die Daten.⁹

Tabelle 6-1: Umsatzrelevante Kennziffern nach Antriebsart

Frage: Wie viele Werkstattbesuche entfallen auf diese Fahrzeuge in Ihrem Betrieb pro Jahr insgesamt und wie hoch ist der durchschnittliche Auftragswert pro Werkstattbesuch?

Dargestellt: Durchschnittliche Fahrzeuganzahl, Besuche pro Fahrzeug und Umsatz pro Besuch nach Antriebsart.

Antriebsart	Anzahl Fahrzeuge	Besuche pro Fahr- zeug	Umsatz pro Besuch
Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor	908	1,5	448
Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV)	46	1,2	237
Vollhybridfahrzeuge (HV)	24	1,5	251
Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV)	59	1,1	369

Quelle: IW Consult (2026)

Demnach dominiert der Verbrenner das Werkstattgeschäft in dreifacher Hinsicht.

- Bestand: Die Betriebe betreuen im Mittel 908 Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, daneben lediglich 59 Plug-in-Hybride, 46 batterieelektrische Fahrzeuge und 24 Vollhybride.
- Besuchshäufigkeit: Ein Verbrenner kommt im Mittel 1,5-mal jährlich in die Werkstatt, ein batterieelektrisches Fahrzeug 1,2-mal und ein Plug-in-Hybrid 1,1-mal. Lediglich Vollhybride erreichen mit 1,5 Besuchen dieselbe Frequenz wie ein Verbrenner.¹⁰
- Auftragswert: Je Werkstattbesuch erzielen die Betriebe mit einem Verbrenner rund 448 Euro, mit einem batterieelektrischen Fahrzeug dagegen nur knapp 240 Euro. Vollhybride (251 Euro) und Plug-in-Hybride (369 Euro) ordnen sich dazwischen ein.

Entsprechend eindeutig fällt das Umsatzbild aus: Rund 89 Prozent des Werkstattumsatzes entfallen aktuell auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Plug-in-Hybridfahrzeuge (7 Prozent), Vollhybridfahrzeuge (2 Prozent) und batterieelektrische Fahrzeuge (2 Prozent) kommen dagegen aggregiert auf nur 11 Prozent. Mit jedem Verbrenner, der im Kundenbestand durch ein Fahrzeug ohne Verbrennungsmotor ersetzt wird, entfällt bei unveränderter Leistungstiefe somit ein erheblicher Teil des

⁹ Da diese Auswertung die Antworten von drei Fragen miteinander verbindet, die nur von einem Teil der Unternehmen beantwortet wurden, wird an dieser Stelle auf die Differenzierung nach Betriebsgröße und Transformationsvorbereitung verzichtet.

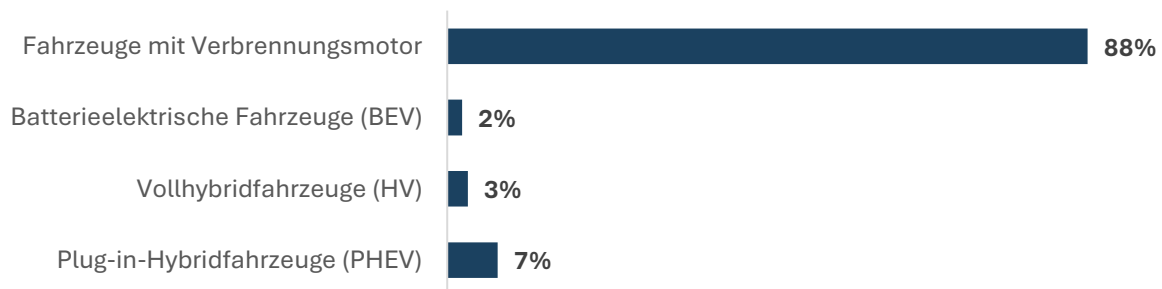
¹⁰ Die Besuchshäufigkeit je Fahrzeug wurde betriebsindividuell berechnet und anschließend gemittelt. Manuell aus den dargestellten Mittelwerten gebildete Quotienten weichen daher ab.

Werkstattumsatzes. Für die Betriebe wird es deshalb darauf ankommen, ihre Wertschöpfungstiefe im Bereich elektrifizierter Antriebe zu erhöhen, um den geringeren Wartungsbedarf je Fahrzeug auszugleichen.

Abbildung 6-6: Umsatzverteilung der Betriebe nach Antriebsart

Frage: Wie viele Werkstattbesuche entfallen auf diese Fahrzeuge in Ihrem Betrieb pro Jahr insgesamt und wie hoch ist der durchschnittliche Auftragswert pro Werkstattbesuch?

Dargestellt: Durchschnittlicher Umsatzanteil nach Antriebsart.



Quelle: IW Consult (2026)

Betriebe sehen in der steigenden Lebensdauer von Verbrennern gegenwärtig die größte Chance.

Wie die Betriebe diese Ausgangslage bewerten, wurde in einem zweiten Schritt erhoben (Abbildung 6-7): Sie sollten einschätzen, wie stark sich verschiedene technologische und marktseitige Entwicklungen von deutlich negativ bis deutlich positiv bereits heute auf ihren Betrieb auswirken. Die dreifache Umsatzwirkung des Verbrenners wird dabei unmittelbar in der Chancen- und Risikowahrnehmung sichtbar: Über die Betriebsgruppen hinweg wird die steigende Lebensdauer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor als die gegenwärtig größte Chance bewertet. 75 Prozent der Betriebe sehen darin eine positive Wirkung auf ihr Geschäft, und zwar bei kleinen wie großen und bei vorbereiteten wie nicht vorbereiteten Betrieben.

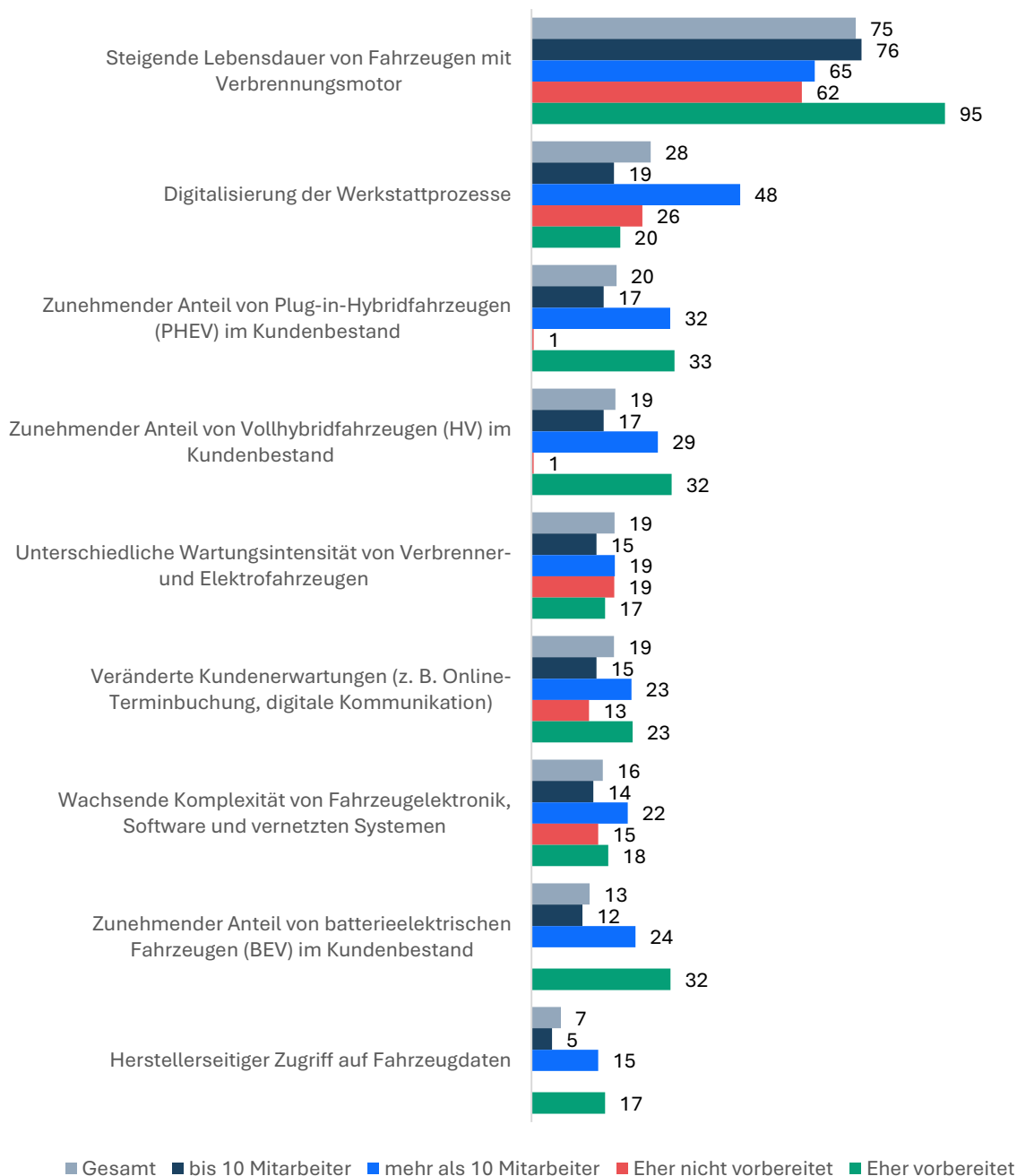
Bei den übrigen Entwicklungen zeigt sich dagegen, dass diese von größeren und vorbereiteten Betrieben überwiegend als Chance, von ihren jeweiligen Vergleichsgruppen dagegen eher als Risiko bewertet werden (die als negativ bewerteten Entwicklungen zeigt Abbildung 7-4 im Anhang der Studie). Besonders ausgeprägt ist dies beim zunehmenden Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge im Kundenbestand, den 32 Prozent der vorbereiteten, aber kein einziger der nicht vorbereiteten Betriebe positiv bewertet. Auch die Digitalisierung der Werkstattprozesse sehen 48 Prozent der größeren Betriebe als Chance gegenüber 19 Prozent der kleineren; vorbereitete Betriebe empfinden sie vor allem deutlich seltener als Belastung (17 gegenüber 51 Prozent). Ähnlich verhält es sich bei veränderten Kundenerwartungen wie z. B. Online-Terminbuchung und digitaler Kommunikation.

Abbildung 6-7: Entwicklungen mit positiver Auswirkung auf die Betriebe

Frage: Wie stark wirken sich die folgenden Entwicklungen bereits heute auf Ihren Betrieb aus?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit der Antwort „Eher positiv“ und „Sehr positiv“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



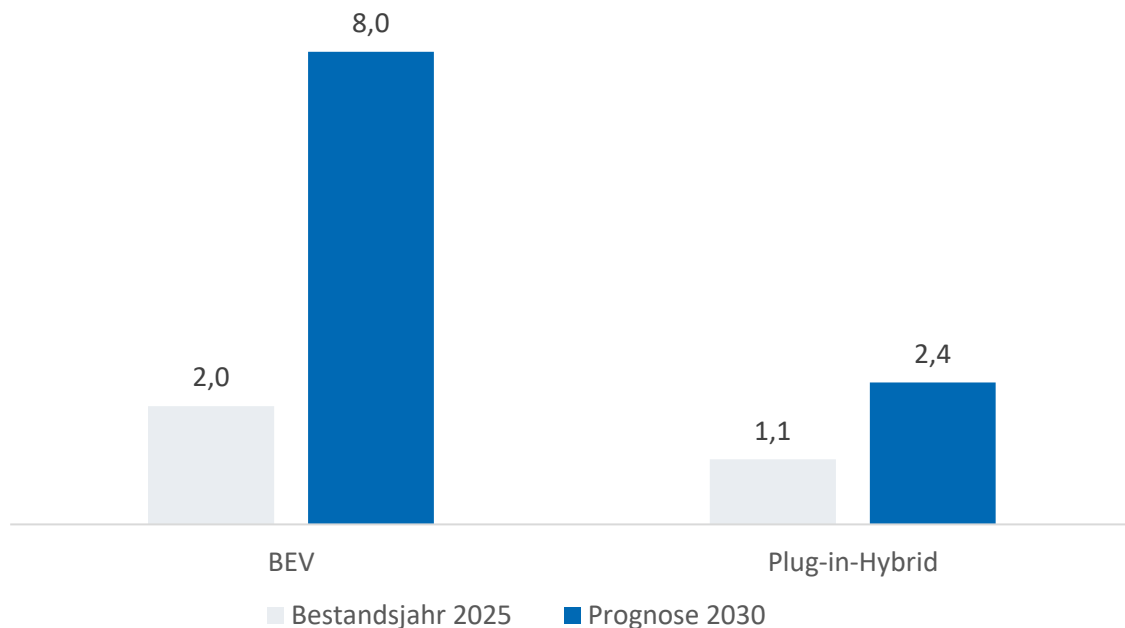
Quelle: IW Consult (2026)

Die Bewertung der größten Chancen steht im starken Kontrast zur zunehmenden Bedeutung der Elektromobilität

Die Betriebe bewerten die steigende Lebensdauer von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor derzeit als größte Chance für ihr Geschäft. Diese Einschätzung steht jedoch im deutlichen Gegensatz zur erwarteten Entwicklung des Fahrzeugbestands (Abbildung 6-8), der Neuzulassungen und prognostizierten Neuzulassungen (Abbildung 6-9) und der Präferenzen der Autokäufer (Abbildung 6-10). In allen drei Bereichen gewinnen batterieelektrische und hybride Antriebe stark an Bedeutung.

Abbildung 6-8: Pkw-Bestand nach Antriebsart 2025 und 2030

Bestand in Millionen; 2025 und Prognose 2030

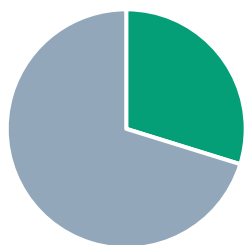
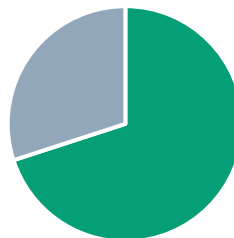


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (2026); NOW GmbH (2025); eigene Darstellung

Der Bestand an BEV-Fahrzeugen steigt von 2,0 Millionen im Jahr 2025 auf 8,0 Millionen im Jahr 2030 und vervierfacht sich damit. Auch der Bestand an Plug-in-Hybridfahrzeugen nimmt zu: von 1,1 Millionen Fahrzeugen 2025 auf 2,4 Millionen 2030. Damit wächst insbesondere die Zahl der batterieelektrischen Fahrzeuge innerhalb von fünf Jahren deutlich. Der Bestand an Verbrennerautos ist hingegen schon in den letzten fünf Jahren stetig zurückgegangen (Kraftfahrt-Bundesamt, 2026). Für die Werkstattbetriebe bedeutet dies, dass der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge im Kundenbestand bis 2030 absehbar stark zunehmen wird.

Abbildung 6-9: Neuzulassungen nach Antriebsart 2025 und 2030

Anteil der Neuzulassungen nach Antriebsart, 2025 und Prognose 2030, in Prozent

Neuzulassungen 2025**Neuzulassungen 2030**

■ Elektroantriebe

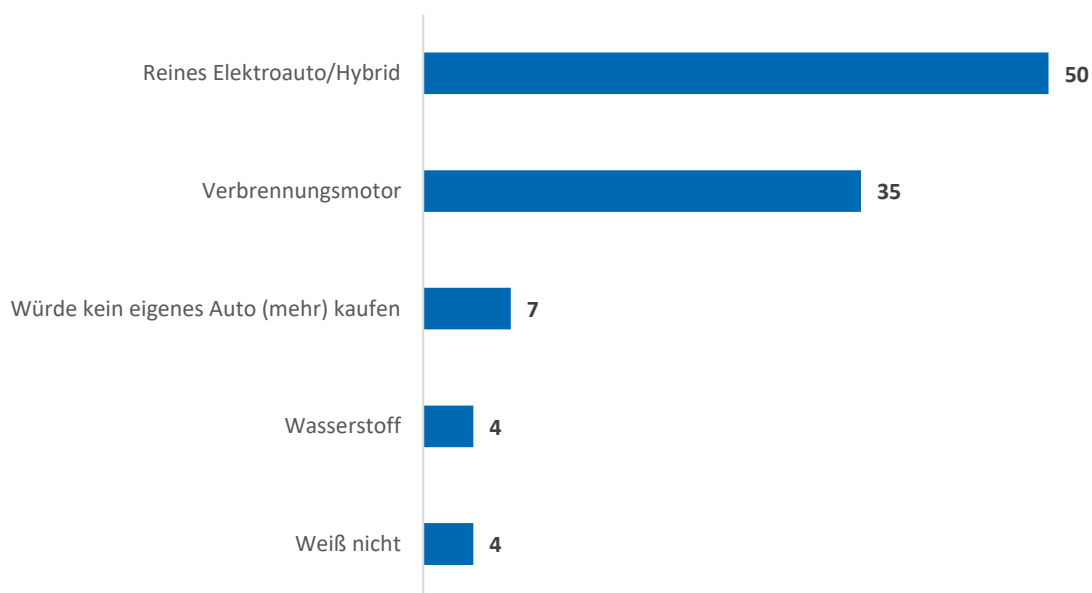
■ Konventionelle Antriebe

Quelle: NOW GmbH (2025); eigene Darstellung

Bereits im Bestandsjahr 2025 entfallen rund 30 Prozent der Neuzulassungen auf Elektroantriebe; für 2030 wird ein Anteil von etwa 70 Prozent erwartet. Der Anteil konventioneller Antriebe sinkt entsprechend von rund 70 auf etwa 30 Prozent.

Abbildung 6-10: Bevorzugte Antriebsart beim Autokauf

Frage: Welche Antriebsart würden Sie bei einem Autokauf grundsätzlich bevorzugen? Anteil der Befragten in Prozent.



Quelle: TÜV-Verband e.V. (2026)

Die Präferenzen der Konsumenten weisen ebenso in Richtung elektrifizierter Antriebe. Laut letzter Mobility-Studie des TÜV von 2026 würde mittlerweile die Hälfte der Befragten beim Autokauf grundsätzlich ein reines Elektroauto oder einen Hybrid bevorzugen (TÜV-Verband e.V., 2026). 35 Prozent präferieren dagegen ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Die Entwicklung verdeutlicht den strategischen Handlungsbedarf für die Betriebe: Während der Verbrennungsmotor gegenwärtig noch den überwiegenden Teil des Werkstattgeschäfts trägt, verschiebt sich der Fahrzeugmarkt schrittweise in Richtung elektrifizierter Antriebe. Die aktuelle Chancenbewertung der Betriebe orientiert sich damit stärker am gegenwärtigen Fahrzeugbestand als an der absehbaren Marktentwicklung. Bleibt die Leistungstiefe im Bereich elektrifizierter Antriebe unverändert, drohen den Betrieben mit dem Rückgang des Verbrennerbestands sinkende Besuchszahlen und geringere Umsätze je Fahrzeug. Um ihre Wertschöpfung zu sichern, müssen sie daher ihr Leistungsangebot für batterieelektrische und hybride Fahrzeuge systematisch ausbauen.

Nicht vorbereitete Betriebe bieten weniger Leistungen an

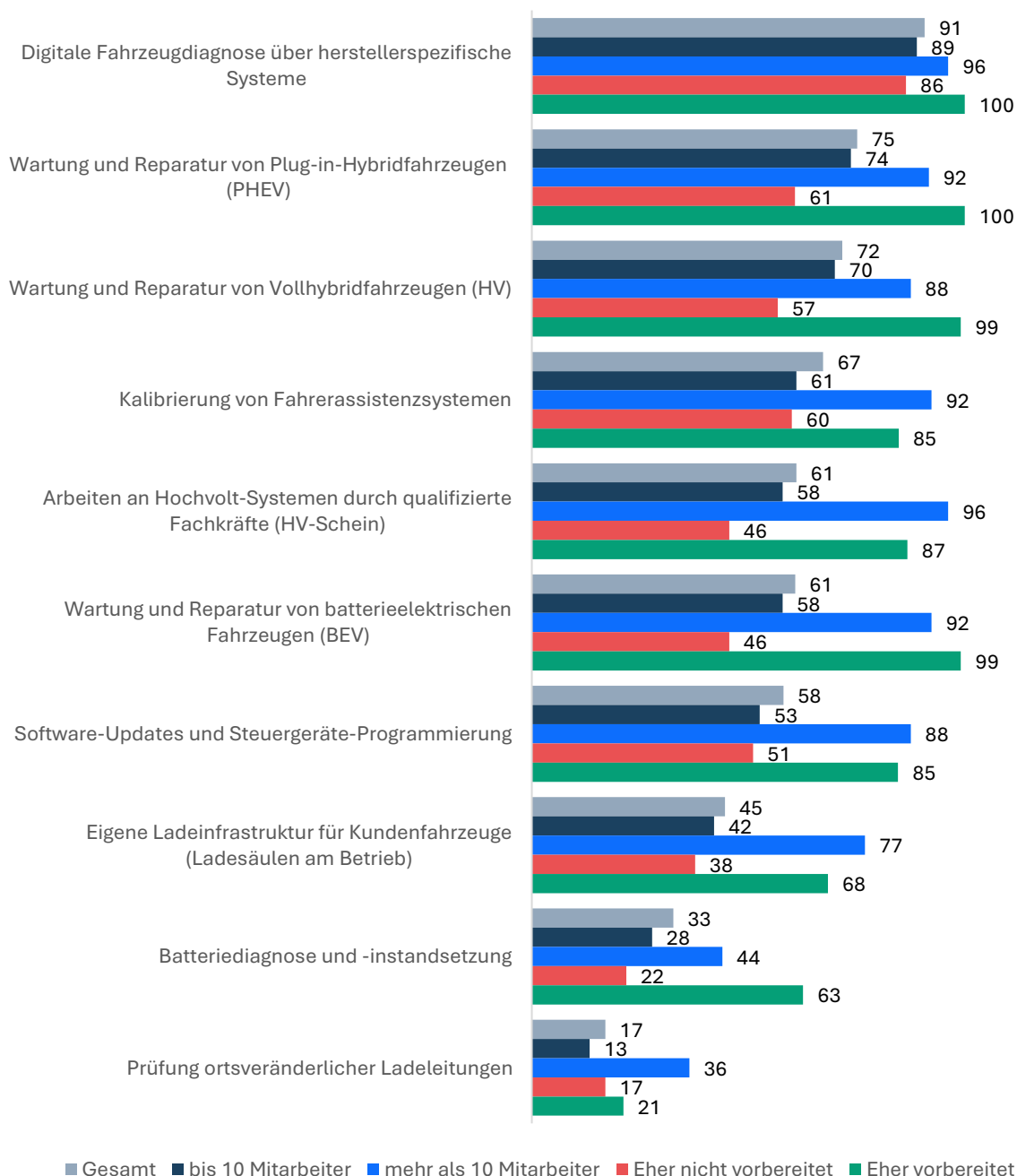
Zum besseren Verständnis für die gegenwärtige und die zukünftige Ausrichtung der Betriebe wurde im nächsten Schritt gefragt, welche Leistungen die Betriebe derzeit bzw. voraussichtlich innerhalb der kommenden 5 Jahre anbieten (Abbildung 6-11). Am weitesten verbreitet ist die digitale Fahrzeugdiagnose über herstellerspezifische Systeme (91 Prozent). Bei der Wartung und Reparatur alternativer Antriebe liegen Plug-in-Hybride (75 Prozent) und Vollhybride (72 Prozent) vorn, während batterieelektrische Fahrzeuge nur von 61 Prozent der Betriebe bedient werden. Wie schon beim Fachkräftemangel verfügen größere und vorbereitete Betriebe über ein deutlich breiteres Leistungsspektrum. Batterieelektrische Fahrzeuge warten zum Beispiel 92 Prozent der größeren, aber nur 58 Prozent der kleineren Betriebe. Unter den vorbereiteten Betrieben sind es 99, unter den nicht vorbereiteten 46 Prozent. Die Angaben zu den geplanten Leistungen deuten dabei darauf hin, dass sich der Abstand zwischen den untersuchten Gruppen in den kommenden fünf Jahren reduzieren, aber nicht schließen wird. Kleine Betriebe wollen vor allem bei der Prüfung ortsveränderlicher Ladeleitungen (40 Prozent), der Kalibrierung von Fahrerassistenzsystemen und der Batteriediagnose (je 22 Prozent) aufholen. Nicht vorbereitete Betriebe planen daneben den Einstieg in die Wartung von Voll- und Plug-in-Hybriden, also in Leistungen, die auch von den vorbereiteten Betrieben angeboten werden.

Abbildung 6-11: Heute angebotene Leistungen der Betriebe

Frage: Welche der folgenden Leistungen und Ausstattungen bietet Ihr Betrieb derzeit bzw. voraussichtlich innerhalb der kommenden 5 Jahre an?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit „Wird heute bereits umfassend angeboten“ und „Wird heute bereits teilweise angeboten“

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Die Betriebe investieren im Mittel knapp 30.000 Euro pro Jahr, um sich auf Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung des Fahrzeugs vorzubereiten. Auf die Transformation vorbereitete Betriebe investieren mehr als dreimal so viel wie nicht vorbereitete Betriebe.

Trotz der beschriebenen Belastungen investieren die Betriebe in ihre Zukunftsfähigkeit. Im Mittel wenden sie 5,5 Prozent ihres Umsatzes auf, um sich auf die Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung des Fahrzeugs vorzubereiten. Bei einem rechnerischen Werkstattumsatz von rund 510.000 Euro entspricht das knapp 30.000 Euro im Jahr. Größere und vorbereitete Betriebe investieren dabei nicht nur absolut, sondern auch relativ deutlich mehr: Ihre Investitionsquote liegt bei 11,6 (größere) gegenüber 5,4 Prozent bei den kleineren und bei 9,7 (vorbereitete) gegenüber 2,6 Prozent bei den nicht vorbereiteten Betrieben. Da die höhere Quote zugleich auf einer größeren Umsatzbasis beruht, fällt der absolute Abstand noch deutlicher aus. Die Mittel fließen vor allem in drei Bereiche (Abbildung 6-12):

- ▶ Werkstattausrüstung, Spezialwerkzeuge und Diagnosehardware (31 Prozent),
- ▶ Werkstatt- und Diagnosesoftware und digitale Betriebsprozesse (26 Prozent)
- ▶ sowie die Schulung und Weiterbildung der Beschäftigten (24 Prozent).

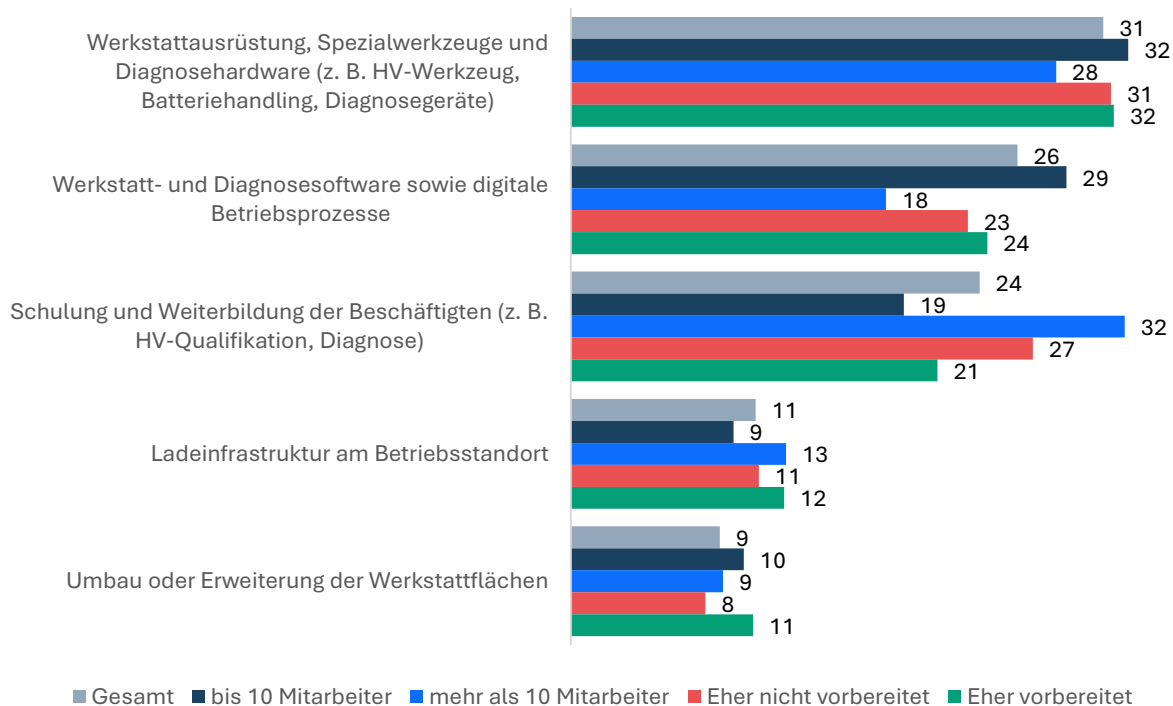
Auf Ladeinfrastruktur am Betriebsstandort und den Umbau von Werkstattflächen entfallen zusammen rund 19 Prozent. Die Schwerpunkte unterscheiden sich nach Betriebsgröße: Größere Betriebe wenden knapp ein Drittel ihrer Mittel für Qualifizierung auf (32 gegenüber 19 Prozent), kleinere setzen stärker auf Software und digitale Prozesse (29 gegenüber 18 Prozent).

Abbildung 6-12: Verteilung der Investitionen der Betriebe

Frage: Bitte geben Sie an, wie sich Ihre Investitionsquote prozentual auf die folgenden Bereiche verteilt.

Dargestellt: Mittelwerte in Prozent.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Die beschriebenen Investitionen stellen keinen Selbstzweck dar, sondern dienen der Sicherstellung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit der Kfz-Betriebe. Dabei lassen sich Innovationen als Ergebnis eines Produktionsprozesses verstehen: Betriebe setzen Ressourcen wie Investitionen in Ausrüstung, Software und Qualifizierung ebenso wie die Zeit und das Wissen ihrer Beschäftigten ein und erzeugen daraus neue oder verbesserte Produkte, Dienstleistungen und Prozesse (IW, 2026). Die zuvor beschriebenen Investitionen bilden in dieser Logik die Inputseite, die Innovationstätigkeit der Betriebe die Outputseite. Gemäß der Befragung (Abbildung 7-5) haben 39 Prozent der Betriebe seit 2022 neue oder merklich verbesserte Dienstleistungen eingeführt, 35 Prozent neue Produkte und 20 Prozent neue Prozesse. Am deutlichsten unterscheiden sich die Betriebsgruppen dabei bei den Prozessinnovationen: 48 Prozent der größeren gegenüber 22 Prozent der kleineren Betriebe haben ihre Abläufe erneuert, unter den vorbereiteten Betrieben sind es 36 gegenüber 20 Prozent der nicht vorbereiteten. Dass gerade größere Betriebe hier vorangehen, könnte auf die Ertragslogik solcher Neuerungen zurückzuführen sein: Die Einführung von Werkstattsoftware, digitaler Auftragssteuerung oder standardisierter Diagnoseabläufe erfordert einen weitgehend fixen Aufwand, unabhängig davon, wie viele Aufträge anschließend darüber laufen. Der Ertrag steigt dagegen mit jedem Auftrag, der effizienter abgewickelt wird. Dieselbe Neuerung rechnet sich im Sinne steigender Skalenerträge in einem größeren Betrieb daher schneller.

Als größtes Hemmnis für die Anpassung an Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung (Abbildung 6-13) nennen die Betriebe die hohen Investitionskosten für Werkzeuge, Geräte und Umbauten (76 Prozent), gefolgt von hohen Energie- und Materialkosten (65 Prozent) und dem Mangel an

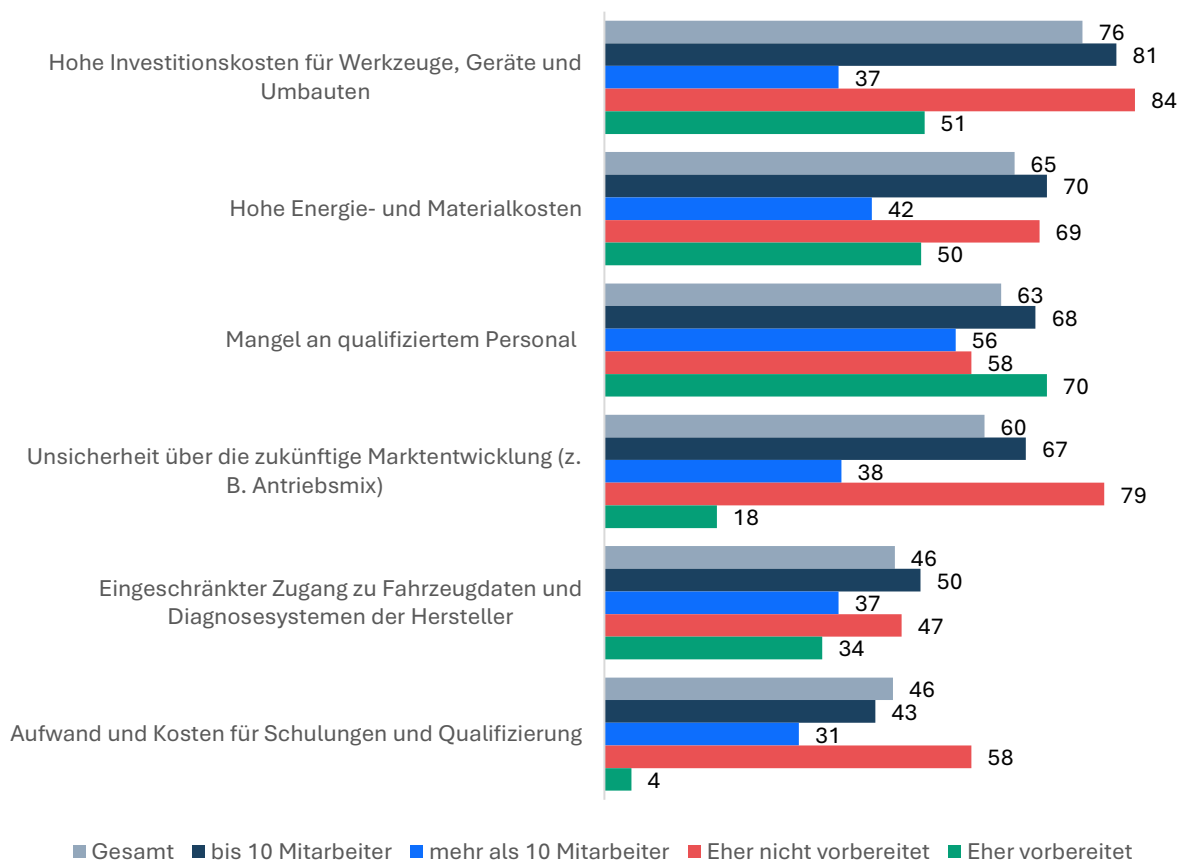
qualifiziertem Personal (63 Prozent). Kleine und insbesondere nicht vorbereitete Betriebe nennen deutlich häufiger die Unsicherheit über die künftige Marktentwicklung, etwa den Antriebsmix (79 gegenüber 18 Prozent bei den vorbereiteten Betrieben). Es sind damit nicht allein fehlende Mittel, sondern die Unklarheit darüber, worin investiert werden sollte, die einen erheblichen Teil der Betriebe bremst.

Abbildung 6-13: Hemmnisse zur Anpassung an die Transformation des Fahrzeugs

Frage: Inwieweit hemmen die folgenden Faktoren aus Ihrer Sicht die Anpassung Ihres Betriebs an die Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung des Fahrzeugs?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit „Hemmen stark“ und „Hemmen sehr stark“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Das Kfz-Handwerk erfüllt individuelle Gestaltungswünsche.

Neben der grundlegenden Transformation in Richtung E-Fahrzeuge, die auch das klassische Reparaturgeschäft bestimmen wird, liegen für manche Betriebe auch Geschäftschancen in Leistungen, die auf individuelle Gestaltungswünsche zurückgehen. Im Kfz-Handwerk sind nicht nur die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden, sondern auch die Ausrichtungen der Betriebe selbst hochgradig individuell. Ein Teil der Werkstätten erzielt einen beträchtlichen Teil seines Geschäfts mit Leistungen, die auf persönliche Wünsche und individuelle Bedürfnisse zurückgehen (Abbildung 6-14). Im Mittel entfallen rund 24 Prozent der Werkstattbesuche auf solche Aufträge, vor allem auf die Oldtimer-Restauration und -Pflege (12 Prozent) sowie auf Tuning und Fahrzeugindividualisierung (7 Prozent). Dies zeigt

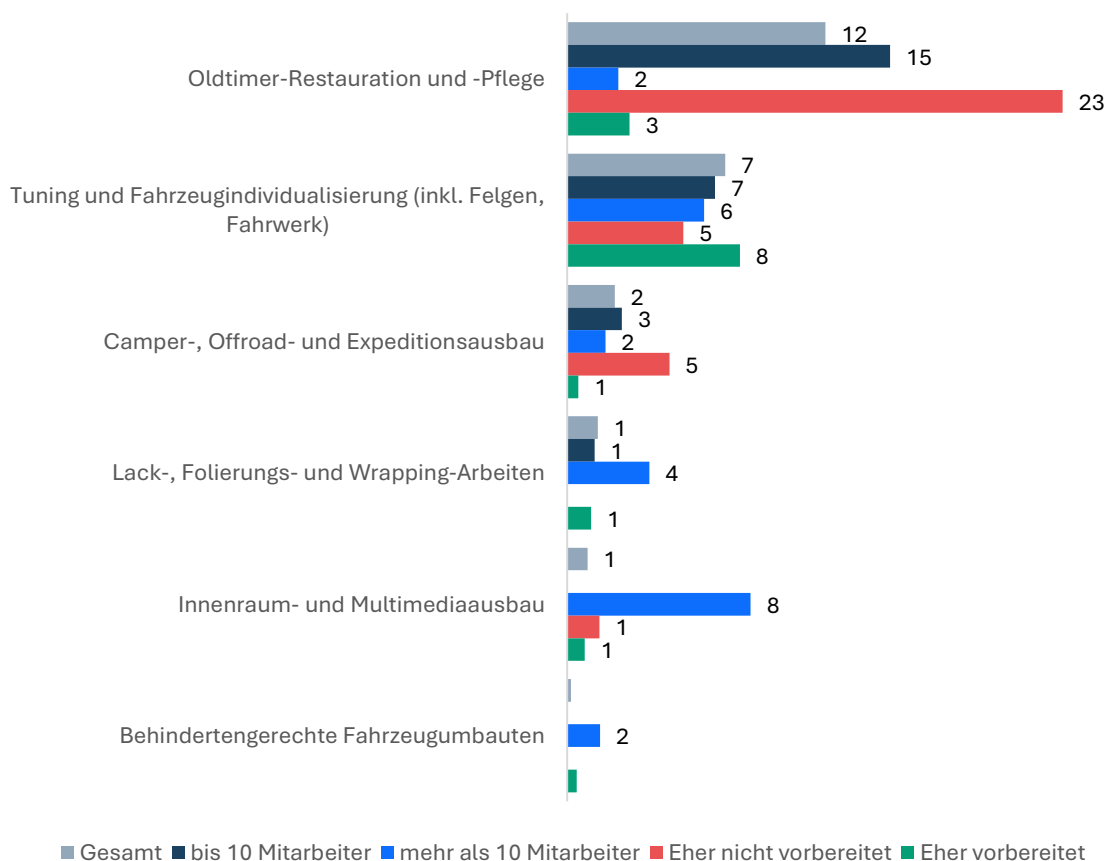
anekdotisch, dass in der Individualisierung für einen Teil der Betriebe ein veritables und bei geschickter Positionierung durchaus erfolgsversprechendes Geschäftsmodell liegt.

Abbildung 6-14: Persönliche Wünsche und individuelle Bedürfnisse

Frage: Wie viel Prozent der Werkstattbesuche in Ihrem Betrieb entfielen 2025 ungefähr auf die folgenden Leistungen, die Kunden aus persönlichen Wünschen oder individuellen Bedürfnissen in Auftrag gegeben haben?

Dargestellt: Mittelwerte in Prozent

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

6.4 Regulatorische Rahmenbedingungen

Der Strukturwandel und fundamentale Megatrends bringen Kfz-Handwerksbetriebe selbst in die Pflicht. Gleichwohl beeinflussen auch regulatorische Rahmenbedingungen, wie sich solche Trends auf das Kfz-Handwerk auswirken. Das folgende Kapitel analysiert die Sicht der Betriebe auf diese. Aus der Analyse gehen folgende zentrale Ergebnisse hervor, die nachstehend detailliert erläutert werden:

- ▶ Die größten regulatorischen Risiken sind heute die bürokratischen Anforderungen und Dokumentationspflichten (81 Prozent) sowie die Anforderungen an den Datenschutz und die politischen Rahmenbedingungen zum Antriebsmix (je 73 Prozent).
- ▶ Die Betriebe erwarten keine Entlastung: Alle abgefragten Faktoren werden für die kommenden fünf Jahre als größeres Risiko eingeschätzt als heute, im Mittel steigt der Anteil von 61 auf 74 Prozent. Am stärksten nimmt der Zugang zu Fahrzeugdaten zu (von 22 auf 55 Prozent).
- ▶ Politischen Handlungsbedarf sehen die Betriebe vor allem beim Antriebsmix (85 Prozent), bei der Bürokratie (82 Prozent) und bei den Energie- und Materialkosten (80 Prozent). Bei den Investitionskosten fällt er trotz hohen Zukunftsrisikos gering aus (62 Prozent, größere Betriebe 30 Prozent). Erwartet wird von der Politik damit eher Planungssicherheit als finanzielle Unterstützung.
- ▶ Kleine und nicht vorbereitete Betriebe bewerten die Risiken höher und sehen mehr politischen Handlungsbedarf. Ohne Unterschied nach Betriebsgröße bleiben allein Bürokratie, Datenschutz und Fachkräftesicherung

Betriebe fürchten perspektivisch steigende regulatorische Risiken.

Neben Technologie und Personal bestimmen die regulatorischen Rahmenbedingungen, unter welchen Voraussetzungen die Betriebe wirtschaften. Um sie einzuordnen, wurden acht Faktoren, von bürokratischen Anforderungen über den Zugang zu Fahrzeugdaten bis zur öffentlichen Ladeinfrastruktur, dreifach bewertet:

- ▶ als aktuelles Risiko,
- ▶ als Risiko in den kommenden fünf Jahren und
- ▶ als Feld politischen Handlungsbedarfs.

Da jeweils dieselben Faktoren zugrunde liegen, lassen sich heutige Belastung, erwartete Entwicklung und politische Erwartung unmittelbar miteinander vergleichen.

Als größte gegenwärtige Risiken nennen die Betriebe die bürokratischen Anforderungen und Dokumentationspflichten (81 Prozent), die Anforderungen an den Datenschutz (73 Prozent), die politischen Rahmenbedingungen zum Antriebsmix (73 Prozent) sowie die Energie- und Materialkosten (69 Prozent). Bemerkenswert ist, dass der Zugang zu Fahrzeugdaten und Diagnosesystemen der Hersteller heute nur für 22 Prozent der Betriebe als großes Risiko gilt. Der Blick auf die kommenden fünf Jahre zeichnet kein besseres Bild. Abbildung 6-15 stellt das heutige Risiko dem Risiko der kommenden fünf Jahre gegenüber. Bei gleicher Bewertung beider Zeithorizonte läge ein Faktor genau auf der eingezeichneten Diagonalen. Zunächst erkennt man, dass beide Einschätzungen eng zusammenhängen (Korrelation von 0,89): Was heute belastet, wird also auch künftig als Belastung erwartet. Zugleich liegen sämtliche acht Faktoren oberhalb der Diagonalen. Die Betriebe rechnen also nicht mit Entlastung, sondern mit einer Zunahme der bestehenden Risiken. Im Mittel über alle Faktoren steigt der Anteil der Betriebe, die ein großes Risiko sehen, von 61 auf 74 Prozent. Am deutlichsten verschieben sich dabei drei Faktoren, die unmittelbar mit der technologischen Transformation zusammenhängen:

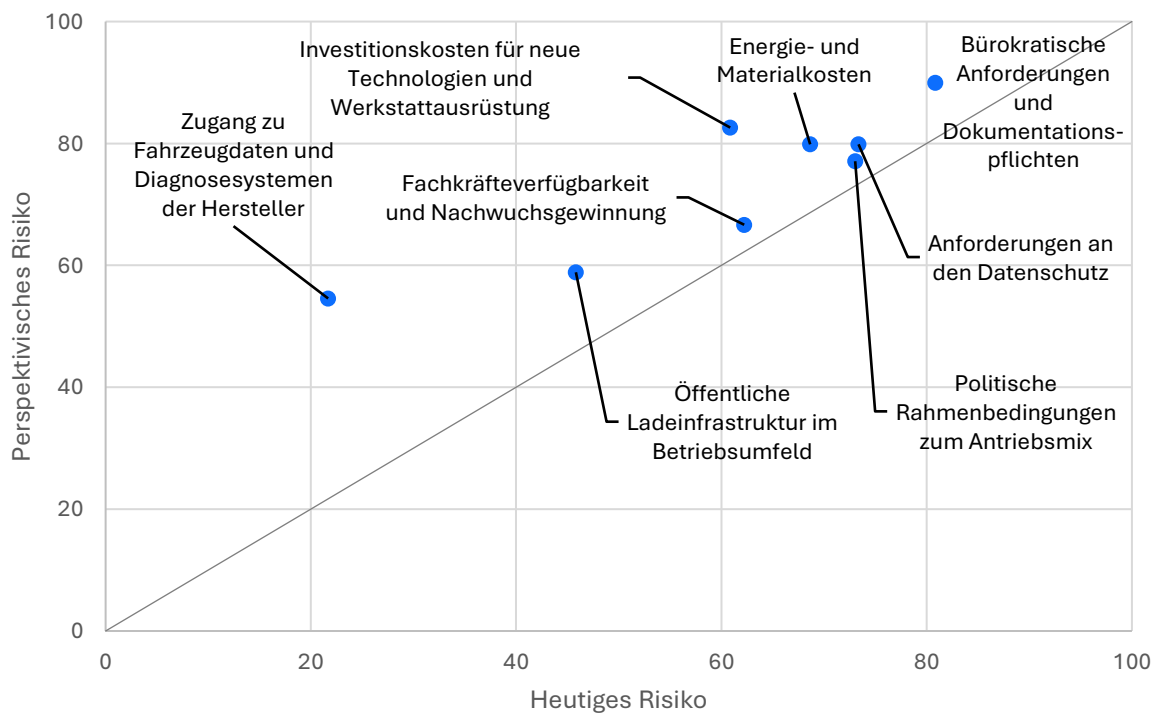
- ▶ der Zugang zu Fahrzeugdaten (von 22 auf 55 Prozent),

- ▶ die Investitionskosten für neue Technologien und Werkstattausrüstung (von 61 auf 83 Prozent) und
- ▶ die öffentliche Ladeinfrastruktur (von 46 auf 59 Prozent).

Abbildung 6-15: Gegenüberstellung von heutigem und perspektivischem Risiko

Frage: Inwieweit stellen die folgenden Faktoren aus Ihrer Sicht aktuell / in den kommenden 5 Jahren ein Risiko für Ihren Betrieb dar?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit „Großes Risiko“ und „Sehr großes Risiko“



Quelle: IW Consult (2026)

Dabei sind kleine Betriebe tendenziell stärker von regulatorischen Risiken betroffen. Zwischen den Betriebsgruppen fällt die Bewertung durchgängig unterschiedlich aus, und der Abstand bleibt über beide Zeithorizonte bestehen. Über alle acht Faktoren hinweg sehen kleine Betriebe heute in 62 Prozent der Fälle ein großes Risiko gegenüber 43 Prozent bei den größeren, für die kommenden fünf Jahre sind es 75 gegenüber 49 Prozent. Auch nicht vorbereitete Betriebe nehmen sich stärker betroffen wahr: Sie kommen auf 67 gegenüber 41 Prozent (vorbereitete Betriebe) heute und auf 80 gegenüber 58 Prozent perspektivisch. Am größten sind die Abstände bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur, den Investitionskosten für neue Technologien und den Anforderungen an den Datenschutz.

Die Betriebe erwarten von der Politik vor allem Planungssicherheit.

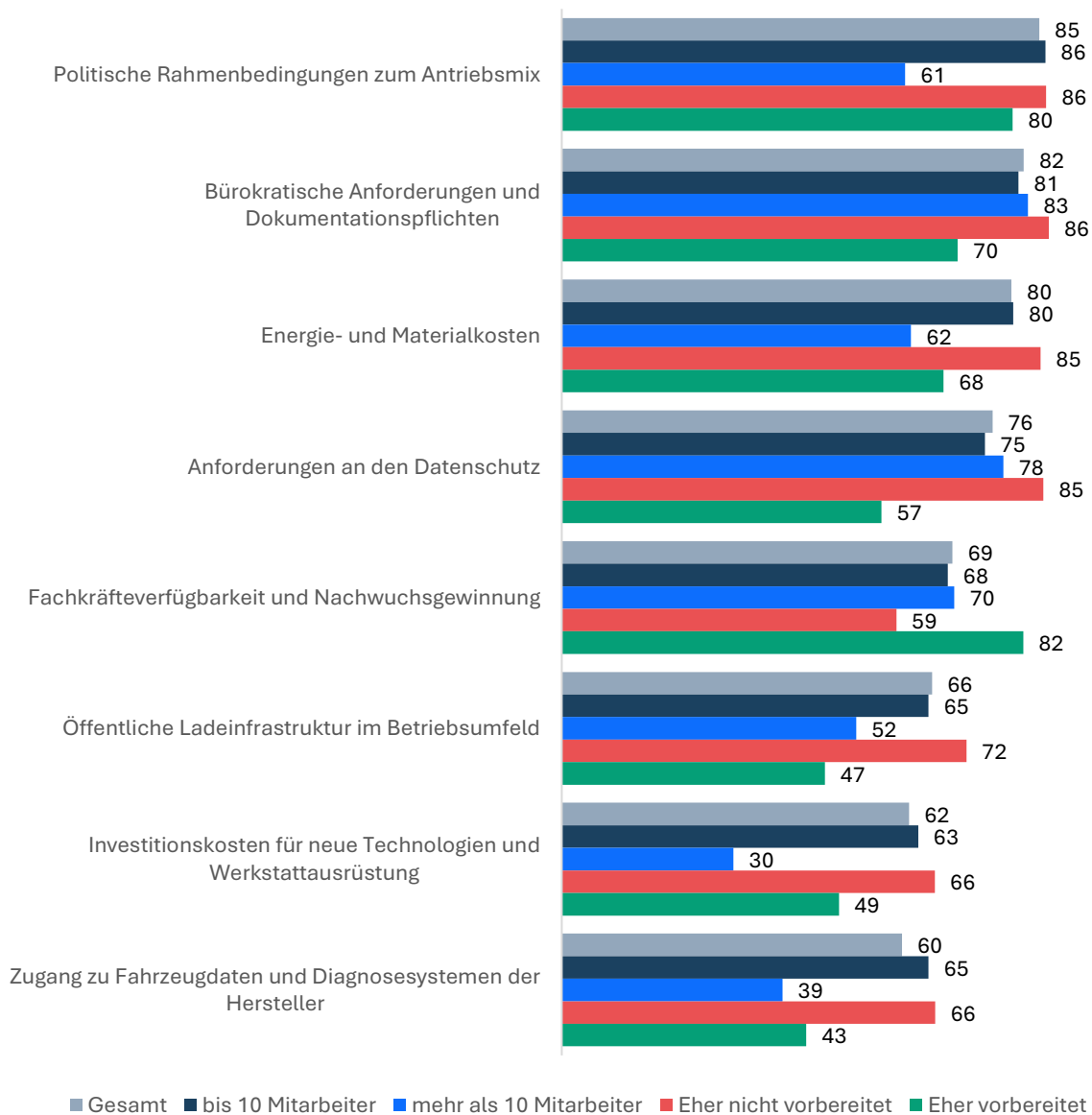
Abschließend wurden die Betriebe gefragt, in welchen Bereichen sie politischen Handlungsbedarf zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit sehen (Abbildung 6-16).

Abbildung 6-16: Politischer Handlungsbedarf aus Sicht der Betriebe

Frage: Inwieweit sehen Sie in den folgenden Bereichen politischen Handlungsbedarf zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Ihres Betriebs?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit „Dringender Handlungsbedarf“ und „Sehr dringender Handlungsbedarf“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

Erwartungsgemäß fallen Risikowahrnehmung und Handlungsbedarf weitgehend zusammen (Korrelation von 0,81). An der Spitze stehen die politischen Rahmenbedingungen zum Antriebsmix (85 Prozent), die bürokratischen Anforderungen und Dokumentationspflichten (82 Prozent) sowie die Energie- und Materialkosten (80 Prozent).

Aufschlussreich sind dagegen die beiden Felder, in denen Risiko und Handlungsbedarf auseinanderfallen. Die Investitionskosten für neue Technologien und Werkstattausrüstung sind mit 83 Prozent das

zweithöchste Zukunftsrisiko, beim politischen Handlungsbedarf stehen sie mit 62 Prozent aber erst an siebter Stelle; unter den größeren Betrieben sind es sogar nur 30 Prozent. Die Betriebe betrachten die Investitionslast damit eher als unternehmerische denn als politische Aufgabe. Umgekehrt verhält es sich beim Zugang zu Fahrzeugdaten und Diagnosesystemen: Heute sehen darin nur 22 Prozent ein aktuelles großes Risiko, politischen Handlungsbedarf melden jedoch 60 Prozent an. Hier läuft die politische Forderung der heute empfundenen Belastung voraus.

Zwischen den Betriebsgruppen unterscheidet sich weniger das Profil als das Niveau der Betroffenheit. Kleine und nicht vorbereitete Betriebe sehen über alle Felder hinweg mehr Handlungsbedarf (73 gegenüber 59 Prozent beziehungsweise 76 gegenüber 62 Prozent). Über die Größenklassen konstant bleiben allein die Bürokratie, der Datenschutz und die Fachkräftesicherung. Alles, was dagegen mit Investitionen und Infrastruktur zusammenhängt, belastet kleine Betriebe deutlich stärker. Bei der Fachkräftesicherung sehen zudem gerade die vorbereiteten Betriebe den größten Handlungsbedarf (82 gegenüber 59 Prozent), passend zu ihren größeren Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung (vgl. Kapitel 6.2).

7 Anhang

7.1 Konzepte zur Messung der Arbeitskraft

Die folgende Tabelle stellt die verschiedenen Messkonzepte für Arbeitskräfte gegenüber, die dieser Studie zugrunde liegen. Wenn nicht anders dargelegt, ist in der Studie stets von einer Berechnung der Erwerbstätigen auszugehen. Zu einigen Analysen gibt es jedoch nur Beschäftigungsdaten der Bundesagentur für Arbeit.

Tabelle 7-1: Messkonzepte für Arbeitskraft

Verschiedene in der Studie verwendete Messkonzepte werden hier gegenübergestellt.

	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung	Bundesagentur für Arbeit	Schätzung des BIV
Anzahl Personen im Kfz-Handwerk	491.356 Erwerbstätige	446.332 Beschäftigte	322.020 Beschäftigte
Messzahl	Beschäftigte zzgl. Selbstständige und mithelfende Familienangehörige; nur Haupttätigkeit	Sozialversicherungspflichtig und geringfügige Beschäftigte; ohne Selbstständige oder mithelfende Familienangehörige	Sozialversicherungspflichtig und geringfügige Beschäftigte; ohne Selbstständige oder mithelfende Familienangehörige
Grundgesamtheit	Vollständige Erfassung	Alle Betriebe mit mindestens einem Beschäftigten	Schätzgrundlage der Handwerksstatistik: Handwerksunternehmen ab 22.000 Euro Umsatz und/oder mind. einem sozialversicherungspflichtig Beschäftigten oder mind. zwölf geringfügig Beschäftigten

Quelle: eigene Darstellung

7.2 Ermittlung der wirtschaftlichen Bedeutung mit ORBIT(AX)

Ökonomische Kennzahlen des Kfz-Handwerks

Das Kfz-Handwerk wird in dieser Studie über den Wirtschaftszweig 45.2 „Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen“ der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008), abgegrenzt. Erfasst werden damit Unternehmen, deren überwiegende wirtschaftliche Tätigkeit in der Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen liegt. Die Abgrenzung erfolgt damit getrennt vom Kfz-Handel innerhalb des Wirtschaftszweigs 45.

Für die Analyse werden die zentralen ökonomischen Kennzahlen des Kfz-Handwerks in der Systematik der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) ermittelt. Diese VGR-konforme Darstellung ist erforderlich, um die Branche konsistent in die Input-Output-Rechnung einzubetten und ihre Bedeutung im gesamtwirtschaftlichen Produktions- und Wertschöpfungssystem vergleichbar abzubilden. Auf der Ebene des Wirtschaftszweigs 45.2 liegen die benötigten Kennzahlen jedoch nicht unmittelbar in der erforderlichen Aktualität und Abgrenzung vor. Die verfügbaren Unternehmens- und Branchenstatistiken unterscheiden sich teilweise hinsichtlich Erhebungskonzept, Abgrenzung und Berichtsjahr. Daher werden die Kennzahlen des Kfz-Handwerks geschätzt. Das Vorgehen im Einzelnen ist wie folgt:

- ▶ **Erwerbstätige:** Der Anteil der Erwerbstätigen des Wirtschaftszweigs 45.2 an der gesamten Erwerbstätigenzahl des Wirtschaftszweigs 45 wird auf Grundlage aktueller Kennzahlen der Bundesagentur für Arbeit bestimmt (Bundesagentur für Arbeit, 2026b, 2025). Bei der Übertragung von Beschäftigten- auf Erwerbstätigenzahlen wird zusätzlich berücksichtigt, dass das Kfz-Handwerk eine höhere Inhaberquote aufweist als der Kfz-Handel. Der so bestimmte Anteil wird auf die in der VGR ausgewiesene Zahl der Erwerbstätigen im Wirtschaftszweig 45 angewendet.
- ▶ **Produktionswert:** Der Produktionswert wird anteilig an den zuvor berechneten Erwerbstätigen bestimmt. Als Ausgangspunkt dient die für 2023 in der bereichsübergreifenden Unternehmensstatistik ausgewiesene Produktivitätskennziffer. Um die unterschiedliche zeitliche Basis und die abweichenden Erhebungskonzepte der Statistiken zu berücksichtigen, wird diese Kennziffer mit einem Korrekturfaktor angepasst. Der Faktor ergibt sich aus dem Verhältnis der Produktivitätskennziffer des Wirtschaftszweigs 45 in der VGR für 2025 zur entsprechenden Kennziffer der Unternehmensstatistik für 2023. Auf diese Weise wird die branchenspezifische Information aus der Unternehmensstatistik auf das Berichtsjahr 2025 fortgeschrieben und zugleich an die VGR-Systematik angeglichen.
- ▶ **Bruttowertschöpfung:** Die Bruttowertschöpfung wird analog zum Produktionswert geschätzt. Ausgangspunkt ist die für 2023 beobachtete Wertschöpfungstiefe des Kfz-Handwerks, also das Verhältnis von Bruttowertschöpfung zu Produktionswert, aus der bereichsübergreifenden Unternehmensstatistik. Auch diese Relation wird mithilfe eines Korrekturfaktors an die Entwicklung und das statistische Konzept des Wirtschaftszweigs 45 in der VGR angepasst. Die angegliche Wertschöpfungstiefe wird anschließend auf den geschätzten Produktionswert des Kfz-Handwerks angewendet.
- ▶ **Anzahl der Unternehmen:** Die Anzahl der Unternehmen im Kfz-Handwerk im Jahr 2023 wird der bereichsübergreifenden Unternehmensstatistik entnommen.

Weitere Kennzahlen zur Struktur der Branche (Alters- und Qualifikationsstruktur, Informationen zu den Auszubildenden) werden der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit entnommen.

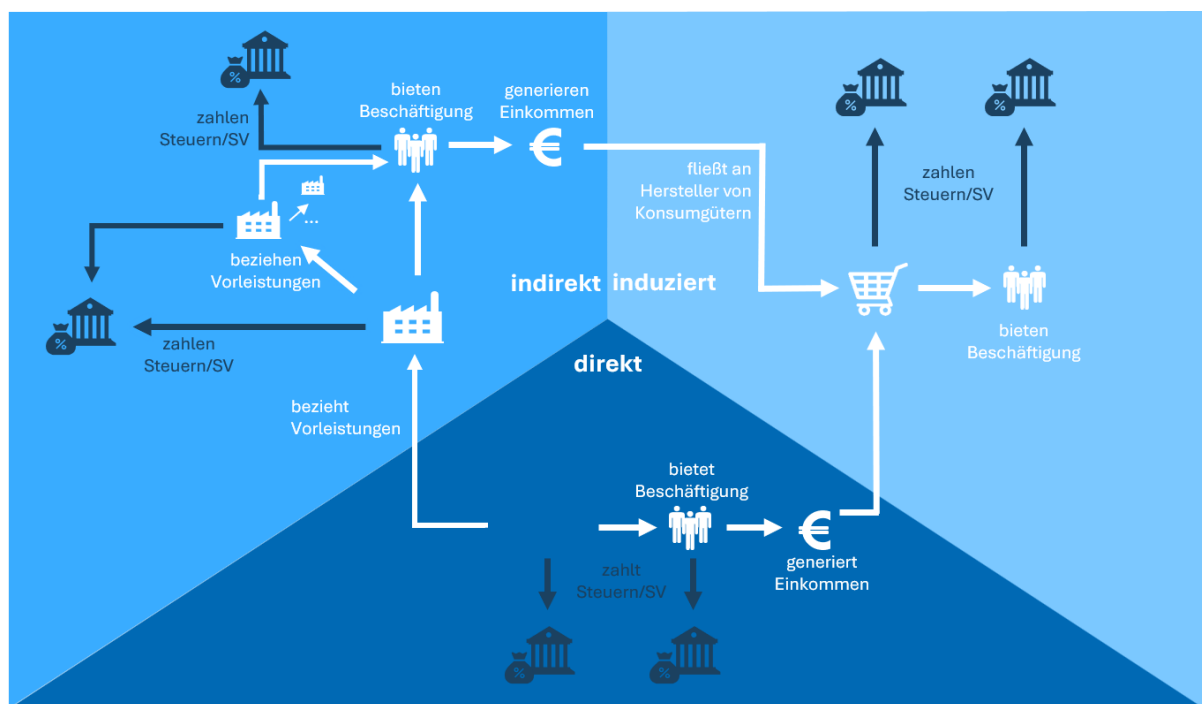
Input-Output-Analyse mit ORBIT

Für die Bestimmung des ökonomischen Fußabdrucks des Kfz-Handwerks werden neben der unmittelbaren Wirtschaftsleistung der Branche auch die wirtschaftlichen Aktivitäten in ihrer vorgelagerten Wertschöpfungskette berücksichtigt. Die Input-Output-Analyse ermöglicht es, diese Verflechtungen systematisch abzubilden und die direkten, indirekten sowie induzierten Effekte des Kfz-Handwerks zu quantifizieren (siehe weiße Pfeile und Symbole in Abbildung 7-1).

- **Direkte Effekte** entstehen unmittelbar im Kfz-Handwerk. Sie umfassen den Produktionswert, die Bruttowertschöpfung und die Zahl der Erwerbstätigen, die der Branche selbst zugeordnet werden.
- **Indirekte Effekte** werden durch die Nachfrage des Kfz-Handwerks nach Waren und Dienstleistungen ausgelöst. Erfasst werden sowohl die wirtschaftlichen Aktivitäten bei unmittelbaren Zulieferern (z. B. im Großhandel) als auch bei deren vorgelagerten Produktionsstufen (z. B. Herstellung der im Großhandel gehandelten Ersatzteile).
- **Induzierte Effekte** entstehen durch den privaten Konsum der Beschäftigten des Kfz-Handwerks sowie der Beschäftigten in den jeweiligen Zulieferbetrieben. Dieser zusätzliche Konsum führt wiederum zu weiterer Wertschöpfung und Beschäftigung.

Abbildung 7-1: Schematische Darstellung der direkten, indirekten und induzierten Effekte

Ökonomischer und fiskalischer Fußabdruck des Kfz-Handwerks



Quelle: eigene Darstellung

Für diese Berechnungen können Input-Output-Tabellen (IOT) verwendet werden. In einer IOT werden die Güter- und Dienstleistungslieferungen zwischen den verschiedenen Wirtschaftszweigen eines Landes dargestellt. Mithilfe von Input-Output-Modellierungen, die ursprünglich auf den Nobelpreisträger Leontief zurückgehen, ist es möglich, in der IOT nicht nur abzulesen, welche Vorleistungen eine Branche direkt bezieht, sondern die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette der Branche zu erfassen.

Datengrundlage der Berechnungen bildet der nationale Teil der „Figaro“-IOT von Eurostat (Eurostat, 2025). Das **Input-Output-Modell ORBIT (Open Regional Balanced Input-Output Table Approach)** der **IW Consult** reichert diese Basis-IOT mit zahlreichen Datenquellen der öffentlichen Statistik an, etwa aus der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (Statistisches Bundesamt, 2026h), Industriestatistik (Statistisches Bundesamt, 2026c) und aus Beschäftigtenstatistiken der Bundesagentur für Arbeit (Bundesagentur für Arbeit, 2025). Dabei greift das Modell auf effiziente und langjährig aufgebaute Datenbankinfrastrukturen der IW Consult sowie skriptbasierte Berechnungen zurück, die die Datenbasen laufend aktuell halten. So ist es möglich, die Basis-IOT von Eurostat für das Jahr 2025 fortzuschreiben.

Innerhalb dieser IOT wird schließlich das Kfz-Handwerk als Satellit modelliert, um die indirekten und induzierten Effekte der vorgelagerten Wertschöpfungskette korrekt zu erfassen. Zu dem Zweck wird die Branche auf Grundlage der zuvor ermittelten Kennzahlen aus dem übergeordneten Wirtschaftszweig „Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen“ (WZ 45) herausgelöst und als eigenständige Branche dargestellt. Informationen zur Vorleistungsstruktur der Branche werden aus Angaben von Experten zur typischen Einkaufsstruktur des Kfz-Handwerks geschätzt. Als Ergebnis erhält man eine aktuelle, deutschlandweite IOT, in der das Kfz-Handwerk als eigenständiger Wirtschaftszweig dargestellt ist und analysiert werden kann.

Fiskalischer Fußabdruck mit ORBITAX

Die fiskalischen Effekte des Kfz-Handwerks werden mit dem Steuerschätzmodell **ORBITAX („Open Regional Balanced Input-Output Tax Model“)** der **IW Consult** ermittelt. Das Modell verknüpft die Input-Output-Rechnung mit steuerstatistischen Informationen und ermöglicht dadurch eine Schätzung des Steueraufkommens, das unmittelbar im Kfz-Handwerk sowie entlang seiner vorgelagerten Wertschöpfungskette und über die Konsumausgaben der Beschäftigten entsteht. Das Modell berücksichtigt die zentralen wirtschaftsbezogenen Steuerarten:

- ▶ Umsatzsteuer (nach Vorsteuerabzug) (Statistisches Bundesamt, 2025e),
- ▶ Lohnsteuer auf abhängig Beschäftigte (Statistisches Bundesamt, 2025c),
- ▶ Einkommensteuer auf Personengesellschaften (Statistisches Bundesamt, 2025d),
- ▶ Gewerbesteuer (Statistisches Bundesamt, 2025a),
- ▶ Körperschaftsteuer (Statistisches Bundesamt, 2025b).

Bundesweit machen diese Steuerarten etwa 85 Prozent des gesamten wirtschaftsrelevanten Steueraufkommens aus. Zusätzlich werden separat die Sozialversicherungsbeiträge ermittelt.

Zentrale Datenquellen für das Modell sind Angaben der amtlichen Statistik zum bundesweiten Steueraufkommen für die einzelnen Steuerarten (s.o.). Die letzte bekannte nationale Branchenverteilung des Steueraufkommens aus den Steuerstatistiken wird anhand dieser aktuellen Steuersummen auf das Jahr 2025 fortgeschrieben (Statistisches Bundesamt, 2026f, 2026g; Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2026). Auf Grundlage bekannter Verteilungsschlüssel, weiter Statistiken zur Steuerverteilung sowie bekannter Summen wird geschätzt, wie das verursachte Steueraufkommen unter Kreisen (alle Gemeinden eines Kreises), Bundesländern und dem Bund verteilt wird. Außerdem fließt das Input-Output-Modell der IW Consult in die Schätzungen mit ein.

Analog zur ökonomischen Betrachtung werden drei fiskalische Wirkungskanäle unterschieden (siehe dunkelblaue Pfeile und Symbole in Abbildung 7-1).

- ▶ Der **direkte fiskalische Effekt** umfasst das Steueraufkommen und die Sozialversicherungsbeiträge, die unmittelbar durch die wirtschaftliche Tätigkeit des Kfz-Handwerks entstehen. Dazu

zählt beispielsweise die Lohnsteuer der dort beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

- ▶ Der **indirekte fiskalische Effekt** umfasst Steuerzahlungen und Sozialversicherungsbeiträge der vorgelagerten Wertschöpfungskette des Kfz-Handwerks, die anteilig auf den Umfang ihrer Zulieferungen berechnet werden.
- ▶ Der **induzierte fiskalische Effekt** beschreibt die Steuerzahlungen und Sozialversicherungsbeiträge, die infolge der Konsumausgaben der direkt und indirekt beschäftigten Erwerbstätigen entstehen.

Die Schätzung der fiskalischen Effekte unterscheidet zudem zwischen dem verursachten und dem empfangenen Steueraufkommen. Das verursachte Steueraufkommen wird der wirtschaftlichen Aktivität des Kfz-Handwerks beziehungsweise der mit ihm verbundenen Branchen zugerechnet, durch die die Steuerzahlungen ausgelöst werden. Das empfangene Steueraufkommen beschreibt dagegen, welcher staatlichen Ebene die entsprechenden Einnahmen zufließen. Dabei wird zwischen Bund, Ländern und Kommunen unterschieden.

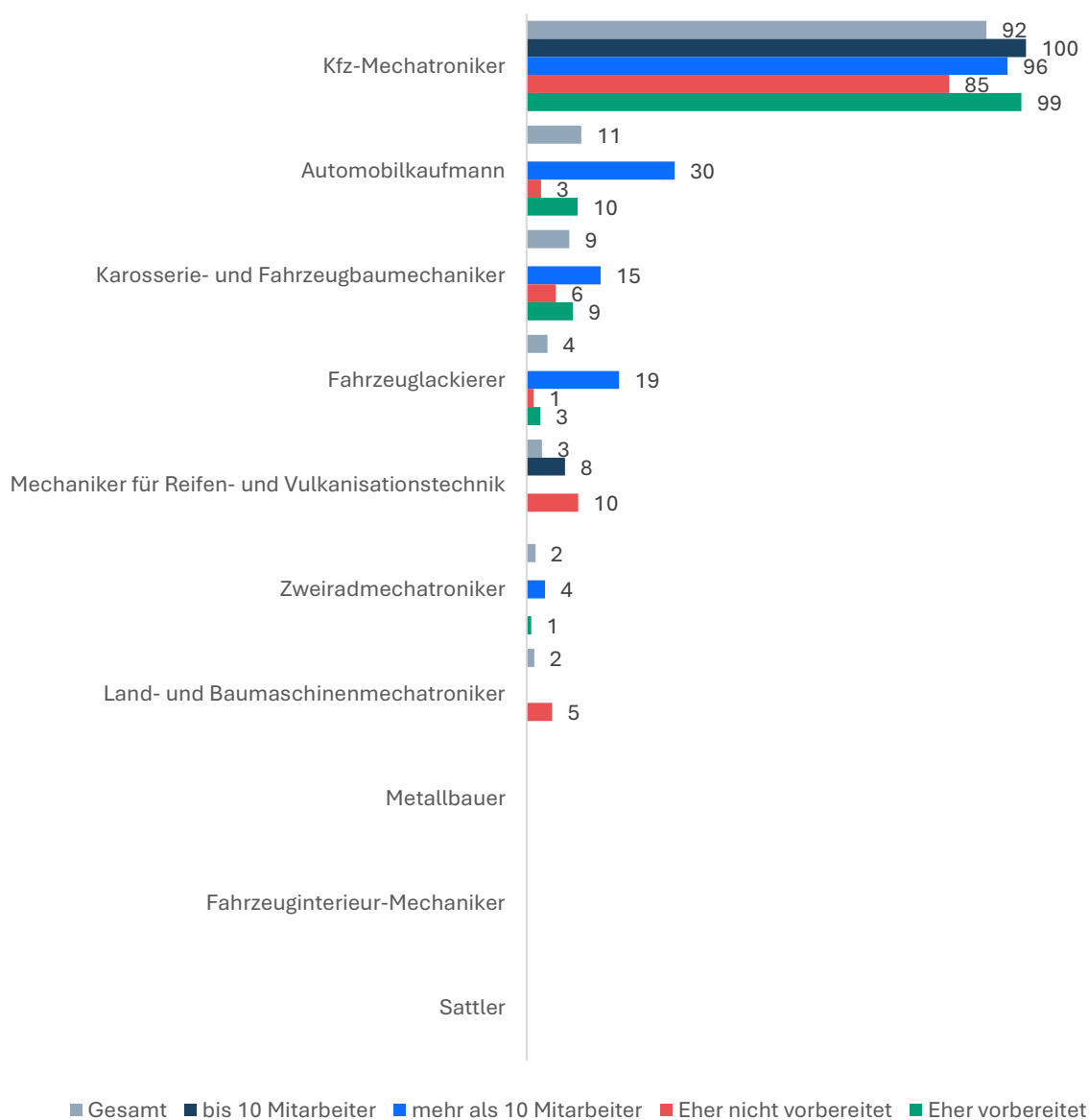
7.3 Weiterführende Abbildungen zur Unternehmensbefragung

Abbildung 7-2: Ausbildungsaktivitäten der Betriebe

Frage: In welchen Ausbildungsberufen hat Ihr Betrieb seit 2023 ausgebildet?

Dargestellt: Anteile der Betriebe mit der Antwort „Ja“

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



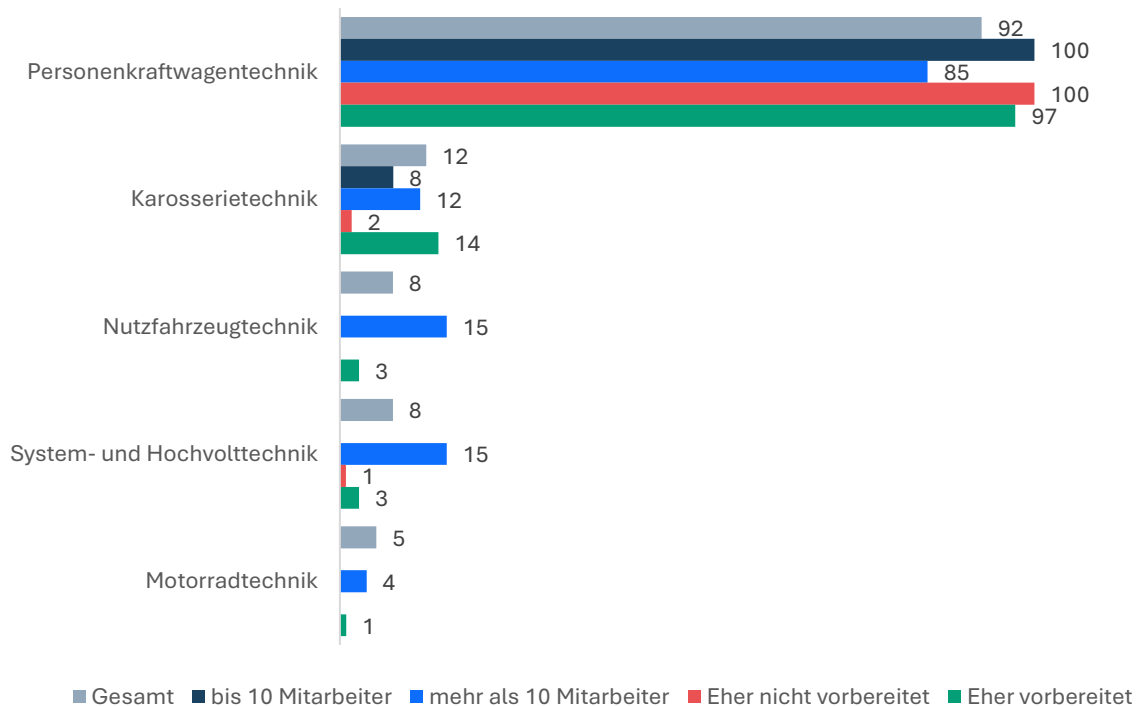
Quelle: IW Consult (2026)

Abbildung 7-3: Ausbildungsschwerpunkte innerhalb der Kfz-Mechatronik

Frage: In welchen der folgenden Schwerpunkte haben Sie zum Kfz-Mechatroniker ausgebildet?

Dargestellt: Anteile der Betriebe mit der Antwort „Ja“

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



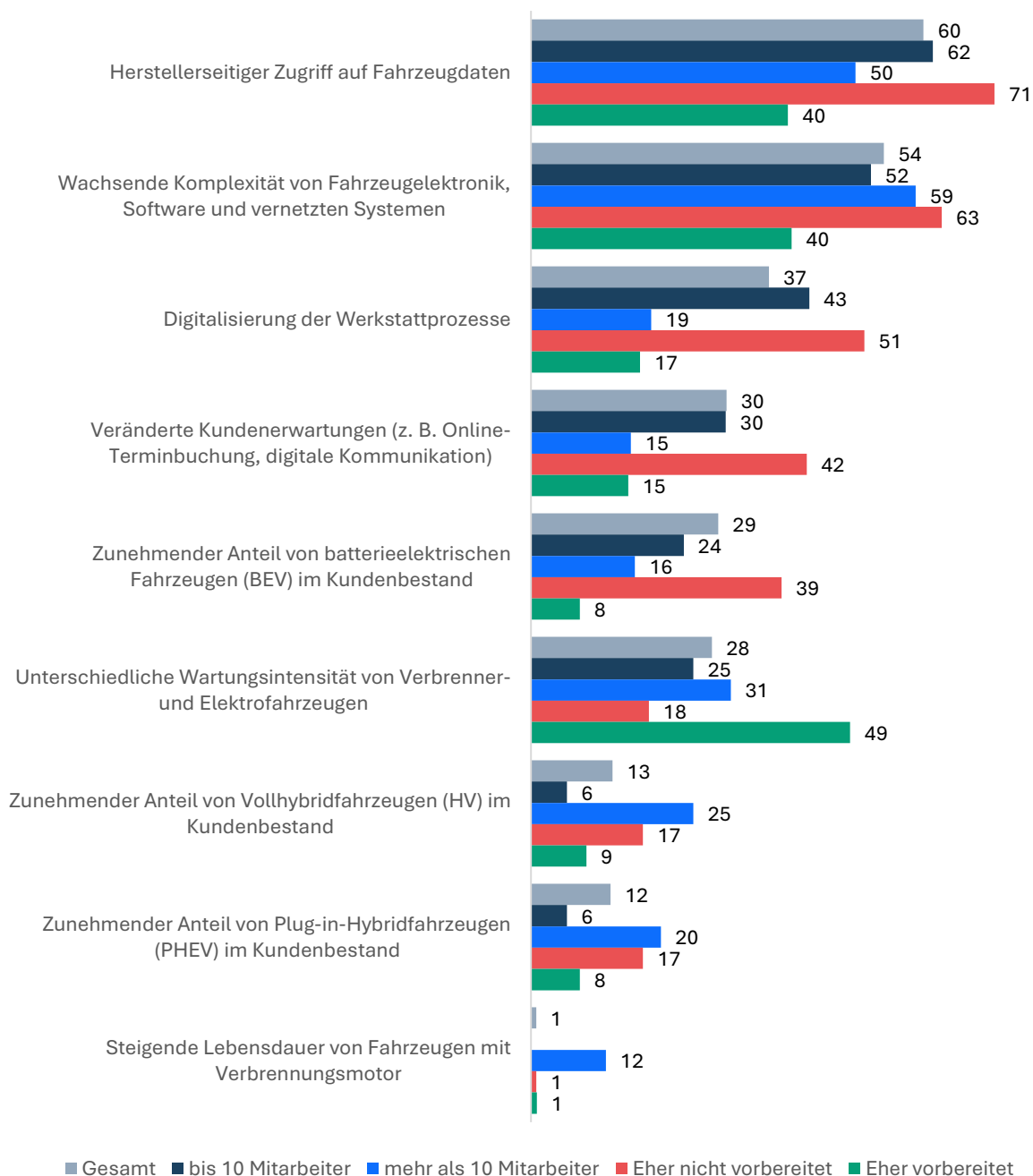
Quelle: IW Consult (2026)

Abbildung 7-4: Entwicklungen mit negativer Auswirkung auf die Betriebe

Frage: Wie stark wirken sich die folgenden Entwicklungen bereits heute auf Ihren Betrieb aus?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit der Antwort „Eher negativ“ und „Sehr negativ“

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



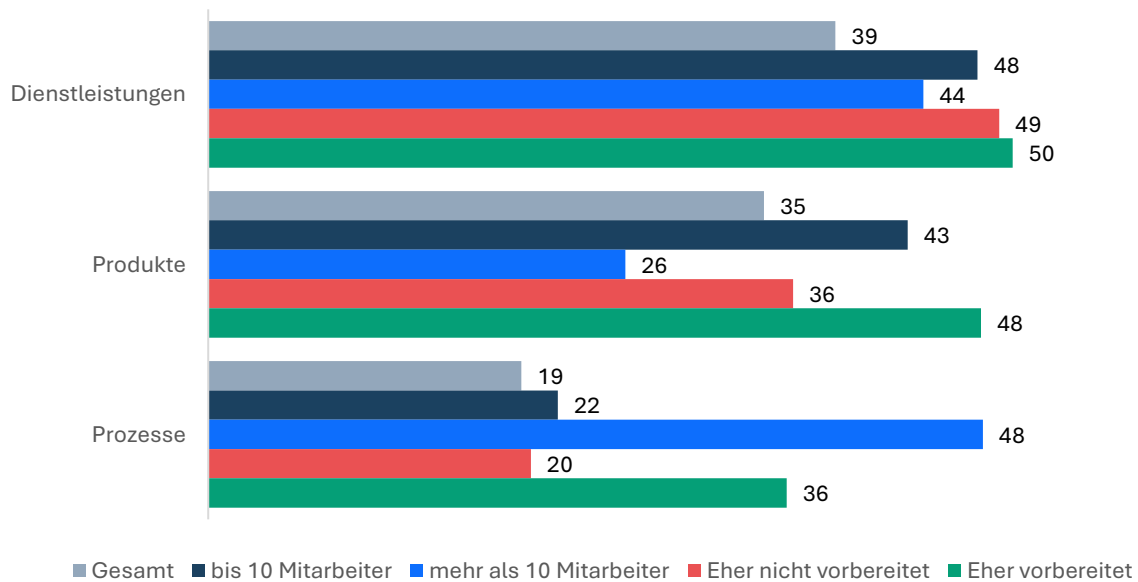
Quelle: IW Consult (2026)

Abbildung 7-5: Innovationsaktivitäten der Betriebe

Frage: Hat Ihr Betrieb seit 2022 neue oder merklich verbesserte Produkte, Dienstleistungen oder Prozesse eingeführt?

Dargestellt: Anteil der Betriebe mit „Ja“.

Hinweis: Die Differenzierung „Eher nicht vorbereitet“ und „Eher vorbereitet“ bezieht sich auf die in Kapitel 6.1 beschriebene Vorbereitung auf die (technologische) Transformation.



Quelle: IW Consult (2026)

8 Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit, 2025, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgewählten Merkmalen nach Arbeits- und Wohnort-Deutschland, https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html;jsessionid=96746A641606BD0BD522E437A8DCCD4D?nn=1523064&topic_f=beschaeftigung-sozbe-svb-kreise-merkmale

Bundesagentur für Arbeit, 2026a, Auszubildende nach Wirtschaftszweigen und demografischen Merkmalen

Bundesagentur für Arbeit, 2026b, Beschäftigung nach Wirtschaftszweigen (WZ 2008)(hochgerechnet) - Deutschland, West, Ost, Länder und Regionaldirektionen (Monatszahlen), https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1523064&topic_f=beschaeftigung-sozbe-monatsheft-wz

Bundesagentur für Arbeit, 2026c, Sonderauswertung: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach ausgeübter Tätigkeit KldB 2010 und Wirtschaftszweig WZ 2008. Auftragsnummer: 408709

Bundesagentur für Arbeit, 2026d, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen und Kreisen, https://statistik.arbeitsagentur.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Einzelheftsuche_Formular.html?nn=1523064&topic_f=beschaeftigung-sozbe-svb-kreise-merkmale

Bundesagentur für Arbeit, 2026e, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach WZ3-Stellern

Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks, 2026, Über uns, <https://www.biv-kfz.de/ueber-uns/> [04.09.2026]

Eurostat, 2017, Multi-regional Input-Output (MRIO) Tables, <https://data.jrc.ec.europa.eu/collection/id-00424>

Eurostat, 2025, FIGARO - EU Inter-Country Supply, Use and Input-Output Tables (EU IC-SUIOTs) - 2025 Edition, <https://circabc.europa.eu/ui/group/cec66924-a924-4f91-a0ef-600a0531e3ba/library/460a20fc-5956-44f9-8633-2821eb48dd62>

IW, 2026, Innovative Milieus 2026, <https://pub.bertelsmann-stiftung.de/Innovative-Milieus-2026/innovative-milieus-2026>

IW Consult, 2026, Unternehmensbefragung im Auftrag des Bundesinnungsverbands des Kraftfahrzeughandwerks

Kraftfahrt-Bundesamt, 2026, Überblickszahlen Fahrzeugstatistik, https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/Zahlen_im_Ueberblick/fahrzeuge_node.html

NOW GmbH, 2025, Herstellerbefragungen: Elektromobilität auf Wachstumskurs, <https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/herstellerbefragungenelektromobilitaet-auf-wachstumskurs/>

Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2026, Gewerbesteuer, Steuereinnahmekraft, <https://www.regionalstatistik.de/genesis//online?operation=table&code=71231-01-03-4&by-pass=true&levelindex=1&levelid=1789050405973#abreadcrumb>

Statistisches Bundesamt, 2020, Jahresstatistik im Handel, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/45341/details>

Statistisches Bundesamt, 2025a, Gewerbesteuerstatistik, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73511/details>

Statistisches Bundesamt, 2025b, Körperschaftsteuerstatistik, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73211/details>

Statistisches Bundesamt, 2025c, Lohnsteuerstatistik, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73151/details>

Statistisches Bundesamt, 2025d, Statistik über die Personengesellschaften und Gemeinschaften Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73121/details>

Statistisches Bundesamt, 2025e, Umsatzsteuerstatistik, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73311/details>, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/73321/details>

Statistisches Bundesamt, 2026a, Bereichsübergreifende Unternehmensstatistik, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/48112/details>

Statistisches Bundesamt, 2026b, Beschäftigte und Umsatz der Betriebe im Verarbeitenden Gewerbe (Monate), <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/table/42111-0004>

Statistisches Bundesamt, 2026c, Jahresbericht für Betriebe im Verarb. Gewerbe (Jahre), <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/table/42111-0003/search/s/NDIxMTEtMDAwMw%3D%3D>

Statistisches Bundesamt, 2026d, Monatsstatistik im Kfz-Handel, Instandhaltung und Reparatur, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/45214/details>

Statistisches Bundesamt, 2026e, Statistisches Unternehmensregister, https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Unternehmen/Unternehmensregister/_inhalt.html

Statistisches Bundesamt, 2026f, Steuereinnahmen nach der Verteilung, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/71211/table/71211-0004>

Statistisches Bundesamt, 2026g, Steuereinnahmen vor der Verteilung, <https://genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/71211/table/71211-0003>

Statistisches Bundesamt, 2026h, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen, https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/_inhalt.html#

TÜV-Verband e.V., 2026, TÜV Mobility Studie 2026. Verkehrsräume sicher, nachhaltig und digital gestalten, https://www.tuev-verband.de/fileadmin/user_upload/Content_local/Studien_local/TUEV-Verband_MobilityStudie_2026_Studienbericht.pdf



iWCONSULT