iwd

Der Informationsdienst
des Instituts der deutschen Wirtschaft

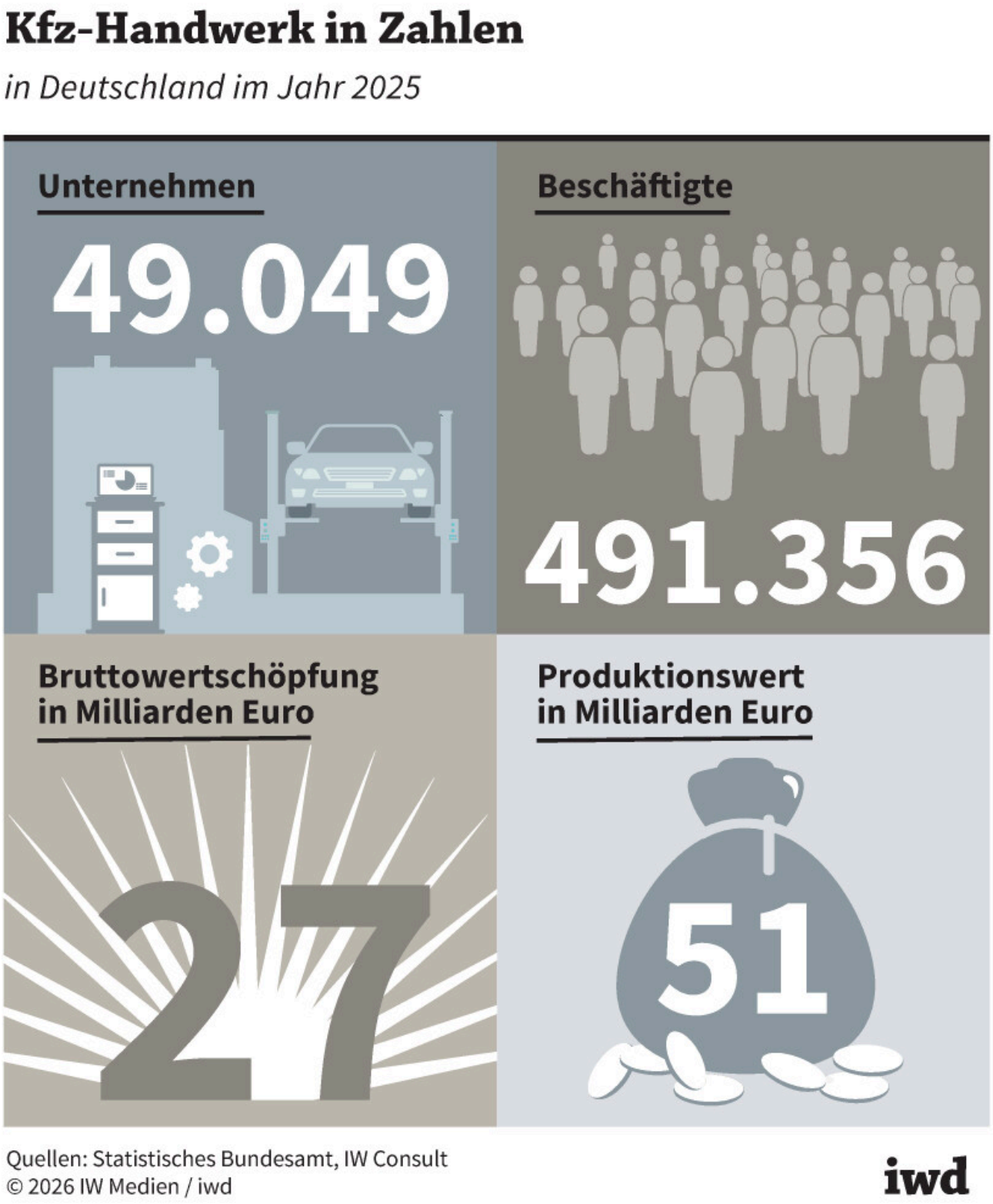
Branchenporträt | 30.10.2026 | Lesezeit 3 Min.

Kfz-Handwerk: Immer schön mobil bleiben

Dafür, dass der Verkehr auf Deutschlands Straßen rollt, sorgt nicht zuletzt das Kfz-Handwerk. Die Branche dient dabei nicht nur als Mobilitätsdienstleister, sondern ist selbst ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Der Strukturwandel in der Automobilindustrie stellt die Betriebe und ihre Beschäftigten allerdings vor große Herausforderungen.

Mehr als 61 Millionen Autos, Lastwagen und Motorräder sind in Deutschland zugelassen. Daran, dass all diese Fahrzeuge dauerhaft in Schuss bleiben, arbeitet eine ganze Branche (Grafik):

Im Kfz-Handwerk waren in der Bundesrepublik im Jahr 2025 rund 491.400 Beschäftigte in mehr als 49.000 Betrieben tätig.



Die Branche ist bundesweit vertreten – in jedem Landkreis Deutschlands gibt es entsprechende Betriebe. Dazu hat sie eine weitere Besonderheit: Im Gegensatz zu anderen Zweigen der automobilen Wertschöpfungskette ist das Kfz-Handwerk im ländlichen Raum besonders präsent. Dort ist der Bedarf an ihren Leistungen größer, weil die Menschen in dünn besiedelten Gebieten stärker auf ihr Auto angewiesen sind als die Bevölkerung im urbanen Raum.

Auch als Ausbildungsstätte ist die Branche wichtig:

Mit einer Ausbildungsquote von rund 16 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bildet das Kfz-Handwerk mehr als dreimal so intensiv aus wie die Gesamtwirtschaft.

Davon profitiert auch eine Vielzahl anderer Sektoren, denn im Durchschnitt erreicht eine Kfz-Handwerksausbildung 42,4 verschiedene Berufsuntergruppen. Im Klartext: Wer eine Kfz-Ausbildung in der Tasche hat, ist für viele verwandte Berufe ebenfalls qualifiziert.

Auch der gesamtwirtschaftliche Fußabdruck reicht weit über die eigene Branche hinaus. Betrachtet man die bei Zulieferern und durch Konsumausgaben der Beschäftigten ausgelösten wirtschaftlichen Impulse, gehen rund 705.000 Erwerbstätige, eine jährliche Bruttowertschöpfung von knapp 50 Milliarden Euro und ein Produktionswert von knapp 100 Milliarden Euro im Jahr auf das Kfz-Handwerk zurück.

Ein weiteres Merkmal der Branche ist ihre Krisenfestigkeit. Die Beschäftigung in den Betrieben wächst seit 2005 und die realen Umsätze kehrten nach der Finanzkrise 2009 und dem Ausbruch der Coronapandemie im Frühjahr 2020 schnell auf das Ausgangsniveau zurück.

> Um die technologische Transformation der Fahrzeugwelt bestmöglich bewältigen zu können, braucht das Kfz-Handwerk auch Unterstützung aus der Politik.

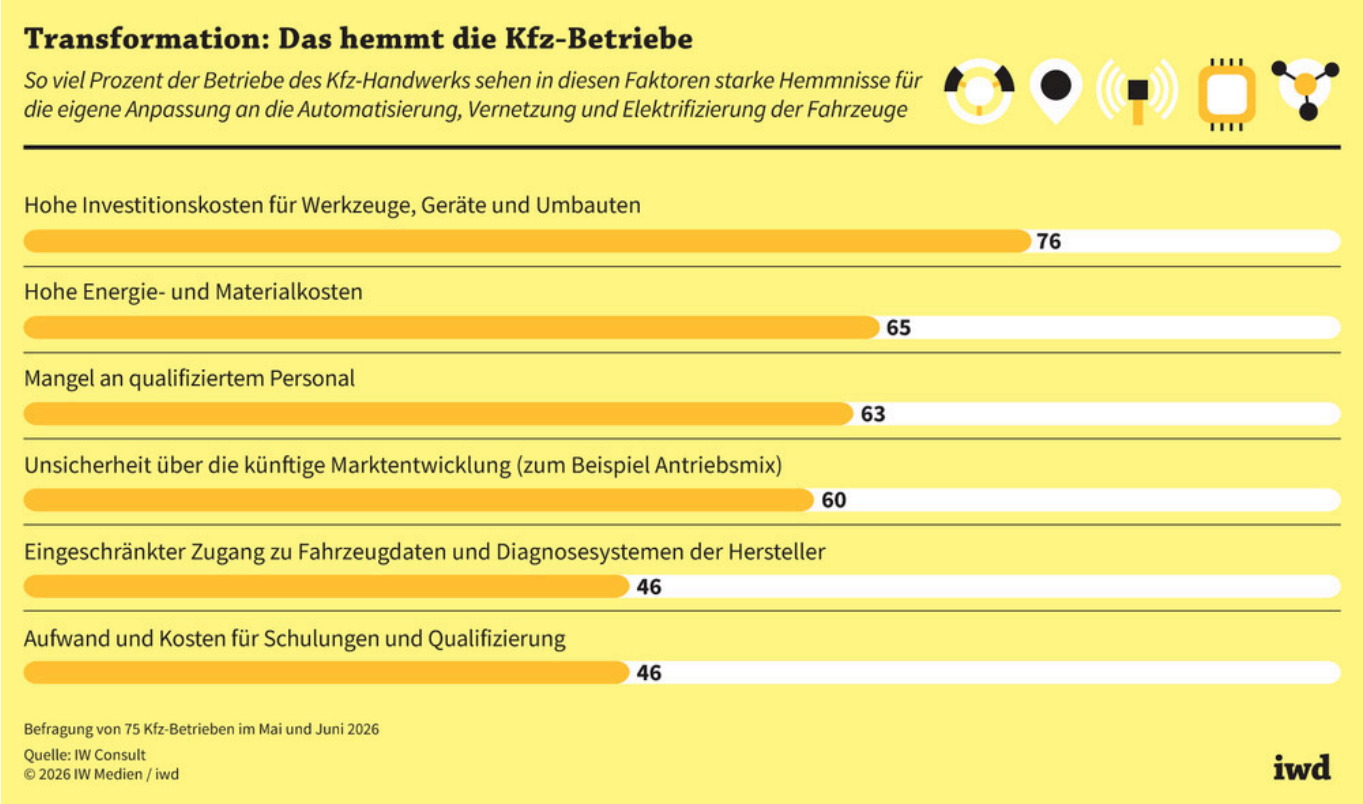
So stabil die Verhältnisse in der Vergangenheit waren, so grundlegend verändert die technologische Transformation der Fahrzeugwelt die Geschäftsgrundlage. Das Werkstattgeschäft hängt bislang zum Großteil am Verbrenner: Rund 89 Prozent des Werkstattumsatzes entfallen auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Sie kommen häufiger in die Werkstatt – 1,5-mal jährlich gegenüber 1,2-mal bei Elektroautos – und erzielen je Besuch im Schnitt einen deutlich höheren Auftragswert (448 Euro gegenüber 237 Euro).

Mit jedem Verbrenner, der durch ein Elektrofahrzeug ersetzt wird, sinkt folglich der

Umsatz. Und die Neuzulassungen in diesem Segment sind in Deutschland zuletzt deutlich gestiegen. In den ersten acht Monaten des Jahres 2026 betrug der Marktanteil der Stromer gut 26 Prozent. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass der Anteil im Jahr 2030 bereits bei 70 Prozent liegen wird.

Die Betriebe müssen sich also umstellen, dabei gibt es aus ihrer Sicht mehrere schwerwiegende Hindernisse (Grafik):

Drei von vier Kfz-Betrieben sehen in den hohen Investitionskosten für Werkzeuge, Geräte und Umbauten ein starkes Hemmnis für ihre Anpassung an die Transformation der Automobillandschaft.

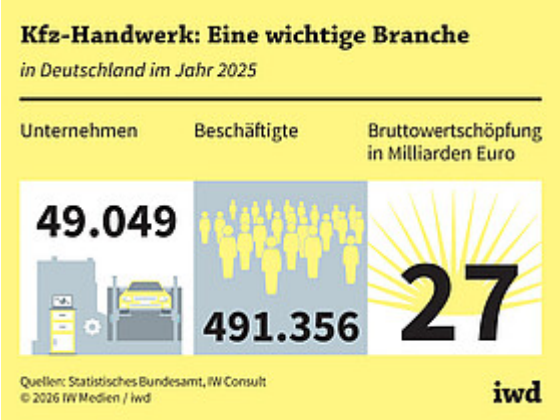


Hohe Energie- und Materialkosten und einen Mangel an qualifiziertem Personal für E-Autos führen knapp zwei Drittel als große Hindernisse an.

Dass die Betriebe dennoch den Strukturwandel bewältigen müssen, steht außer Frage. Dadurch ergeben sich nicht nur Risiken, sondern auch Chancen für neue Leistungsfelder, neue Kundensegmente und eine gestärkte Marktposition.

Unterstützung erwarten die Firmen bei dieser großen Aufgabe vonseiten der Politik. So wünscht sich die überwiegende Mehrheit klare politische Rahmenbedingungen zum Antriebsmix sowie deutlich weniger Bürokratie. Ebenso sollte die Politik darauf hinarbeiten, dass die Betriebe Zugang zu Fahrzeugdaten und Diagnosesystemen der

Hersteller erhalten.



Kernaussagen in Kürze: