

PRESSEMITTEILUNG

30. März 2026

Reifenhandel trotz der Krise

Positive Branchenbilanz zum Geschäftsjahr 2025, Prognose für das laufende Jahr kaum möglich

Rund 46,6 Millionen Pkw-, Transporter- (Leicht-Lkw-, kurz LLkw-) und Lkw-Reifen wurden im Jahr 2025 im Reifenersatzgeschäft in Deutschland verkauft, das entspricht im Durchschnitt aller Produktgruppen einem Rückgang von 1,9 % gegenüber dem Vorjahr. Doch die Absatzmenge ist nur eine Seite der Medaille und trotz der rückläufigen Stückzahl kann die Reifenhandelsbranche für das vergangene Geschäftsjahr eine positive qualitative Geschäftsentwicklung bilanzieren: „Unser Jahresbetriebsvergleich zeigt für das Gesamtjahr 2025 im Schnitt aller Teilnehmer ein Umsatzplus von 2,5 Prozent und ein Betriebsergebnis von 1,6 Prozent vom Umsatz – und das bei weiter gestiegenen Kosten“, sagt Michael Schwämmlein, Geschäftsführer Technik beim Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV, Bonn). Im Schnitt resümiert der Fachverband für seine Branche ein Jahr, das in einem anhaltend schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld wenig überraschende Ergebnisse brachte - mit denen sich der Reifenhandel erneut vergleichsweise krisenfest zeigt.

Entwicklung nach Produktgruppen: Pkw schwächelt, Lkw legt stärker zu als erwartet

Die vom Bonner Branchenverband ausgewiesene Absatzmenge im Reifenersatzgeschäft (Sell-Out, Handel an Verbraucher) umfasst die Verkäufe in den beiden Marktsegmenten Consumer-Reifen und Lkw-Reifen, von denen die sogenannten Consumer-Reifen traditionell den Löwenanteil ausmachen. So auch im vergangenen Jahr: Der Absatz von knapp 44,1 Mio. Reifen für Pkw und Transporter entspricht fast 95 % der gesamten Verkaufsmenge

Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) ist der bundesweit tätige Fachverband des deutschen Reifengewerbes. Mit seinen rund 2.000 Mitgliedern und deren insgesamt 3.100 Outlets ist er ein starker Interessenvertreter der spezialisierten Reifenhandels- und -handwerksbetriebe in Deutschland. Darüber hinaus gehören etwa 140 Fördermitglieder dem BRV an.

www.bundesverband-reifenhandel.de

2025. Die restlichen gut 5 % (rund 2,52 Mio. Stück) entfielen auf Lkw-Reifen. Mit diesen Verkaufsmengen ging gegenüber 2025 der Absatz im Consumer-Segment im Schnitt um 2,1 % zurück, während im Lkw-Segment ein Absatzplus von 2,4 % realisiert werden konnte.

Bricht man die beiden Marktsegmente weiter auf Produktgruppen herunter, so zeigt sich, dass im gesamten Segment Consumer lediglich Pkw-Ganzjahresreifen mengenmäßig zulegen konnten. Im Lkw-Segment waren mehr Neureifen als im Vorjahr nachgefragt, während der Absatz runderneuerter Lkw-Reifen rückläufig war. Im Detail:

- Im **Consumer-Segment** macht die Produktgruppe **Pkw-Reifen** gut neun Zehntel des Mengenabsatzes aus. Mit den hiervon verkauften gut 40 Mio. Stück sank 2025 der Mengenabsatz um 1,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Gut 3,9 Mio. Stück verkaufte **Leicht-Lkw-Reifen** (kurz LLkw- oder auch Transporterreifen genannt) machten das restliche Zehntel des Segments aus; hier ging die Absatzmenge 2025 mit einem Minus von 4,2 Prozent stärker zurück als bei Pkw.
Einen Mengenzuwachs gab es lediglich in der Produktgruppe **Pkw-Ganzjahresreifen**, allerdings fällt hier das Plus im Stückabsatz mit 6,1 Prozent 2025 im Vergleich zu den zweistelligen Zuwachsraten der Vorjahre deutlich schwächer aus (2024: +17,0 %, 2023: +11,6 %, jeweils im Vergleich zum Jahr zuvor). Das Wachstum bei Ganzjahresreifen ging 2025 mit rückläufigen Absatzmengen sowohl bei Pkw-Sommerreifen (-4,0 %) als auch bei Pkw-Winterreifen (-7,8 %) einher.

Den vergleichsweise starken Rückgang der Nachfrage nach Pkw-Winterreifen wie auch das Absatzminus bei Transporterreifen im Jahr 2025 führt der Verband im Wesentlichen auf einen „Vorkaufeffekt“ im Vorjahr zurück: Seit Oktober 2024 gelten nur noch Reifen, die das „Schneeflockensymbol“ als Kennung der Wintertauglichkeit tragen, im gesetzlichen Sinne als Winterreifen – was dazu geführt hat, dass Fahrzeugeigner eigentlich noch brauchbare Reifen mit herkömmlicher M&S-Winterkennung vorzeitig durch Winter- oder Ganzjahresreifen mit Schneeflockensymbol ersetzt haben. „Besonders stark wirkte sich dieser Effekt bei Transporterreifen aus“, erklärt BRV-Marktexperte Michael Schwämmlein. „Genutzt wird dieser Fahrzeugtyp überwiegend von Handwerkern, Kurier- und Lieferdiensten. Und diese sind besonders darauf angewiesen, ihre Leicht-Lkw ganzjährig ohne Unterbrechung und gesetzeskonform bereift auf die Straße zu schicken.“

- In der Gesamtbetrachtung erfreulich war für die Branche 2025 die Absatzentwicklung im Segment **Lkw-Reifen**. Mit gut 2,5 Mio Einheiten lag die Verkaufsmenge im Schnitt beider Produktgruppen dieses Segments (Neureifen und runderneuerte Reifen) um 29.000 Stück über der Erwartung und damit um 2,4 Prozent über Vorjahr. **Neureifen** waren in diesem Segment jedoch erneut deutlich stärker nachgefragt als **runderneuerte**: Während die verkaufte Menge an neuen Lkw-Reifen auf Basis des Vorjahres 2025 um 3,8 Prozent stieg, gab es bei runderneueren Lkw-Reifen ein Absatzminus von 1,7 Prozent.

Das kumulierte Plus im **Lkw-Neureifenbereich** ergab sich auch erst aus den Verkaufsergebnissen im letzten Quartal des Jahres: Während die Absatzzahlen bis Ende

August stark im Minus gelegen hatten, gab es zwischen Oktober und Dezember eine regelrechte Aufholjagd mit Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr, primär im Premium-Segment. Grund hierfür war die späte Klarheit über die Fördermöglichkeiten im Rahmen des Förderprogramms „Umweltschutz und Sicherheit“. Im Rahmen dieses Programms können Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen auf Antrag finanzielle Zuschüsse des Bundes für Investitionen erhalten, mit denen sie Sicherheit und Umweltschutz fördern. Auch der Kauf von Reifen wird unter bestimmten Voraussetzungen bezuschusst. Durch den nach der späten Freigabe der Fördermittel erst zum Jahresende einsetzenden „Run“ auf Lkw-Reifen könnte allerdings die Nachfrage im laufenden Geschäftsjahr leiden, befürchtet der Reifenfachverband. „Wir gehen von einem ‚Vorkaufeffekt‘ aus, der sich negativ auf den Absatz 2026 auswirken dürfte.“, sagt Michael Schwämmlein.

Den anhaltenden Absatzrückgang im Bereich der **runderneuten** Nutzfahrzeugreifen führt der Verband unter anderem auf einen weiteren Zuwachs preisgünstiger Neureifenimporte aus dem asiatischen Raum zurück. Runderneuerte Reifen sind diesen zwar oft in Sachen Qualität und hinsichtlich der Nachhaltigkeit weit überlegen, aber vielfach dominiert bei der Kaufentscheidung der Preis. Die erhoffte und unter Umweltgesichtspunkten (Stichworte: Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft) verdiente Unterstützung der Politik für die vorwiegend mittelständisch strukturierte Runderneuerungsbranche bleibt aus, im vergangenen Jahr haben erneut zwei Runderneuerungsunternehmen in Deutschland ihren Geschäftsbetrieb eingestellt. Die Folge: Das Verhältnis der Absätze im Nutzfahrzeugreifensegment hat sich 2025 weiter zugunsten von Neureifen verschoben. War 2024 noch etwa jeder vierte verkaufte Lkw-Reifen runderneuert, ging der Anteil (nach 27 % im Jahr 2023) auf jetzt 24,5 % zurück. Zu Unrecht, wie der BRV, in dem auch die Runderneuerer in Deutschland organisiert sind, nicht müde wird zu betonen. Denn mit deutlich verringertem Rohstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß im Vergleich zur Neureifenproduktion ist die Reifenrunderneuerung ein Paradebeispiel für funktionierende Kreislaufwirtschaft.

Tendenzen für das laufende Geschäftsjahr

Eine seriöse Prognose für das Geschäftsjahr 2026 ist, in Anbetracht der unerwarteten Kriegssituation in Nahost mit kaum abschätzbaren Auswirkungen u. a. auf Energiepreise, Inflation und Kaufbereitschaft der Verbraucher, derzeit kaum möglich. Je länger diese neuerliche Krise dauert, desto negativer werden die zu erwartenden Effekte für die deutsche Wirtschaft und damit auch für die Reifenbranche sein. „Infolge der angespannten geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Lage lassen sich weder im Consumer- noch im Nutzfahrzeug-Reifensegment derzeit Wachstumsfaktoren erkennen“, analysiert Michael Schwämmlein. „Die Fahrleistungen werden im Privat- wie im Flottenbereich sinken, im Transportgewerbe wirkt sich die Kostensituation (Kraftstoffpreise!) negativ aus.“

Unter der Annahme, dass sich die Situation in den kommenden zwei Monaten entspannt und wieder normalisiert, geht der BRV für das Reifenersatzgeschäft 2026 von folgenden Tendenzen aus:

Consumer-Reifensegment: weiteres, aber abgeschwächtes Wachstum der Absatzzahlen im Ganzjahresreifenbereich (+2,2 %), zu Lasten von Sommerreifen (-4,3 %) und Winterreifen (-5,3 %). In Summe erwartet der Verband für das Segment einen Absatzrückgang von 2,2 %.

Nutzfahrzeug-Reifensegment: Weitere Schwächung der Runderneuerung infolge neuer Betriebsaufgaben und anhaltenden Preisdrucks durch Billigreifen führen zu einem prognostizierten Mengenrückgang von 1,5%. Bei Neureifen erwartet der Verband derzeit einen leichten Absatzrückgang von 0,8 Prozent im Vergleich zur Absatzmenge 2025, verursacht durch den oben erwähnten Vorkaufeffekt und einen Rückgang der Anteile der deutschen Transportbetriebe am gesamten Transportaufkommen in Deutschland aufgrund der angespannten Kostensituation.

Allerdings steht diese Marktprognose unter der oben genannten Prämisse einer geopolitischen Entspannung, wie der Verband hervorhebt: „Sollte die Krise in Nahost länger andauern – was niemand hofft –, könnte sich dies auf die Absatzmengen deutlich stärker negativ auswirken“, sagt BRV-Experte Schwämmlein.

Reifenhandel bleibt stärkster Absatzkanal

Zurück zu den aus Sicht des Reifenhandels guten Nachrichten. Im Marktsegment **Lkw-Reifen** dominiert traditionell der spezialisierte Reifenfachhandel das Geschäft. Sein Absatzanteil liegt der aktuellen BRV-Distributionsanalyse zufolge weiterhin stabil bei 90 %, der Rest entfällt zu gleichen Teilen auf die beiden Distributionskanäle Autohäuser/markengebundene Kfz-Werkstätten und freie Kfz-Werkstätten.

Im Fahrzeugsegment Pkw lassen sich zwischen Reifenfachhandel und freien Kfz-Werkstätten keine klaren Grenzen mehr ziehen, weshalb der BRV in seiner Distributionsanalyse für die Produktgruppe **Pkw-Reifen** beide zusammengefasst als einen Vertriebskanal ausweist. Seinen auch in diesem Produktsegment führenden Absatzanteil konnte dieser Kanal im vergangenen Jahr auf 72,5 % (Vj.: 71,3 %) weiter leicht ausbauen. Autohäuser und markengebundene Werkstätten realisierten 19,1 % Anteil und büßten im Vergleich zum Vorjahr 0,7 Prozentpunkte ein, Fachmärkte (3,0 % des Pkw-Reifenabsatzes, Vj. 3,4 %) haben ebenfalls zugunsten des Reifenfachhandels verloren. Der Marktanteil des B2C-Onlinehandels am Pkw-Reifenersatzgeschäft blieb im vergangenen Jahr mit 5,5 % stabil.

Ergebnisse trotz Kostensteigerungen positiv

Trotz durchschnittlicher Kostensteigerungen von 7,3 % bei Personal- und 3,5 % bei Raumkosten und trotz rückläufiger Stückabsätze im Durchschnitt aller Reifensegmente konnten die Unternehmen der deutschen Reifenhandels- und -servicebranche 2025 **positive betriebswirtschaftliche Ergebnisse** erwirtschaften. Die aktuelle Auswertung des BRV-Jahresbetriebsvergleichs 2025 für den Reifenfachhandel zeigt über alle Betriebstypen hinweg ein durchschnittliches Umsatzplus von 3,4 % und eine Steigerung des Gesamt-Rohertrags von 5,7 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Rendite für das Gesamtjahr liegt im Durchschnitt der Branche bei 1,6 % vom Umsatz (Vorjahr: 1,4 %). Klassische, nicht-

filialisierte Reifenhandelsbetriebe lagen mit 5,4 % Umsatzrendite weit über dem Branchenschnitt und um 0,8 Prozentpunkte über Vorjahr.

„Die Ergebnisse des Jahresbetriebsvergleichs 2025 zeigen auch, dass das Geschäftsfeld Serviceleistungen weiter ausgebaut wurde.“, sagt BRV-Geschäftsführer Yorick M. Lowin. „Der Umsatz mit Reifenservice-Dienstleistungen ist im Branchenschnitt um 4,9 %, der Umsatz mit Autoservice um 9,4 % im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.“ Genau das müsse weiterhin die Strategie in einem Markt sein, der wie das Reifenersatzgeschäft mengenmäßig weitgehend gesättigt ist und im laufenden Geschäftsjahr auch kaum Wachstumsimpulse erwarten lässt.

Bildmaterial:

Übersichtstabelle zu den Absatzzahlen (pdf)

Bild Michael Schwämmlein, BRV-Geschäftsführer Technik (jpg)

Bild Yorick M. Lowin, BRV-Geschäftsführer (jpg)

Bilddownload [hier](#)

KONTAKT

**Bundesverband Reifenhandel und
Vulkaniseur-Handwerk e.V.**

Martina Schipke

Franz-Lohe-Straße 19 · 53129 Bonn

Telefon: + 49 2232 154674

E-Mail: m.schipke@bundesverband-reifenhandel.de