

# Gütertransport und Speditionen

 **Bank Austria**  
Member of  **UniCredit**

**NOVEMBER 2021**



### Branchenberichte – Rückblick

- Oktober 2021: Personentransport
- Juli 2021: Druckereien und Verlagswesen
- Juni 2021: Papiererzeugung, Papierverarbeitung
- April 2021: Elektroindustrie

### Branchenberichte – Vorschau

- Dezember 2021: Bauwesen

### Branchenüberblick

- Mai 2021: Branchenüberblick Frühjahr 2021

**Autor: Günter Wolf**

### Impressum

Herausgeber, Verleger, Medieninhaber:  
UniCredit Bank Austria AG  
Economics & Market Analysis Austria  
Rothschildplatz 1  
1020 Wien  
Telefon +43 (0)50505-41954  
Fax +43 (0)50505-41050  
E-Mail: [econresearch.austria@unicreditgroup.at](mailto:econresearch.austria@unicreditgroup.at)

Stand: November 2021

## Zusammenfassung

### ■ Struktur: 7.300 Unternehmen, 21,3 Mrd. € Umsatz, 87.300 Beschäftigte ...

verteilen sich auf zwei Branchen, die Transporteure und Spediteure, kurz die Transportwirtschaft (ohne Schienengütertransport). Seit 2008 ist die Zahl der Transportunternehmen gesunken, während die Zahl der Neugründungen v. a. bei Paketdiensten zugelegt hat. (Seite 4)  
In Österreich sind rund 512.000 Lkw und 19.000 Sattelzugfahrzeuge zum Verkehr registriert; davon 49.000 Fahrzeuge bei gewerblichen Transportunternehmen oder Speditionen, der Rest im Werksverkehr. Der Lkw-Bestand ist langfristig etwas rascher als die Zahl der Pkw gestiegen und unterstreicht den wachsenden Transportbedarf. (Seite 5)

Österreichische Lkw geraten im grenzüberschreitenden Straßengütertransport gegenüber ausländischen Fahrzeugen zunehmend ins Hintertreffen; ihr Anteil an der Transportleistung in dem Segment hat sich seit 2008 auf 15 % mehr als halbiert. Gleichzeitig hat sich auch der Anteil ausländischer Lkw, die in Österreich Transporte im Kabotageverkehr verrichten, auf knapp 7 % bis 2020 mehr als verdoppelt. (Seite 6f)

### ■ Konjunktur: Rückgang der Transportleistung 2020 wird 2021 ausgeglichen

2020 ist die Transportnachfrage in Österreich im Vergleich zur gesamten Wirtschaftsentwicklung aufgrund der weiterhin lebhaften Bautätigkeit und des e-Commerce-Booms stabil geblieben. Die Transportleistung heimischer Unternehmen ist „nur“ um 1,9 % gesunken. Allerdings sind im Inlandstransport weitere Marktanteile verloren gegangen. (Seite 8)

Der Rückgang der Transportleistung im Fuhrgewerbe von 1,4 % und die um 10 % gesunkenen Lkw-Neuzulassungen der Sparte 2020 sind ein Hinweis auf Umsatzeinbußen (keine Daten verfügbar). Das Minus wird voraussichtlich 2021 mehr als ausgeglichen, worauf die rasche Erholung der Neuzulassungen, die stark gestiegene Transportleistung ebenso wie eine hohe Zahl offener Stellen in dem Bereich hinweisen. Das gesamtwirtschaftliche Umfeld in Österreich bleibt 2021 und auch 2022 für das Transportgewerbe vorteilhaft. (Seite 9)

Kostensteigerungen können zwar nur zum Teil in den Transportpreisen weitergegeben werden. Die Straßengütertransporteure konnten langfristig dennoch Ertragssteigerungen verbuchen, auf der Grundlage eines effizienteren Fuhrparks und vermutlich auch mithilfe der Verlagerung eines Teils des Fuhrparks an kostengünstigere Standorte. (Seite 10)

### ■ Perspektiven der Transportwirtschaft: langfristige Wachstumseinbußen des Straßengütertransports zugunsten der Schiene

Die gesamte Transportnachfrage wird sich in den nächsten Jahren leicht beschleunigen und erst nach 2030 an Tempo verlieren beziehungsweise im Straßentransport bis 2050 unter 1 % im Jahr sinken. In dem Zeitraum kann die Bahn etwas rascher zulegen, eine Entwicklung, die einerseits die zunehmend gesättigten Gütermärkte und andererseits den geplanten Ausbau des Schienentransports und die Verteuerung des Lkw-Verkehrs im Rahmen der klimapolitischen Ziele der EU widerspiegelt. (Seite 11f)

Trotz wesentlich niedrigerer externer Kosten der Bahn im Vergleich zum Lkw und der geplanten Erweiterung der Bahninfrastruktur auf europäischer Ebene werden die Straße als Verkehrsweg und der Lkw als Verkehrsmittel den Gütertransport auch in Zukunft dominieren. (Seite 12)

Die Attraktivität Österreichs als Logistikstandort wächst seit Jahren und lag zuletzt im Vergleich von 160 Ländern auf Platz 4. Bemerkenswert an dieser Position sind die im Vergleich zum Erstplatzierten Standort Deutschland niedrigeren Frachtraten im Straßen- und Schienengütertransport und die höhere Qualität der Transport- wie der IT-Infrastruktur im Land. (Seite 12f)

## 1. Struktur

### Güterbeförderung im Straßenverkehr, Speditionen<sup>1</sup>

	Unternehmen		Beschäftigte		Umsatz <sup>2</sup>		WS/B <sup>3</sup>	
	08-19		08-19		Mio €	08-19	1.000 €	08-19
Insgesamt	7.300	-9%	87.300	4%	21.300	11%	60	27%
davon:								
Güterbeförderung	6.500	-10%	63.200	2%	9.800	8%	54	27%
Speditionen	800	-2%	24.100	9%	11.500	14%	78	26%

<sup>1</sup> Daten aus Leistungs- und Strukturhebung 2019 (aktuellste Daten)

<sup>2</sup> Umsatzerlöse ohne Zins-, Beteiligungs- oder sonstige Erträge

<sup>3</sup> Wertschöpfung pro Beschäftigten

Q. Statistik Austria, UniCredit Research

Mit der Güterbeförderung auf der Straße sind in Österreich folgende Branchen befasst:

- ▶ Transporteure (NACE 49.4) befördern im Wesentlichen Güter auf eigene oder fremde Rechnung. Die Strukturhebung zählt 6.500 Unternehmen, der Fachverband Güterbeförderungsgewerbe aufgrund einer anderen Branchenabgrenzung 12.000 Unternehmen.
- ▶ Speditionen (NACE 52.29) vermitteln vor allem Güterversendungen. Das Leistungsangebot reicht vom Verpacken der Ware, der Organisation einfacher Transporte und der Zollabwicklung, bis zur Planung, Organisation und Kontrolle des gesamten Material- und Warenflusses von Produktions- oder Handelsunternehmen. Je nach Ausgestaltung der Geschäftsbeziehung wird das Tätigkeitsfeld als 3PL (third party logistics) oder Kontraktlogistik, 4PL- oder 5PL-Logistikdienstleistung bezeichnet (zum europäischen Logistikmarkt vgl. S. 13).
- ▶ Kurier-, Express- und Paketdienste sowie der Schienengüterverkehr bleiben im Folgenden unberücksichtigt, da ihre Güterbeförderungsleistungen nur unzureichend zu anderen Leistungen, wie den Postdiensten bzw. dem Schienenpersonenverkehr, abgegrenzt sind.

Die statistische Abgrenzung des Transportgewerbes und der Speditionen (im Folgenden kurz „Transportwirtschaft“) wird zunehmend obsolet, da sich die Leistungen vielfach überschneiden. Zudem übernimmt die Transportwirtschaft Leistungen anderer Wirtschaftsbereiche, wie dem Großhandel, und kommt selbst durch Paketdienste, vor allem durch sogenannte „Integrators“, in Bedrängnis, die verkehrsübergreifende Gütertransporte anbieten (z.B. FedEx, UPS, DHL).

### Gründungsboom und Konzentrationstendenzen

Mit der Öffnung der Transportmärkte sind der Konkurrenzdruck und das Tempo der Strukturänderungen in der Branche gestiegen. Seit 1990 hat die Zahl der Mitglieder der Fachgruppe Güterbeförderung um 73 % zugelegt, auf 14.200 Firmen. Gleichzeitig ist der Anteil von Einzelunternehmen an den Neugründungen gewachsen, auf 86 % bis 2020. Die Entwicklung ist ein Hinweis auf den Gründungsboom bei den Kurier-, Express- und Paketdiensten (und auf die relativ niedrigen Zutrittsbarrieren in der Branche).

Trotz des lebhaften Gründungsgeschehens ist die Zahl der Transportunternehmen laut Strukturstatistik gesunken. Das heißt, dass zugleich mit den neuen Marktteilnehmern viele Unternehmen, nicht zuletzt im Rahmen von Fusionen, vom Markt verschwunden sind. Die Unternehmenskonzentration dürfte gestiegen sein. Die Top-10-Liste der Transportwirtschaft in Österreich hat sich in den letzten Jahren wenig verändert: Größtes Transportunternehmen ist die Rail Cargo Austria, das laut Schienen-Control einen Marktanteil am Gütertransport der Bahnen in Österreich von 67 % hält. Auf den Plätzen folgen Lkw Walter, Gebrüder Weiss und Schenker. Der Großteil der Top-10 hat seinen wirtschaftlichen Einflussbereich und seine Geschäftsfelder mit Hilfe von Beteiligungen oder Übernahmen vor allem im Ausland wesentlich erweitert.

### Wachsende Lkw-Flotte unterstreicht den langfristig steigenden Transportbedarf

Wie das Gründungsgeschehen dokumentiert die Entwicklung des Fahrzeugbestandes Strukturänderungen der Transportwirtschaft. Die Fuhrparkinvestitionen werden vom Transportbedarf genauso wie von Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen beeinflusst, beispielsweise von Mautregelungen oder einer Verschärfung der Abgasnormen. Letztendlich nimmt mit der Verjüngung der Lkw-Flotte das Investitionstempo ab.

#### Fahrzeugbestand in Österreich

	2020	75-95	95-08	08-20
	in 1.000	Ø jährliche Veränd.		
<b>Lkw gesamt</b>	512	3,5%	1,7%	2,9%
dav. mit >3,5t Nutzlast	54	n.v.	0,4%	-0,3%
dav. Lkw im Fuhrgewerbe	36	0,9%	2,4%	1,8%
<b>Sattelzugfahrzeuge</b>	19	7,7%	2,9%	0,5%
dav. im Fuhrgewerbe	13	8,8%	3,8%	-0,6%
<b>PKW</b>	5.092	3,8%	1,4%	1,4%

Q. Statistik Austria; UniCredit Research

Seit 1975 hat sich die Zahl der registrierten Lkw mehr als verdreifacht und ist damit sogar rascher als die Zahl der Pkw gestiegen. In den letzten zwei Jahrzehnten beschränkten sich die Zuwächse auf die Segmente Kleintransporter mit weniger als 3,5 t Gesamtgewicht und schwere Lkw beziehungsweise Sattelzugfahrzeuge. Treibende Kräfte waren einerseits die Freigabe des Kleintransportersegmentes, das vom Onlinehandelsboom und der entsprechend hohen Dynamik an Paketsendungen profitierte. Andererseits stieg der Bedarf an Transportkapazitäten mit der rasch wachsenden Internationalisierung der Produktion, der Liberalisierung des Welthandels und dem beschleunigten Outsourcing von Logistikdiensten.

Rund 90 % der Lastkraftwagen werden von Industrie- und Bauunternehmen oder Handelsfirmen im sogenannten Werkverkehr eingesetzt, für Gütertransporte für eigene Zwecke mit eigenen Fahrzeugen und Fahrpersonal und auf eigene Rechnung. Bei gewerblichen Transportunternehmen oder Speditionen sind nur 36.000 Fahrzeuge des gesamten Lkw-Fuhrparks in Österreich und 13.000 Sattelzugfahrzeuge registriert. Allerdings leistet das Fuhrgewerbe rund 70 % der gesamten Transporte österreichischer Unternehmen auf in- und ausländischen Straßen (Transportleistung: Produkt von transportiertem Gütervolumen und Wegstrecke).

#### Top-10 Gütertransporteure, Spediteure

Umsatz 2020/2021	in Mio. €
Rail Cargo Austria	2.265
LKW Walter	2.240
Gebrüder Weiss Holding	1.770
DB Schenker Österreich & Südosteuropa	1.290
cargo-partner	1.000
Österreichische Post Paket & Logistik	910
Gartner Gruppe	540
Lagermax Group	500
Kühne+Nagel	450
Augustin Quehenberger Gruppe	430

Q.: Unternehmensberichte, Trend Top500

### Marktanteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr

Mehr als die Hälfte der auf heimischen Straßen beförderten Gütermenge (2020 376 Mio. t) sind baunaher Produkte, Aushubmaterial, Steine und Baustoffe. Die florierende Baukonjunktur der letzten Jahre sorgte im Wesentlichen auch für weitere Zuwächse des Gütertransportvolumens auf der Straße. Hingegen wurden von der Bahn in den letzten zehn Jahren zunehmend weniger Güter transportiert.

#### Gütertransport<sup>1</sup> österreichischer Unternehmen

	2020	95-08	08-18	2019	2020
	Mio.t	Ø Vdg. p.a.		Vdg. z. Vj.	
Straße <sup>2</sup>	376	3%	1%	2%	-7%
dav. grenzüberschr. <sup>3</sup>	27	3%	-4%	-4%	9%
Schiene	85	4%	-2%	-2%	-7%
dav. grenzüberschr. <sup>3</sup>	58	3%	-1%	-2%	-8%
Donau	8	2%	-4%	18%	-3%

<sup>1</sup> Transportaufkommen: Gewicht aller Sendungen/Güter, die österreichische Unternehmen transportierten; auf der Donau österreichische und ausländische Unternehmen

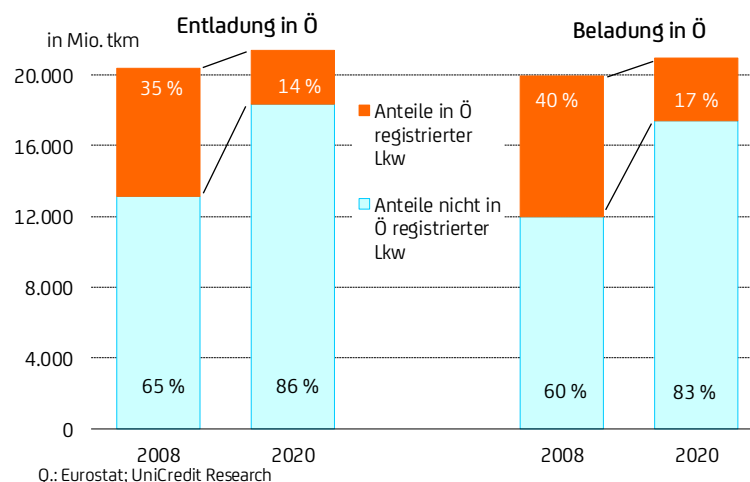
<sup>2</sup> inkl. sonstigem Auslandsverkehr, Kabotageverkehr österreichischer Unternehmen

<sup>3</sup> Einfuhren, Ausfuhren, Transit und Kabotage

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Gleichzeitig ist die Gütertransportleistung auf der Straße mit in Österreich registrierten Lkw gesunken, seit 2008 um durchschnittlich 2,3 % im Jahr, davon im Fuhrgewerbe um 3,2 % jährlich. Im Werkverkehr hat die Transportleistung zwar leicht zugelegt; allerdings trägt das Segment aufgrund der relativ kurzen Beförderungsdistanzen nur 30 % zur gesamten Transportleistung bei. Die Anteilsverluste im Fuhrgewerbe sind im Wesentlichen der gestiegenen internationalen Konkurrenz im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr geschuldet. Von den knapp 42 Mrd. tkm Straßentransportleistungen über Österreichs Außengrenzen hinweg wurden 2020 nur mehr 15 % mit in Österreich registrierten Lkw durchgeführt, 2008 noch 38 %.

#### Grenzüberschreitender Straßengütertransport in Österreich



Den Großteil der Anteile im grenzüberschreitenden Straßengütertransport haben Österreichs Unternehmen an Transporteure aus den neuen EU-Mitgliedsländern verloren. Ihre Anteile sind von 37 % 2008 auf 71 % 2020 gestiegen; weitere 9 % entfallen auf deutsche Lkw. Offen bleibt die Frage, wie hoch der Anteil ausgeflaggter österreichischer Lkw an der Transportleistung in dem Segment ist; ebenso wenig sind die Anteile der Unternehmen dokumentiert, die den Inlandsmarkt über Auslandstöchter bedienen.

### Ausflaggen und Kabotage Transporte

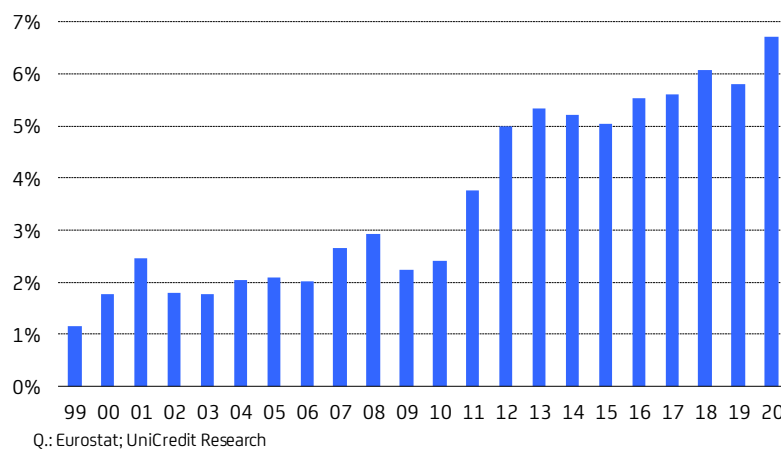
Die Praxis, schwere Lkw und Sattelzugfahrzeuge in anderen EU-Staaten anzumelden, ist in relativ teuren Ländern aus Konkurrenzgründen v. a. im Fernverkehr sinnvoll. Mit dem Ausflaggen der Lkw-Flotte wurden aber sehr oft auch nationale Arbeitszeit- und Mindestlohnregeln umgangen. Mitte des vorigen Jahrzehnts war laut brancheninternen Schätzungen zufolge fast die Hälfte der Lkw-Flotte des österreichischen Fuhrgewerbes außerhalb des Landes registriert. Der Anteil dürfte sich in den letzten Jahren verringert haben, wie der gestiegene Bestand an schweren Lkw und Sattelzügen in Österreich vermuten lässt.

Die hohen Lohnkostenunterschiede in Europa sind geblieben: Der Stundenverdienst im Verkehrssektor in Österreich lag 2018 bei durchschnittlich 17 €, in Polen und Tschechien zwischen 5 € und 7 € und in Rumänien und Bulgarien unter 5 € (Q. Eurostat).

Zugleich dürfte sich auch der Konkurrenzdruck im Transportgewerbe vor allem von Seiten osteuropäischer Transporteure verschärft haben, wie die Zuwächse der Kabotagefahrten von Lkw aus der Region in Österreich zeigen. Im Rahmen der Kabotage werden Gütertransporte innerhalb eines Landes mit im Ausland registrierten Lkw erbracht, wobei die Be- und Entladung im Inland erfolgt. Die aktuelle Regelung für Kabotagefahrten in Österreich sieht vor, dass im Anschluss an eine grenzüberschreitende Güterbeförderung maximal noch drei Transporte mit demselben Fahrzeug innerhalb von 7 Tagen durchgeführt werden dürfen (für die Fahrer gilt die EU-Entsenderichtlinie). Von der Kabotageverordnung ausgenommen sind u. a. der Werkverkehr (wo die Unternehmen allerdings auf geleaste Kfz und Leihpersonal zurückgreifen können).

#### Konkurrenzdruck: Kabotage in Österreich

Anteil nicht-österreichischer EU-Lkw an der Transportleistung



Der Anteil ausländischer Lkw an der Transportleistung in Österreich ist nach 2011, als die Übergangsfristen für Transportunternehmen aus den neuen EU-Mitgliedsstaaten ausgelaufen sind, besonders stark gestiegen, von unter 4 % auf knapp 7 % 2020. In den letzten Jahren waren vor allem Lkw aus den Nachbarländern Ungarn, Slowenien, der Slowakei und Deutschland, aber auch aus Polen und Rumänien in Österreich unterwegs.

## 2. Konjunktur

### Rückgang der Gütertransportleistung 2020 wird 2021 ausgeglichen

2020 sind die Gütertransportleistungen in- und ausländischer Lkw auf Österreichs Straßen um 4 % (auf 52,3 Mrd. tkm) und im Schienenverkehr um knapp 6 % gesunken (auf 20,5 Mrd. tkm). Infolge der stark rückläufigen Außenhandelsnachfrage ist der grenzüberschreitende Transport im Vergleich zum Binnentransport besonders tief ins Minus gerutscht. Wie in den Vorjahren sind heimische Firmen gegenüber ausländischen Konkurrenten 2020 weiter in Rückstand geraten (die Transportleistung im grenzüberschreitenden Verkehr mit in Österreich registrierten Lkw ist um 9 %, mit ausländischen Lkw um 2 % gesunken). Zudem haben inländische Unternehmen auch im Binnentransport Marktanteile verloren. Während ausländische Lkw im Rahmen von Kabotagefahrten in Österreich eine um 11,5 % höhere Transportleistung im Vergleich zu 2019 erbrachten, stagnierten die Transporte heimischer Unternehmen.

Dass die Transportnachfrage in Österreich 2020 im Vergleich zur gesamten Wirtschaftsentwicklung relativ stabil blieb, war den moderaten Einbußen der heimischen Bauwirtschaft und vor allem dem eCommerce-Boom zu verdanken. Die Erhebungen des Transportbedarfs nach Güterarten zeigt, dass die Beförderung von Baustoffen und von Sammelgütern deutlich positive Wachstumsbeiträge lieferten. In Summe ist die Transportleistung österreichischer Unternehmen auf in- und ausländischen Straßen 2020 um 1,9 % gesunken (auf 26 Mrd. tkm), mit Baustoffen aber um 16 % (auf 3,1 Mrd. tkm) und mit Sammelguttransporten um 57 % gestiegen (auf 2,8 Mrd. tkm; bei Sammelguttransporten werden, vereinfacht formuliert, unterschiedliche Waren von unterschiedlichen Versendern zu einer Lieferung zusammengefasst).

#### Gütertransportleistung österreichischer Unternehmen<sup>1</sup> auf in- und ausländischen Straßen

	2020	95-08	08-18	2019	2020
	Mrd. tkm	Ø Vdg. p.a.		Vdg. z. Vj.	
Gesamt	26,0	1,9%	-2,8%	2,9%	-1,9%
davon:					
Inland	17,2	2,0%	1,5%	1,8%	0,0%
Import / Export	6,5	1,5%	-7,3%	0,2%	-9,0%
Transit / Kabotage <sup>2</sup>	2,3	3,2%	-9,2%	23,9%	5,8%

<sup>1</sup> Fuhrgewerbe und Werkverkehr

<sup>2</sup> Kabotageleistungen im Ausland mit in Österreich registrierten Lkw

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

2021 kann sich die Güterverkehrsleistung rasch erholen und das Vorjahresminus wird voraussichtlich mehr als ausgeglichen. Erste Schätzungen für die Transportleistung mit österreichischen Lkw im Inland (inklusive grenzüberschreitender Fahrten), ergeben für die ersten drei Quartale ein Plus von 9 %.

### Transportgewerbe kann die Umsatzeinbußen 2020 schon 2021 wieder aufholen

Die schwache Entwicklung der Transportleistung seit 2008 hat die Umsätze des heimischen Fuhrgewerbes nur wenig gebremst. Bis 2019, den jüngsten verfügbaren Umsatzdaten, verbuchte die Sparte ein Umsatzplus von insgesamt 8 % nominell, während die Transportleistung der gewerblichen Transporteure um 31 % gesunken ist. Die Umsätze im Bereich der sonstigen Verkehrsdienste, das sind vor allem die Speditionen, legten in diesem Zeitraum sogar um 14 % zu.

Trotz des moderaten Rückgangs der Transportleistung im Fuhrgewerbe von 1,4 % 2020 ist der Umsatz der Sparte wahrscheinlich gesunken, wie vor allem die niedrigeren Lkw-Neuzulassungen vermuten lassen. Im Fuhrgewerbe wurden im Vorjahr um 10 % weniger neue Lkw und 40 %



weniger neue Sattelzugfahrzeuge angemeldet. (Die Umsatzeinbußen 2020 dürften aber im Vergleich zu 2009 als die Transportleistung des Fuhrgewerbes um rund 18 % und die Lkw-Neuzulassungen 39 % gesunken sind, moderat geblieben sein.)

Das gesamtwirtschaftliche Umfeld in Österreich bleibt 2021 und auch 2022 für das Transportgewerbe vorteilhaft, mit Wirtschaftswachstumsraten von durchschnittlich 5 %, wobei wesentliche Nachfrageimpulse von der Industrie und vom Außenhandel kommen. 2021 kann mit einem Plus der Exporte und Importe von durchschnittlich 17 % und 2022 noch von 7 % nominell gerechnet werden.

Die Neuzulassungen vor allem von schwereren Lkw und Sattelzugfahrzeugen sind relativ zuverlässige Stimmungsindikatoren, die zeigen, dass sich das Transportgewerbe 2021 rasch erholt. In diesen Segmenten wurden bis August um 7 % respektive 34 % mehr Neufahrzeuge registriert.

**Transportgewerbe bremst Fuhrparkinvestitionen**

Lkw-Neuzulassungen im österreichischen Fuhrgewerbe

	2020	2008-18	2019	2020	1-8 21
	insg.		Ø	Vdg. z. Vj.	
Lkw gesamt	3.200	0%	2%	-10%	29%
Lkw < 3,5t Nutzlast	1.800	1%	-3%	-4%	50%
Lkw > 3,5t Nutzlast	1.500	-1%	8%	-17%	7%
Sattelzugfahrzeuge	1.300	0%	-12%	-40%	34%

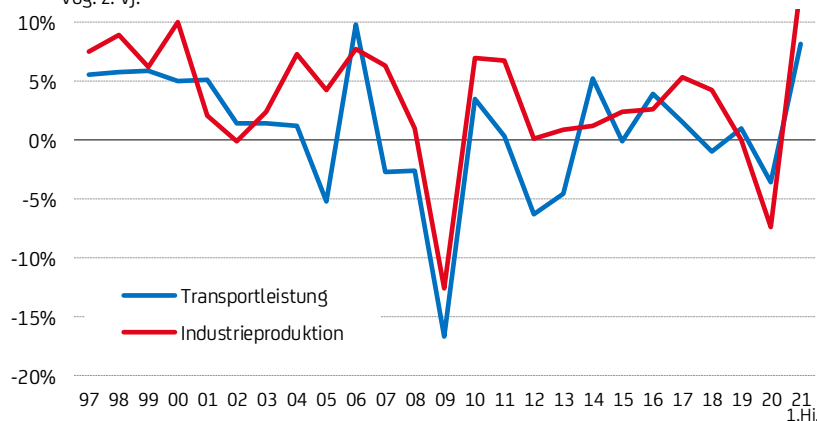
Q. Statistik Austria; UniCredit Research

Zugleich ist aber die Beschäftigung in der Sparte bis September 2021 um 2 % gesunken (nachdem 2020 schon 3 % der Arbeitsplätze abgebaut wurden). Die Entwicklung ist wahrscheinlich weniger die Folge einer vorsichtigen Kapazitätsplanung, sondern mehr Ausdruck eines Mangels an passenden Arbeitskräften. Die Bundessparte Transport spricht in einer Aussendung vom September von einem „gravierenden Lenkermangel“ im Gütertransport. Darauf weist auch die Zahl der offenen Stellen für Landverkehrsberufe hin. Seit Juni 2021 werden in dem Bereich durchschnittlich 3.300 Arbeitskräfte gesucht, wesentlich mehr als vor der Krise (2019 waren beim AMS durchschnittlich 2.600 offene Stellen gemeldet).

**Wirtschaftswachstum sorgt für Transportnachfrage**

Straßen- u. Schienengütertransport österreichischer Unternehmen<sup>1</sup>

Vdg. z. Vj.



<sup>1</sup> ab 2005 Schienengütertransport inklusive ausländischer Unternehmen

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

### Kostensteigerungen im Transportgewerbe konnten in den Transportpreisen nur zum Teil aufgefangen werden

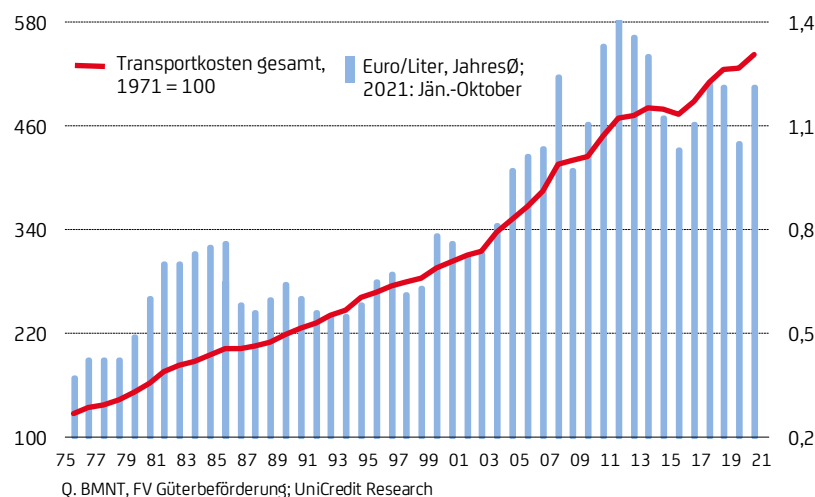
Stellt man der Kostenentwicklung die Preisentwicklung im Straßengütertransport gegenüber, zeigt sich, dass die höheren Transportkosten im längerfristigen Vergleich nur zum Teil an die Kunden weitergegeben werden konnten: In den letzten zehn Jahren haben sich die Transportkosten um durchschnittlich 2,2 % im Jahr, die Transportpreise um 1,1 % erhöht. Der Abstand hat sich im Krisenjahr 2020 zwar verringert, ist aber mit einem Anstieg der Kosten um 0,3 % und der Preise um 0,1 % 2021 wieder deutlich gewachsen.

Bis Oktober 2021 lag der durchschnittliche Transportkostenzuwachs im Vergleich zum Vorjahr wieder über 3 %, vor allem aufgrund der im Lauf des Jahres stark gestiegenen Dieselpreise. Zugleich sind die Leistungen der Straßengütertransporteure im ersten Halbjahr, den jüngsten verfügbaren Daten, nur um 0,7 % teurer geworden. Vor dem Hintergrund der Kosten- und Preisentwicklung dürften sich auch die Erträge im Transportgewerbe - nach einer (wahrscheinlichen) Verbesserung 2020 - im laufenden Jahr wieder verschlechtert haben.

Dass sich die Ertragslage der Straßengütertransporteure trotz der „ungünstigen“ Kostenentwicklung längerfristig dennoch verbessert hat, kann mit der gestiegenen Effizienz der Fuhrparks und vermutlich auch mit der Verlagerung eines Teils des Fuhrparks an kostengünstigere Standorte erklärt werden. Von 2008 bis 2019 sind die gesamten Aufwendungen der Branche um 2 %, die Treibstoffaufwendungen sogar um 21 % gesunken, die Umsatzerlöse aber um 6 % gestiegen.

Der Gewinn der Unternehmen im Sample der KMU Forschung Austria ist, gemessen am Ergebnis vor Steuern und nach dem Finanzergebnis, von 1,2 % vom Umsatz 2011 auf 3,5 % 2017 gestiegen. 2018 und 2019 sind die Gewinne aufgrund des stärkeren Kostenanstiegs wieder leicht gesunken, auf 2,8 % vom Umsatz. Die Bilanzauswertungen zeigen, dass der Anteil der Fremdleistungen am Aufwand bis 2017 gestiegen ist beziehungsweise sich die Abschreibungen der Branche verringert haben. Vorsichtig interpretiert, konnten Österreichs Transporteure einen Teil ihrer Leistungen erfolgreich an kostengünstigere Standorte auslagern.

**Dieselpreis als wesentlicher Transportkostenfaktor**



***Anmerkung zum Dieselverbrauch:** Der Treibstoffverbrauch ist als Konjunkturindikator ungeeignet, da die Verbrauchsdaten für Pkw und Lkw nicht getrennt ausgewiesen werden. Beispielsweise legte der Verbrauch von Anfang der 90er Jahre bis 2005 um durchschnittlich 8,5 % im Jahr zu, angetrieben vom Nachfrageboom bei Diesel-Pkw, der wiederum zum Teil mit dem relativ günstigen Dieselpreis erklärt werden kann. In den Folgejahren ist der Dieselverbrauch nur mehr um knapp 1 % im Jahr gestiegen, 2020 um 11,4 % gesunken. Die Höhe der Treibstoffpreise beeinflusst nicht nur den Verbrauch im Personenverkehr, sondern auch das Ausmaß des Kraftstoffexports in Fahrzeugtanks, dem Tanktourismus, der laut Umweltbundesamt für rund ein Viertel des Verbrauchs verantwortlich ist.*

### 3. Perspektiven

#### Langfristig verliert die Transportnachfrage an Schwung

Das Ausmaß der Gütertransportleistung wird grundsätzlich vom Wohlstand der Bevölkerung der Wirtschaftsstruktur, der Internationalisierung der Produktion und unmittelbar von der Entwicklung der Handelsströme determiniert. Zudem beeinflussen die Transportnachfrage die Dichte und der Zustand des Verkehrsnetzes sowie die spezifischen Transportkosten. Seit 1970 ist die auf Österreichs Straßen, dem Schienennetz und der Donau beförderte Gütermenge um 2,4 % im Jahr gewachsen und damit stärker als das reale Wirtschaftswachstum von 2,1 %. Die Güterverkehrsnachfrage hat in den letzten Jahrzehnten kaum an Wachstumstempo eingebüßt, da die bremsende Wirkung von nachhaltigeren, weniger transportintensiven Produktionsverfahren durch die zunehmende Vernetzung der Unternehmen im In- und Ausland wieder aufgewogen wurde.

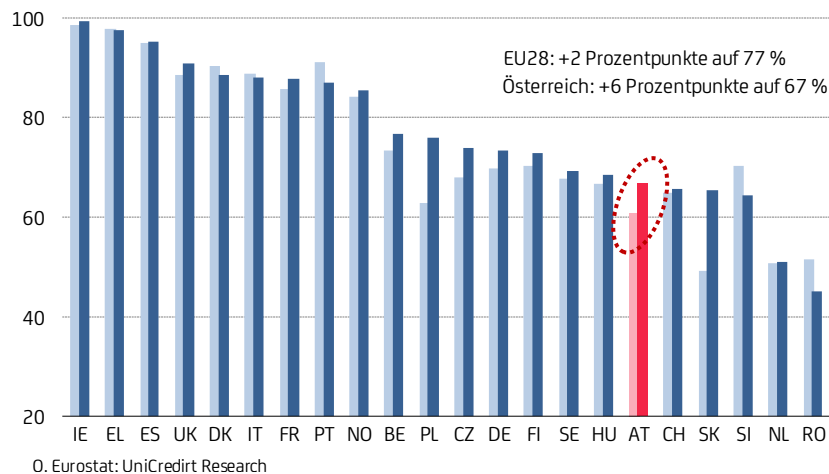
In den nächsten zehn Jahren wird sich die Transportnachfrage in Österreich, gemessen an der Transportleistung, auf durchschnittlich 3 % im Jahr beschleunigen, mit ähnlich hohen Zuwächsen im Güterverkehr auf der Straße und auf der Schiene (die Prognose stammt aus dem aktuellen Energie- und Transportszenario der EU aus 2020 und basiert auf der Annahme eines im Vergleich zum realisierten Wert deutlich stärkeren Rückgangs der Transportnachfrage 2020; das heißt, dass die Zuwächse wahrscheinlich unter 3 % im Jahr liegen werden). Nach 2030 werden die Zuwächse der Transportnachfrage in Österreich wie in der gesamten EU sukzessive schwächer und sinken bis 2050 im Straßentransport unter 1 % und auf der Schiene auf 1,6 % im Jahresdurchschnitt. Die Entwicklung spiegelt im Wesentlichen die zunehmend gesättigten Gütermärkte und den geplanten Ausbau des Schienentransports im Rahmen der klimapolitischen Ziele der EU.

#### Modal Split verändert sich nur langsam

In den letzten Jahrzehnten avancierte die Straße in Österreich wie in ganz Europa zum dominanten Verkehrsträger. Der Straßenanteil an der Güterverkehrsleistung in Österreich ist seit 2006 um 6 Prozentpunkte auf 67 % gestiegen. Im europäischen Vergleich ist der Anteil am Modal Split dennoch bemerkenswert niedrig geblieben. Am stärksten zugelegt hat die Straße als Güterverkehrsträger in den neuen EU-Mitgliedsstaaten, vor allem in Estland, der Slowakei und Polen.

#### Straßengüterverkehr gewinnt in Europa an Bedeutung

Anteile der Straße an der Transportleistung auf Straßen, Schienen und Binnengewässer; 2006 und 2019, in Prozent



Für stärkere Veränderungen im Modal Split sind in erster Linie Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen verantwortlich, die wiederum die Kosten und die Rentabilität der einzelnen Verkehrsmittel beeinflussen. Beispielsweise wurden die letzten Rückgänge des Straßenanteils in

Österreich 2010 und 2014 durch die Spreizung bzw. einer stärkeren Anhebung der Mauttarife im Straßengüterverkehr ausgelöst. Seit September 2021 liegt die Lkw-Maut strecken-, achs-, emissionsklassen- und tageszeitabhängig zwischen 20 und 48 Cent/km. Zudem wird für Lkw mit reinem Elektro- oder Wasserstoffantrieb ein deutlich niedrigerer Mauttarif eingehoben (5-11 ct/km).

Auch die Verteuerung des Lkw-Transports ab 2021 mit der Ausdehnung der NoVA auf leichte Lkw und der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe wird die Nachfrage nach Straßengütertransport zumindest bremsen.

### Anteilsgewinne, aber keine Renaissance der Schiene auf europäischer Ebene

Die Liberalisierung der EU-Schienenetze hat seit den 90er Jahren zwar den Wettbewerbsdruck auf die nationalen Monopolisten verschärft, der Schiene zugleich aber Anteilsgewinne am Modal Split im Gütertransport beschert. In den letzten Jahren sind die Anteilsgewinne zum Teil wieder zugunsten der Straße verloren gegangen (von rund 19 % 2011 auf 17 % 2019 in der EU28). Die Bahn hat mit der zunehmenden Bedeutung von Stückguttransporten und dem damit einhergehenden rückläufigen Transportvolumen an Konkurrenzfähigkeit verloren.

Grundsätzlich verursachen Güterzüge erheblich weniger externe Kosten als Lkw für Unfälle, Luftverschmutzung, Klimawandel, Lärm, Staus und Habitatschäden in der EU in Summe 1,3 ct/tkm beförderter Fracht. Im Vergleich dazu verursachen Lkw externe Kosten von 3,4 ct/tkm (Q.: Europäische Kommission 2019). Trotz der vorteilhaften „Kostenbilanz“ der Bahn und der geplanten massiven Erweiterung der Bahninfrastruktur auf europäischer Ebene werden die Straße als Verkehrsweg und der Lkw als Verkehrsmittel im europäischen Gütertransport auch in Zukunft dominieren.

Der Schienengütertransport wird zwar auf EU-Ebene ebenso wie in Österreich über 2030 hinaus rascher als der Straßengütertransport zulegen. Dennoch wird der Bahntransport voraussichtlich nur moderat Anteile von der Straße am Modal Split gewinnen. Entsprechend dem aktuellen EU-Energie- und Transportszenario jeweils im Bereich von 4 Prozentpunkten bis 2050 (Q.: EU Energy, Transport and GHG Emissions Trends to 2050; 2020).

### Logistikstandort Österreich gewinnt an Attraktivität

Das Tempo, die Zuverlässigkeit und die Kosten für den Transport von Gütern innerhalb der Wertschöpfungskette entscheiden wesentlich über die Konkurrenzfähigkeit eines Wirtschaftsstandortes. In diesem Sinn ist der Standort Österreich wettbewerbsfähig und hat in den letzten Jahren sogar an Qualität gewonnen; im Logistics-Performance-Index der Weltbank (LPI) ist das Land im Vergleich von 160 Ländern von Platz 22 2014 auf Platz 4 2018 vorgerückt. Die Position verbesserte sich in fast allen Einzelkriterien, das heißt, im Vergleich des Angebots an internationalen Transportmöglichkeiten, der Qualität der Logistikdienstleistungen, der zeitgerechten und verfolgbaren Auftragsabwicklung, der Infrastruktur und der Effizienz der Zollabfertigung von Lieferungen.

Die erste Position im Ranking belegt seit Jahren Deutschland, 2018 vor Schweden und Belgien. Im Vergleich zum Logistikstandort Deutschland werden für Österreich kleine Defizite bei der Dauer der Zollabfertigung beziehungsweise der Qualität der Flughäfen und Häfen festgestellt. Zugleich liefert der LPI auch einige bemerkenswert positive Ergebnisse für den Standort Österreich, beispielsweise, dass die Frachtraten auf allen Verkehrsträgern niedriger als in Deutschland sind und die Qualität der Straßen- und Bahninfrastruktur ebenso wie der IT-Infrastruktur sowie die Qualität der Dienstleistungen rund um den Gütertransport sowohl auf privater als auch auf Behördenseite höher ist.

*Anmerkung zum LPI: Der Index basiert auf Unternehmerbefragungen zur Qualität des Logistikumfelds in ihren wichtigsten Märkten, die mit einigen Schlüsselindikatoren im Bereich der logistischen Wertschöpfungskette ergänzt werden. Auch wenn der LPI im Zeitablauf einzelne inkonsistente Ergebnisse liefert, zeigt der Indikator klar, dass qualitativ hochwertige Logistikstandorte zusätzlich zu einem möglichst liberalen Handelsregime und einer guten*

*Verkehrs- und Telekominfrastruktur ein umfangreiches Bündel anderer Faktoren im Umfeld der Dienstleistung anbieten.*

### **Logistikmarkt Europa: Nachfrage und Wettbewerbsdruck nehmen zu**

In Europa wurden 2020 1.115 Mrd. € für Logistikdienste ausgegeben, davon jeweils rund die Hälfte für externe Dienstleister und unternehmensinterne Leistungen, für Werkverkehre oder die Lagerhaltung der Industrie. Laut Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services ist der Markt seit 2012 um durchschnittlich 2,3 % pro Jahr gewachsen und damit etwas rascher als die Gütertransportleistung auf der Straße und mehr als doppelt so schnell wie die EU-Wirtschaft. Vor allem 2020 konnte sich die Logistikwirtschaft von der gesamten Wirtschaftsentwicklung, die nominell um 4,4 % gesunken ist, mit einem Minus von 3,5 % abkoppeln. Für die relativ moderaten Einbußen im Bereich Logistik sorgten vor allem die stabile Konsumgüternachfrage und der e-Commerceboom.

Den Logistikstandort Europa dominiert traditionell Deutschland mit einem Volumen von rund 270 Mrd. €, weit vor Großbritannien mit Logistikausgaben von rund 130 Mrd. €. Die deutsche Dominanz beruht auf der großen, außenhandelsintensiven Wirtschaft und der Tatsache, dass sich die Zentren der europäischen Logistik seit Beginn der Osterweiterung in Richtung Osten verschieben und beispielsweise die Regionen um Leipzig und Fulda-Kassel zentral auf der europäischen Nord-Süd- sowie West-Ost-Achse liegen. Nicht zuletzt bestätigt der erste Platz im Logistics Performance Index der Weltbank die Attraktivität des Standortes.

Die Perspektiven der Branche sind erfreulich. Auch wenn langfristig sinkende Wirtschaftswachstumsraten vor allem in den Industrieländern die Nachfrage nach Transportleistungen bremsen, werden sich der Trend zur Fremdvergabe von Lagerhaltung und Distribution sowie die Nachfrage nach Logistikmehrwertleistungen von Seiten der Produzenten vor allem aus Effizienzgründen weiter verstärken (Q.: DHL).

Im B2C-Bereich wächst zwar mit der Bedeutung des Online-Shopping die Zahl der versendeten Pakete und damit der Transportbedarf. Gleichzeitig werden aber die großen Onlinehändler im Transportbereich an Marktmacht gewinnen und den Wettbewerbs- und Preisdruck in dem Segment verstärken. Beispielsweise hat Amazon nicht nur die Produktlieferungen für seine Händler übernommen und dafür externe Paketdienste beschäftigt, sondern organisiert längst auch die Zustellung der Pakete mit selbständigen Lieferpartnern. In diesem Umfeld reduzieren sich die Geschäftsmöglichkeiten kleiner Transportunternehmen und Spediteure vielfach auf Nischenbereiche, wie Schwerlast- oder Gefahrguttransporte, und der letzten Meile zum Kunden. Auch hier werden die Unternehmen unter dem Schlagwort „Crowdshipping“ mit neuen Konkurrenten in Form privater Transportkapazitäten konfrontiert.

Vielzitierte Innovationen, wie ferngesteuerte Transportdrohnen, selbstfahrende Lkw oder unbemannte Containerschiffe, werden den Logistikmarkt weiter umformen, brauchen aber noch einige Jahre bis zur flächendeckenden Umsetzung. Hingegen hat der Einsatz immer leistungsfähigerer Informations- und Kommunikationstechnologie, wie sie beispielsweise unter dem Titel „Internet der Dinge“ oder „Augmented Reality“ auftaucht, die Dienstleistung längst erreicht.

### Zum Weiterlesen:

**Bank Austria Homepage:** Alle Prognosen und Analysen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria auf <http://wirtschafts-online.bankaustria.at>

**Bank Austria Economic News:** Die neuesten Veröffentlichungen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria direkt in Ihrem Posteingang. Anmeldung per E-Mail unter [econresearch.austria@unicreditgroup.at](mailto:econresearch.austria@unicreditgroup.at).

Sollten Sie Fragen haben schicken Sie uns ein E-Mail unter [econresearch.austria@unicreditgroup.at](mailto:econresearch.austria@unicreditgroup.at).

### Ohne unser Obligo:

Diese Publikation ist weder eine Marketingmitteilung noch eine Finanzanalyse. Es handelt sich lediglich um Informationen über allgemeine Wirtschaftsdaten. Trotz sorgfältiger Recherche und der Verwendung verlässlicher Quellen kann keine Verantwortung für Vollständigkeit, Richtigkeit, Aktualität und Genauigkeit übernommen werden.

Unsere Analysen basieren auf öffentlichen Informationen, die wir als zuverlässig erachten, für die wir aber keine Gewähr übernehmen, genauso wie wir für Vollständigkeit und Genauigkeit nicht garantieren können. Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Die in der vorliegenden Publikation zur Verfügung gestellten Informationen sind nicht als Empfehlung zum Kauf oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder als Aufforderung, ein solches Angebot zu stellen, zu verstehen. Diese Publikation dient lediglich der Information und ersetzt keinesfalls eine individuelle, auf die persönlichen Verhältnisse der Anlegerin bzw. des Anlegers (z. B. Risikobereitschaft, Kenntnisse und Erfahrungen, Anlageziele und finanziellen Verhältnisse) abgestimmte Beratung. Die vorstehenden Inhalte enthalten kurzfristige Markteinschätzungen.

Wertentwicklungen in der Vergangenheit lassen keine Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung zu.

### Impressum

Angaben und Offenlegung nach §§ 24 und 25 Mediengesetz:

#### Herausgeber und Medieninhaber:

UniCredit Bank Austria AG

1020 Wien, Rothschildplatz 1

Unternehmensgegenstand: Kreditinstitut gem. § 1 Abs.1 Bankwesengesetz

#### Vertretungsbefugten Organe (Vorstand) des Medieninhabers:

Robert Zadrazil, Daniela Barco, Gregor Hofstätter-Pobst, Georgiana Lazar-O'Callaghan, Wolfgang Schilk, Günter Schubert.

#### Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianfranco Bisagni, Ranieri De Marchis, Livia Aliberti Amidani, Richard Burton, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Herbert Pichler, Mario Pramendorfer, Eveline Steinberger-Kern, Karin Wisak-Gradinger, Roman Zeller.

#### Beteiligungsverhältnisse am Medieninhabergemäß § 25 Mediengesetz:

UniCredit S.p.A. hält einen Anteil von 99,996% der Aktien am Medieninhaber (unter folgendem Link <https://www.unicreditgroup.eu/en/governance/shareholder-structure.html> sind die wesentlichen, an der UniCredit S.p.A. bekannten Beteiligungsverhältnisse ersichtlich).

Der Betriebsratsfonds der Angestellten der UniCredit Bank Austria AG, Region Wien, sowie die Privatstiftung zur Verwaltung von Anteilsrechten (Stifter: Anteilsverwaltung-Zentralsparkasse; Begünstigter: WWTF – Wiener Wissenschafts-, Forschungs- und Technologiefonds) sind mit einem Anteil von zusammen 0,004% am Medieninhaber beteiligt.