



Kfz-Wirtschaft

mit Detailberichten:

- Fahrzeughandel
- Kfz-Werkstätten
- Tankstellen

September 2019

BranchenBericht

UNICREDIT
BANK AUSTRIA
ECONOMICS &
MARKET ANALYSIS
AUSTRIA

Branchenberichte – Rückblick

- Juli 2019: Einzelhandel
- April 2019: Nahrungsmittel- und Getränkeherstellung
- Februar 2019: Werbung
- Februar 2019: Freie Berufe

Branchenberichte – Vorschau

- Oktober 2019: Großhandel

Branchenüberblick

- Juni 2019: Tourismus 1HJ 2019
- Mai 2019: Branchenüberblick Frühjahr 2019

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

Stand: September 2019

Zusammenfassung

- **Struktur: Zunehmender Konkurrenzdruck vor allem im markenungebundenen Gebrauchtwagenhandel und Servicebereich**

Mit der GVO-Novelle 2013 hat sich die wirtschaftliche Situation kleinerer Händler durch den gestiegenen Konkurrenzdruck im Servicebereich verschlechtert, da es für die Betriebe schwieriger wurde, die relativ geringen Verdienstmöglichkeiten im Fahrzeughandel mit Erträgen aus dem Werkstattgeschäft zu alimentieren. (Seite 4f)

2018 und 2019 dürfte die Ertragslage der Autohändler generell unter den rückläufigen Fahrzeugneuzulassungen und der schwachen Umsatzentwicklung gelitten haben. 2018 berichtete die Branche zudem von hohen Rabatten im Neuwagenhandel. (Seite 5f)

- **Kfz- und Zubehörhandel (6.200 Betriebe, 33,5 Mrd. € Umsatz): Abschwung im Autohandel endet noch 2019**

2018 ist der Umsatz im Kfz-Handel um 1,9 % nominell gestiegen, bis Juli 2019 um 1,1 % gesunken. Das Minus kann bis Jahresende großteils ausgeglichen werden, wie die optimistischen Geschäftserwartungen der Kfz-Händler und die erwartete Stabilisierung der Pkw-Neuzulassungen im vierten Quartal vermuten lassen. 2020 wird die Autonachfrage voraussichtlich wieder leicht zulegen, angetrieben von den höheren Ausgaben für dauerhafte Konsumgüter und den unverändert günstigen Finanzierungsbedingungen. (Seite 8f)

Der Fahrzeugbestand in Österreich wird aufgrund der steigenden Einwohnerzahl weiter wachsen. Zudem sollte die Umstellung der Flotte auf Alternativenantriebe der Pkw-Nachfrage Schwung verleihen. Dennoch wächst der wirtschaftliche Druck auf die Kfz-Wirtschaft, kurzfristig verstärkt von den Herstellern, die deutlich mehr Diesel- und Elektrofahrzeuge absetzen müssen, um den CO₂-Flottenverbrauch zu senken. Langfristig wird die Branche mit der Verbreitung neuer Mobilitätsangebote Anteile am Neuwagenhandel verlieren. (Seite 9f)

In den nächsten Jahren kann mit einer beschleunigten Verdrängung der Verbrennungsmotoren durch E-Antriebe gerechnet werden. Das Umweltbundesamt schätzt, dass der Bestand an vollelektrischen und Plug-In-Hybridfahrzeugen in Österreich von derzeit 33.000 Pkw bis 2030 auf 1,2 Mio. und bis 2050 auf rund 4,4 Mio. Pkw wächst. (Seite 11)

- **Kfz-Werkstätten (5.400 Betriebe, 4,8 Mrd. € Umsatz): Teure Leistungen können Umsatzminus 2019 nicht verhindern**

Mit den Werkstattleistungen, die seit Jahren kontinuierlich um 3 % bis 4 % pro Jahr teurer werden, können die Kfz-Betriebe fehlende Einnahmen im Fahrzeughandel vielfach ausgleichen. Die Umsätze der Sparte sind im ersten Halbjahr 2019 dennoch um 2 % nominell gesunken. (Seite 12)

- **Tankstellen (1.400 Betriebe, 3,8 Mrd. € Umsatz): Langfristig sind weitere Restrukturierungen zu erwarten**

Vorerst ist die Netzbereinigung in Österreich zum Stillstand gekommen. Der Ertragsdruck blieb allerdings hoch und die Bruttomargen bei Treibstoff lagen im westeuropäischen Vergleich im unteren Drittel. Das Beispiel des deutschen Tankstellennetzes zeigt, dass trotz niedriger Treibstoffmargen mit einem effizienten, umfangreichen Serviceangebot sehr gute Branchenergebnisse möglich sind. (Seite 13f)

2018 wurden in Österreich 10,5 Mrd. l Treibstoff verbraucht, mehr als je zuvor. Der Treibstoffverbrauch spiegelt sich nur zum Teil in den Tankstellenumsätzen, auch weil die Tankstellenshops einen immer höheren Umsatzbeitrag liefern. (Seite 15f)

Langfristig wird der Treibstoffverbrauch abnehmen, das Tankstellengeschäft wird sich erheblich verändern und es ist eine weitere Ausdünnung des Netzes zu erwarten. (Seite 16)

1. Struktur

Handel

ÖNACE 45, 46, 47 (exkl. 47.3)	Unternehmen		unselb. Beschäftigte*		Umsatz nominell**	
	2017	2008-17	2018	2008-18	2018	2008-18
	in 1.000	Vdg.	in 1.000	Vdg.	Mrd. €	Vdg.
Großhandel	25,4	1%	185,0	4%	158,5	10%
Kfz-Handel, Werkstätten, Tankstellen	12,8	20%	78,8	4%	42,1	42%
Einzelhandel	41,1	4%	284,6	10%	64,2	29%

* Daten ohne geringfügig Beschäftigte ** hochgerechnet auf 2018 mit den Veränderungen lt. Konjunkturstatistik
Q.: Statistik Austria, Hauptverband d. Sozialversicherungsträger; UniCredit Research

Von den 12.800 Unternehmen des Bereichs Kfz-Wirtschaft sind schwerpunktmäßig

- ▶ 4.100 Groß- und Einzelhändler mit Neu- bzw. Gebrauchtfahrzeugen (Umsatz 27,5 Mrd. €),
- ▶ 5.400 Kfz-Werkstätten (4,8 Mrd. €),
- ▶ 1.600 Kfz-Teile- und -Zubehörhändler (4,1 Mrd. €),
- ▶ 460 Motorradhändler (1,9 Mrd. €) und
- ▶ 1.400 Tankstellen (3,8 Mrd. €).

Eine klare Zuordnung der Unternehmen zu den einzelnen Bereichen ist praktisch unmöglich, da ein Großteil der Betriebe sowohl im Fahrzeughandel als auch im Werkstattsegment tätig ist; entsprechend vorsichtig müssen die Ergebnisse auf Spartenebene interpretiert werden.

Zahl der Konkurrenten wächst vor allem im markenungebundenen Gebrauchtwagenhandel

Der Kfz- und Zubehörhandel und die Kfz-Werkstätten, kurz die Kfz-Wirtschaft, unterliegen auf EU-Ebene der sogenannten Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), die im Wesentlichen einzelne wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen erlaubt, vor allem vertikale Vertriebsbindungen zwischen den Kfz-Herstellern und den Händlern. Nach der ersten umfassenden GVO-Novelle 2003 wurden die bis dahin exklusiven Händlerverträge in Händler-, Service- und Teileverträge getrennt, der Gebietsschutz für Kfz-Händler aufgehoben, Mehrmarkenhändler zugelassen und die Servicenetzwerke geöffnet.

Die Umsetzung GVO-Novelle erforderte im Kfz-Handel hohe Investitionskosten und führte dazu, dass sich in Österreich die Zahl der Autohändler mit einem Herstellervertrag kurzfristig fast halbierte. Seitdem ist die Zahl der Autohändler mit Herstellerverträgen praktisch unverändert geblieben. Gleichzeitig ist die Gesamtzahl der Betriebe, wie sie die Mitgliederstatistik der Fachgruppe Kfz-Handel zeigt, von 2003 bis 2018 um fast 60 % gestiegen. Die Neugründungen im Autohandel konzentrierten sich vermutlich auf markenungebundene Betriebe, die schwerpunktmäßig im Gebrauchtwagenhandel arbeiten.

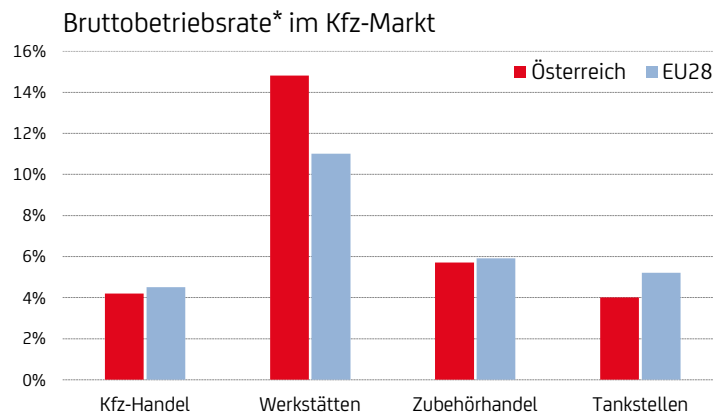
Mit der jüngsten GVO-Novelle 2013 wurde das Kfz-Händlernetzwerk wieder straffer an die Hersteller gebunden (beispielsweise wurde den Herstellern die Möglichkeit eingeräumt, Mehrmarkenvertriebe zu verbieten bzw. eine stärkere Markentrennung im Ausstellungsraum zu verlangen und die Händlerverträge leichter und rascher zu kündigen). Zugleich wurden freie, „Nicht-Vertrags“-Werkstätten gestärkt, indem sie auf technische Informationen der Hersteller zugreifen können, die Vertragswerkstätten vorbehalten waren und Ersatzteile anderer Hersteller verbauen dürfen. Infolgedessen hat sich die Zahl der freien Werkstätten seit 2013 mehr als verdoppelt, wie die Entwicklung der Fachgruppenmitgliedschaften zeigt. Zugleich ist die Zahl der Vertragswerkstätten laut Händlerverbandslisten leicht gesunken.

Nach der GVO-Novelle 2013 dürfte sich die wirtschaftliche Situation kleinerer Händler durch den stark gestiegenen Konkurrenzdruck im Servicebereich verschlechtert haben, da es für die Betriebe zunehmend schwieriger wurde, die relativ geringen Verdienstmöglichkeiten im Fahrzeughandel mit Erträgen aus dem Werkstattgeschäft zu alimentieren.

Ertragslage im Autohandel hat sich kurzfristig verbessert und liegt auf EU-Niveau

Gestützt auf die steigenden Absatz- und Umsatzzahlen hat sich die Ertragslage der Autohändler in den vergangenen Jahren verbessert. Die Umsatzrentabilität der Betriebe im Sample der KMU Forschung Austria, die von 1,7 % 2011 auf 1 % 2015 gesunken ist, erreichte im Bilanzjahr 2017/2018 wieder 2,1 %, bei den Kfz-Werkstätten sogar 4,6 % im Spartendurchschnitt. Einen Teil der Ertragsgewinne dürfte der Autohandel 2018 und 2019 wieder verloren haben, wie das schwache Umsatzergebnis vermuten lässt (Tabelle S. 10).

Die Ertragslage der österreichischen Kfz-Wirtschaft hat sich in den letzten Jahren auch im EU-Vergleich deutlich verbessert. Ein längerfristig verfügbarer und international vergleichbarer Ertragsindikator ist die Bruttobetriebsrate, deren Entwicklung zeigt, dass der Kfz-Handel in Österreich den Ertragsrückstand zum EU-Durchschnitt bis 2017 abbauen konnte beziehungsweise die Branche im Bereich der Werkstätten sogar ertragsreicher arbeitet (die Ergebnisse sind aufgrund der hohen strukturellen Unterschiede auf Spartenebene nur beschränkt vergleichbar; beispielsweise verbucht eine durchschnittliche Kfz-Werkstätte in Österreich 870.000 € Umsatz, eine EU-Werkstatt 340.000 €).



* Wertschöpfung minus Personalaufwand in Prozent vom Umsatz, 2017
Q.: Eurostat; UniCredit Research

Tageszulassungen, Flottenkäufe und sonstige Pkw-Verkaufsaktionen ...

Die Zahl der Tageszulassungen ist ein Hinweis auf die Diskrepanz zwischen neu registrierten und tatsächlich zu Neuwagenkonditionen verkauften Autos. Tageszulassungen verwenden die Autohändler grundsätzlich zur Marktanteilspflege, indem die Fahrzeuge nach dem formalen An- und Abmelden als Jungwagen mit Preisnachlässen im Inland angeboten beziehungsweise als Gebrauchtwagen ins Ausland gebracht werden. Auf jeden Fall sorgten die Tages- bzw. Kurzzulassungen zusammen mit anderen Verkaufsaktionen für einige Neuzulassungsrekorde, wie zuletzt 2017.

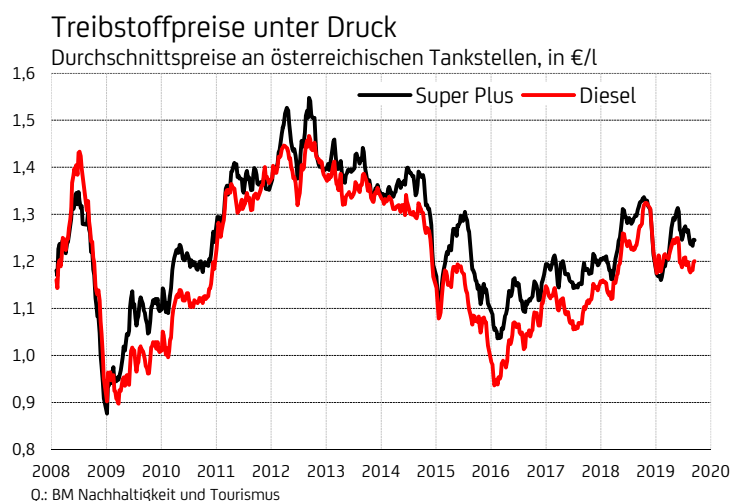
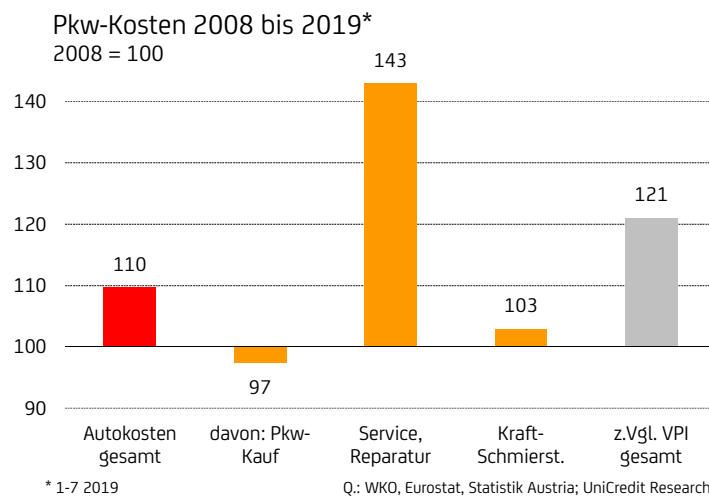
Die hohe Zahl an Tages- und Kurzzulassungen, in Summe wurden 2018 39 % aller neu registrierten Pkw innerhalb von 60 Tagen wieder abgemeldet, korrespondiert mit der Tatsache, dass fast zwei Drittel der Pkw-Neuzulassungen auf juristische Personen, Firmen, etc. entfallen. Verantwortlich dafür sind der starke Zuwachs an Vorführ- und Jungwagen bei den Händlern selbst, die großteils wieder an Private verkauft werden, und der wachsende Flottenmarkt, angetrieben von der zunehmenden Zahl von Leasing- und Mietautos, Car-Sharing-Angeboten und Firmenautos. Mit der höheren Besteuerung von Firmenwagen ab 2016 wurde das Wachstum

der Firmenflotten vorübergehend unterbrochen. Der Anteil betrieblicher Zulassungen an allen Neuzulassungen ist bereits 2018 wieder leicht gestiegen.

... dämpfen die Anschaffungskosten

Die Ausgaben der österreichische Konsumenten für die Anschaffung und den Betrieb eines Autos werden langfristig vor allem von den Service- und Treibstoffkosten angetrieben. Hingegen sind die Anschaffungskosten für neue und gebrauchte Kfz kaum gestiegen beziehungsweise in den letzten zehn Jahren sogar leicht gefallen, trotz der stark steigenden Nachfrage nach stärker motorisierten und vielfach teureren Fahrzeugen. Allein in den letzten fünf Jahren legte der Neuzulassungsanteil von Pkw der höchsten ausgewiesenen Motorleistungsklasse ab 126 Kilowatt von 11 % kontinuierlich auf mehr als 14 % zu.

Die schwache Entwicklung der Pkw-Anschaffungskosten ist unter anderem ein Hinweis auf die hohen Preisnachlässe im Autohandel (trotzdem der Indikator auch die Gebrauchtwagenpreise berücksichtigt). Die wiederum sind Ausdruck des hohen Konkurrenz- und Preisdrucks unter den Herstellern und im Autohandel selbst. Zudem bremsen strukturelle Veränderungen beim Neuwagenkauf die Preisentwicklung, insofern als der Großteil der erstmals zugelassenen Pkw bereits als verbilligte Vorführ- oder Jungwagen bzw. als Leasingfahrzeuge auf den Markt kommen (2018 wurden 38 % der neu registrierten Pkw geleast).

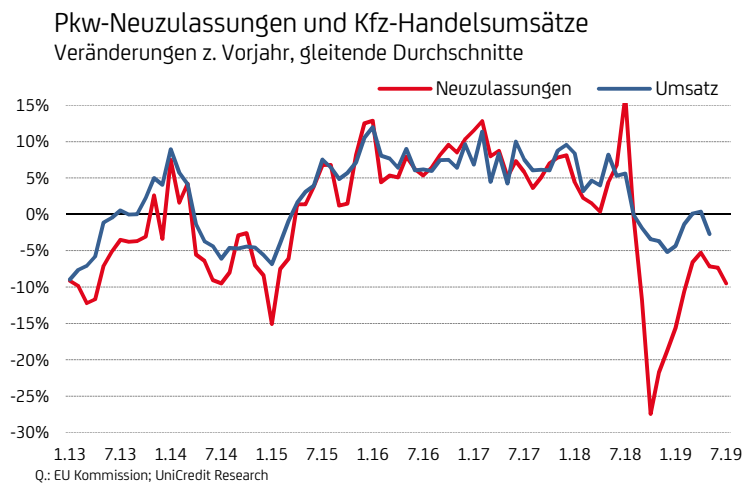


2. Fahrzeughandel: Konjunktur und Perspektiven

Rückläufiger Pkw-Absatz 2018 und 2019

Der Automarkt in Österreich ist nach drei wachstumsstarken Jahren seit September 2018 im Minus. In den Monaten vor der Einführung der strengeren Abgasmessstandards im Herbst des Vorjahres und der damit erwarteten Kfz-Preiserhöhungen kam es verstärkt zu Vorziehkäufen und einem hohen Neuzulassungsplus. Insofern waren die massiven Rabattaktionen, die als Kaufanreiz für lagernde Fahrzeuge vor Inkrafttreten der neuen Regeln dienten, erfolgreich (Mitte 2018 wurden aus der Branche Preisnachlässe bei Neuwagen bis zu 20 % berichtet). Das Minus bei den Pkw-Neuzulassungen von 3,5 % im Gesamtjahr 2018 ist zur Gänze im letzten Jahresdrittel angefallen.

In Summe wurden im Vorjahr noch 341.100 neue Pkw registriert, der dritthöchste Wert nach den Zulassungsrekorden 2011 und 2017.



Vor diesem Hintergrund kann das Zulassungsminus von 6,3 % bis September 2019 als ein Einlenken des Automarktes auf ein langfristiges Niveau interpretiert werden. Zudem kann noch im vierten Quartal 2019 aufgrund der massiven Einbußen im selben Vorjahreszeitraum wieder mit einer Stabilisierung der Neuzulassungen gerechnet werden.

Die Nachfrage nach Gebrauchtwagen ist 2019 ebenfalls abgekühlt, bis August aber nur um 1 % gesunken. Auch langfristig entwickelt sich der Markt stabiler als der Neuwagenmarkt, unter anderem weil die Verkaufsaktionen fehlen und Gebrauchtwagen etwa zur Hälfte von privat an privat und nicht über den Kfz-Handel verkauft werden (in den letzten zehn Jahren wechselten pro Jahr durchschnittlich 820.000 Gebrauchtwagen den Besitzer, mit steigender Tendenz, 2018 bereits 875.000 Fahrzeuge).

Im europäischen Vergleich wächst die Neuwagennachfrage in Österreich seit Jahren relativ langsam, mit durchschnittlich 3 % seit 2014, im Vergleich zu 5 % im EU-Schnitt, wobei die stärksten Zuwächse in den süd-osteuropäischen Märkten berichtet werden. 2019 hat sich der Rückstand zum EU-Durchschnitt noch etwas vergrößert, da die Pkw-Neuzulassungen in der EU in den ersten acht Monaten nur um 3,2 % gesunken sind. Auf Länderebene ist der Pkw-Absatz mit Ausnahme Deutschlands in allen großen westeuropäischen Märkten gesunken und in Osteuropa weiter gestiegen (der deutsche Kfz-Handel konnte bis August ein Pkw-Zulassungsplus von 0,9 % verbuchen).

Abschwung im Kfz-Handel endet noch 2019

Die Umsatzentwicklung im Kfz-Handel wird nicht nur von der schwachen Absatzentwicklung, sondern auch von den zahlreichen Verkaufsaktionen gebremst. Mit ein Grund weshalb der Branchenumsatz langfristig nur wenig rascher als die Kfz-Neuzulassungen wächst, wobei der Trend zu größeren und teureren Fahrzeugen das Umsatzniveau zumindest stabilisiert (Grafik S. 7). Beispielsweise ist der Anteil von SUVs an den Pkw-Neuzulassungen in den letzten zehn Jahren von 11 % auf 34 % gestiegen. 2018 dürfte die Beliebtheit dieser Fahrzeugklasse und zum Teil auch die stark gestiegene Nachfrage nach relativ teuren Elektroautos maßgeblich dazu beigetragen haben, dass der Autohandel trotz rückläufiger Neuzulassungen und umfangreicher Rabattaktionen noch ein Umsatzplus von 2 % verbuchen konnte.

Im ersten Halbjahr 2019 hat sich der Rückgang des Neuwagenabsatzes doch deutlich beschleunigt und ein Umsatzminus im Autohandel konnte nicht mehr verhindert werden; die jüngsten verfügbaren Daten bis Juli zeigen einen Erlösrückgang von 1 % nominell und 3 % real. Auch wenn das Umsatzminus deutlich geringer als das Minus bei den Neuzulassungen blieb, illustriert der von 2018 bis Mitte 2019 zunehmende Verlust an Geschäftsvertrauen der Fahrzeughändler sehr gut ihre schwierige wirtschaftliche Situation (Grafik S. 9).

Die Vertrauenswerte haben sich aber im August und September wieder deutlich verbessert und kündigen ein Ende des Abschwungs in den nächsten Monaten an. Darüber hinaus sind vor dem Hintergrund des massiven Rückgangs der Neuzulassungen in den letzten Monaten 2018

Top-20 Automarken in Österreich

	Pkw-Neuzulassungen					Marktanteile		Markennetz 2018		Neuzul. pro Händler, 2018
	2018	Ø 95-05	Ø 05-17	2018	1-8 19	2018	95-18 ¹	Händler ²	Werkst. ³	
Gesamt	341.068	1,0%	1,2%	-3,5%	-8,3%	100%	-	1.936	3.690	176
<i>davon: (Marktanteil Top-20 95 %):</i>										
VW	56.932	1,2%	0,8%	-3,0%	-11,3%	16,7%	-0,3	106	262	537
Renault inkl. Dacia	28.204	0,4%	3,6%	-3,0%	-15,2%	8,3%	1,7	198	346	142
Skoda	25.434	14,1%	3,6%	2,1%	9,3%	7,5%	5,9	88	184	289
BMW inkl. Mini	21.293	3,0%	3,9%	-1,7%	3,5%	6,2%	2,6	79	44	270
Ford	19.916	-3,0%	0,5%	-4,0%	-3,5%	5,8%	-3,7	54	192	369
Opel	19.152	-2,6%	-1,9%	-9,7%	-7,8%	5,6%	-6,9	47	200	407
Seat	18.713	4,5%	7,0%	7,0%	0,4%	5,5%	3,7	60	146	312
Hyundai	18.609	14,9%	6,6%	-6,5%	-12,1%	5,5%	4,6	71	167	262
Mercedes inkl. smart	17.854	2,5%	4,2%	-8,5%	-1,9%	5,2%	1,9	63	141	283
Fiat	14.649	0,8%	2,1%	-5,6%	-21,6%	4,3%	0,3	108	148	136
Audi	13.277	1,8%	-0,1%	-22,3%	-16,5%	3,9%	-1,3	73	219	182
Peugeot	11.092	3,4%	-2,9%	-5,9%	1,7%	3,3%	-1,0	45	163	246
Mazda	10.739	-0,9%	-1,6%	2,6%	-17,4%	3,1%	-1,9	93	28	115
Kia	9.436	20,4%	4,5%	0,0%	-3,6%	2,8%	2,5	59	112	160
Suzuki	8.476	2,4%	2,3%	3,9%	1,4%	2,5%	0,7	60	155	141
Toyota	7.961	2,0%	-4,1%	-9,7%	-26,2%	2,3%	-1,9	65	152	122
Citroen inkl. DS	7.848	2,9%	-3,9%	1,4%	-4,6%	2,3%	-1,0	38	133	207
Nissan	6.304	-5,5%	3,4%	-17,6%	-36,5%	1,8%	-1,4	96	128	66
Mitsubishi	4.935	-9,2%	2,5%	25,6%	-17,9%	1,4%	-1,3	67	109	74
Jeep (USA)	4.675	n.v.	n.v.	37,2%	-20,1%	1,4%	n.v.	48	82	97

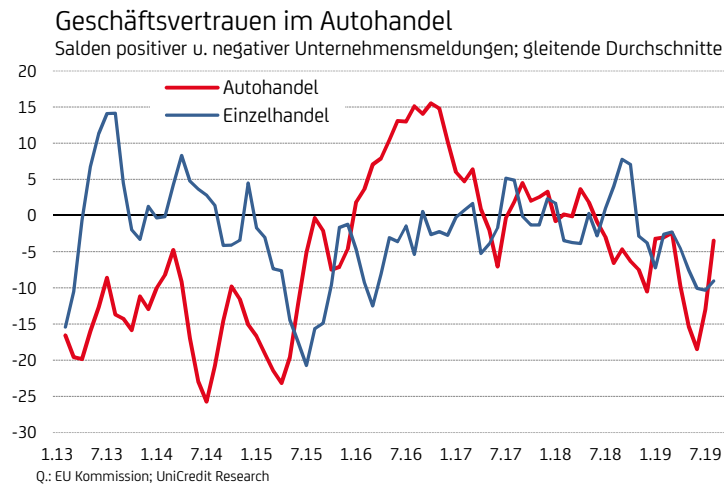
¹Veränderung in Prozentpunkten

²Betriebe mit Händlervertrag und importeureigene Niederlassungen

³Betriebe mit Werkstättenvertrag; ein Großteil der Betriebe hat sowohl einen Händler- als auch einen Werkstättenvertrag

Q.: Statistik Austria, AutoService; UniCredit Research

im vierten Quartal 2019 nicht nur Absatz-, sondern auch leichte Umsatzzuwächse zu erwarten. Voraussichtlich wird die Branche das Umsatzminus vom ersten Halbjahr ausgleichen können und ihr Ergebnis vom Vorjahr wieder erreichen.



Langfristig konnten die Fahrzeughändler die schwache Entwicklung der Handelsumsätze sehr oft mit ihren Werkstatteinnahmen alimentieren. Noch 2018 legte der Umsatz im Servicebereich um 3 % nominell zu und damit deutlich rascher als der Handelsumsatz. 2019 haben die Werkstätten diese Funktion vorerst verloren, wie der Rückgang der Spartenerlöse bis Juli von 0,5 % nominell zeigt.

Letztendlich dürften auch die Erträge 2018 und 2019 wieder unter Druck geraten sein, wobei die Ertragseinbußen im Kfz-Handel wahrscheinlich moderat bleiben. Dafür sprechen der starke Rückgang der Pkw-Tageszulassungen von 35 % im ersten Halbjahr und die seit Monaten wieder optimistischeren Preiserwartungen der Unternehmen, die ein Abflauen der Verkaufsaktionen und der Preisnachlässe signalisieren (auch der Rabattindex für den deutschen Autohandel ist in den letzten Monaten auf seinen Tiefstwert seit 2017 gefallen).

In Zukunft werden neue Pkw-Absatzrekorde zwar unwahrscheinlicher, der Autobestand wird aber weiter steigen

2020 wird die Autonachfrage in Österreich voraussichtlich wieder leicht zulegen, wie die prognostizierten Ausgabenzuwächse für dauerhafte Konsumgüter und die unverändert günstigen Finanzierungsbedingungen erwarten lassen. Dafür spricht auch der leichte Zuwachs der Zahl der Konsumenten, die in der jüngsten Konjunkturbefragung für das dritte Quartal angeben, noch binnen Jahresfrist ein Auto kaufen zu wollen. Ein neuer Pkw-Zulassungsrekord wird wahrscheinlich nicht erreicht werden (auch wenn sich die Annahme, dass der hohe Motorisierungsgrad und das geringe Alter der Kfz-Flotte in Österreich gegen neue Absatzrekorde sprechen, bisher immer als unrichtig erwiesen hat, wie zuletzt 2017).

Auf jeden Fall ist der Motorisierungsgrad in Österreich mit 555 Pkw pro 1.000 Einwohner längst einer der höchsten im europäischen Vergleich (EU-Ø: 510 Pkw pro 1.000 EW). Zudem ist die Fahrzeugflotte mit einem Durchschnittsalter von 9 Jahren pro Pkw eine der jüngsten Europas (EU-Ø: 11 Jahre). Wesentlich mehr Autos pro Einwohner, die aber im Schnitt deutlich älter sind, werden in größeren EU-Staaten nur in Italien (Ø 630 Pkw pro 1.000 EW), Finnland (620) und Polen (590) gezählt. Im größten europäischen Autoland, in Deutschland, sind es 560 Pkw pro 1.000 Einwohner mit einem Durchschnittsalter von 9,5 Jahren.

Entsprechend dem wachsenden Motorisierungsgrad hat der Individualverkehr bzw. das Auto in Österreich kaum von seinem hohen gesellschaftlichen Stellenwert eingebüßt. Es finden sich nur wenige Indikatoren, die auf einen Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs hinweisen und die

bleiben auf die Ballungsräumen beschränkt. Beispielsweise nutzten in Wien vor zwei Jahrzehnten noch 37 % der Bevölkerung das Auto für Alltagswege, zuletzt nur mehr 29 % (Q.: Verkehrsclub Österreich). Zudem sind die Pkw-Neuzulassungen in allen Wiener Innenstadtbezirken seit Jahren rückläufig. Die Befragungen zu Mobilität der Bevölkerung in Graz zeigen eine ähnliche Entwicklung (wobei die Indikatoren erhebungsbedingt nur eingeschränkt zu vergleichen sind).

Auf Bundesebene ist der Pkw-Anteil an allen im Landverkehr zurückgelegten Wegen in den letzten zehn Jahren zwar geringfügig gesunken, um rund 1 Prozentpunkt auf ca. 77 %. Allerdings erklärt sich der Rückgang mit dem überproportionalen Anstieg der Beförderungsleistung mit anderen Verkehrsmitteln, vor allem mit der Bahn. In Summe ist die Beförderungsleistung mit Pkw im selben Zeitraum um 14 % gestiegen.

Das Auto verliert nicht an Bedeutung, die Kfz-Wirtschaft langfristig allerdings an Geschäftsmöglichkeiten

Dass Österreichs Konsumenten für den Fahrzeugkauf relativ zum gesamten Konsum immer weniger ausgeben, seit Mitte der 90er Jahre ist der Anteil von 5 % auf 3 % gesunken, ist einerseits eine Folge des geringen Wachstums der Anschaffungskosten, kann andererseits aber auch mit der stark gestiegenen Zahl an Leasing- und Firmenwagen erklärt werden. Auf jeden Fall ist die Entwicklung der Konsumausgaben kein Indikator für eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

Gemessen am wachsenden Motorisierungsgrad hat das Auto nicht nur in Österreich an Stellenwert gewonnen. Laut der aktuellen Trendabschätzung des Umweltbundesamtes wird der Pkw-Bestand weiter wachsen, von derzeit 5 Mio. Fahrzeugen bis 2050 fast kontinuierlich mit durchschnittlich 0,8 % im Jahr auf rund 6,5 Mio. Fahrzeuge. Das langfristige Wachstum des Pkw-Bestandes liegt zwar unter jenem der letzten zwei Jahrzehnte, als die Zahl der Pkw in Österreich um durchschnittlich 1,3 % pro Jahr zulegte, beziehungsweise weit unter dem Wachstum des Pkw-Bestandes in den 80er- und frühen 90er-Jahren von mehr als 3 % im Jahr. Dennoch erhöht sich der Motorisierungsgrad in Österreich.

Ein wesentlicher Wachstumstreiber ist und bleibt die steigende Bevölkerungszahl, die in den nächsten dreißig Jahren zwar mit abnehmender Geschwindigkeit, aber noch um durchschnittlich 0,3 % im Jahr zulegen soll, von derzeit 8,8 Mio. auf 9,7 Mio. Einwohner 2050 - langsamer als der Pkw-Bestand, der dann bei 660 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner liegen würde.

Zudem bleibt die Fahrzeugnachfrage in Schwung, weil ein Teil der Flotte sukzessive von Verbrennungsmotoren auf Elektro- oder Hybridantriebe umgestellt wird. Allerdings wird die Kfz-Wirtschaft unter Druck geraten; kurzfristig von Seiten der Hersteller, die in den nächsten zwei Jahren die Anteile an Diesel- und Elektrofahrzeugen an ihren Fahrzeugflotten deutlich steigern müssen, um die CO₂-Limits bis 2021 zu erreichen. Langfristig verliert die Branche mit der Verbreitung neuer Mobilitätsangebote (Stichwort „Shared Mobility“) Anteile am Neuwagenmarkt. Infolgedessen wird es zu einer weiteren Konsolidierung der bestehenden Händlernetze kommen (Q.: Automobilvertrieb 2025, EY 2019).

Kfz-Handel-, Werkstätten- und Tankstellenkonjunktur

	Beschäftigte		Umsätze										
	Mio. €	2018	nominelle Werte					reale Werte					
			2018	2016	2017	2018	1-7 19	2015-18	2016	2017	2018	1-7 19	
Handel, Werkstätten ges.	69.584	38.400	0,9%	7,2%	7,5%	2,1%	-1,0%	-0,1%	6,7%	6,3%	0,7%	-2,9%	
Kfz-, Motorrad- u. Zubehörhandel	47.311	33.600	0,8%	7,3%	7,5%	1,9%	-1,1%	-0,2%	6,8%	6,3%	0,5%	-3,0%	
Kfz-Werkstätten	22.273	4.800	1,2%	6,2%	7,9%	3,0%	-0,5%	-0,1%	5,5%	6,5%	2,1%	-2,0%	
Tankstellen	9.207	3.800	1,2%	-1,2%	8,1%	11,8%	4,9%	-0,7%	5,8%	1,8%	3,2%	3,6%	

* Umsätze laut LSE 2017, hochgerechnet auf 2018
Q.: Statistik Austria, UniCredit Research

Elektrofahrzeugnachfrage boomt - auf tiefem Niveau

Trotz der steuerlich begünstigten hohen Neuzulassungszahlen erreichte der Anteil von Elektroautos an allen Pkw-Erstanmeldungen bis August 2019 erst 2,7 %. Die Zulassungsstatistik zeigt auch, dass Elektroautos für private Haushalte noch keine Bedeutung haben, da mehr als drei Viertel der Fahrzeuge von Unternehmen für den eigenen Einsatz oder zur Vermietung angemeldet werden. In Summe waren im August in Österreich 27.000 vollelektrisch angetriebene Pkw registriert (das sind 0,5 % vom Gesamtbestand).

Elektroautos auf der Überholspur

	Neuzulassungen		
	2018	2018	1-8 2019
		Vdg. z. Vj.	
Pkw gesamt	341.068	-3%	-8%
darunter:			
Plug-In Hybride*	1.888	10%	-37%
E-Pkw	6.757	24%	63%
dav.: Top-5 Marken			
VW	1.908	146%	-50%
Renault	1.170	-16%	-12%
Nissan	1.035	140%	-16%
BMW	966	-6%	39%
Tesla	473	-47%	508%

*plus Pkw mit Wasserstoff als Treibstoff

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

Im europäischen Vergleich liegt Österreich in Bezug auf die E-Mobilität dennoch im vorderen Drittel, wobei die Anteile von E-Pkw an den Neuzulassungen 2019 nur in Portugal, Island, Schweden und den Niederlanden mit 3 % bis 9 % höher sind. Den Spitzenplatz hält seit Jahren Norwegen, wo zuletzt 45 % aller Neuwagen mit vollelektrischen Antrieben ausgestattet waren beziehungsweise die Fahrzeugklasse bereits 7 % vom gesamten Pkw-Bestand bildet.

Es steht außer Zweifel, dass trotz der vorhandenen technologischen Hürden, vor allem in der Batterietechnik, dem lückenhaften E-Tankstellennetz und der noch wenig überzeugenden Kosten-Nutzen-Relation der Fahrzeuge, die Elektromobilität weiter an Bedeutung gewinnt bzw. gewinnen muss. Der Verkehr ist mit rund 24 Mio. t CO₂-Äquivalent immerhin zweitgrößter Treibhausgasemittent in Österreich (nach dem Energie- und Industriesektor, der aber größtenteils dem europäischen Emissionshandelssystem unterliegt). Ziel ist, dass der Sektor bis 2030 die Emissionen um mehr als ein Viertel reduziert. Dazu ist eine weitreichende Verschiebung der Neuzulassungen zu emissionsärmeren Fahrzeugen unabdingbar, wofür wiederum die Elektromobilität das größte Potenzial bietet. E-Antriebe emittieren im Betrieb kein CO₂ und sind die energieeffizienteste Antriebstechnologie.

Vielfach dienen die E-Modelle noch dazu, die Vorgaben für den CO₂-Flottenausstoß zu erreichen (bis 2021 sollen in der EU die CO₂-Emissionen der Pkw-Flotten im Durchschnitt von derzeit 130 g/km auf 95 g/km reduziert werden, mit signifikanten Strafzahlungen für die Hersteller bei Zielverfehlung). Um eine „nennenswerte“ Marktdurchdringung mit E-Fahrzeugen zu erreichen, braucht es auf jeden Fall umfangreichere ordnungspolitische Vorgaben und öffentliche Subventionen (Q.: Umweltbundesamt, Sachstandsbericht Mobilität 2019).

Aufgrund der raschen Verbreitung der Klimadebatte kann zumindest mit einer beschleunigten Verdrängung der Verbrennungsmotoren als Pkw-Antrieb gerechnet werden. Das Umweltbundesamt schätzt in einem Basisszenario mit den bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen, dass sich der Bestand an vollelektrischen und Plug-In-Hybridfahrzeugen in Österreich von derzeit etwa 33.000 Pkw bis 2030 auf 1,2 Mio. und bis 2050 auf rund 4,4 Mio. Pkw erhöht (unter der Annahme eines weiter wachsenden Fahrzeugbestandes würde dann der E-Anteil an der Pkw-Flotte 2030 22 % und 2050 knapp 70 % erreichen; vgl. S. 9).

3. Kfz-Werkstätten

(Anmerkung: Die Abgrenzung der Werkstätten zum Kfz-Handel und der Kennzahlenvergleich auf Spartenebene sind problematisch, da die meisten Händler auch eine Werkstätte betreiben und Ersatzteile verkaufen; Tab. S. 10)

Teure Werkstattleistungen

Mit der GVO-Reform 2013 wurde die Position der freien „Nicht-Vertrags“-Werkstätten gestärkt, indem sie Zugang zu technischen Informationen der Hersteller erhielten, die bisher Vertragswerkstätten vorbehalten waren, und Ersatzteile anderer Hersteller verbauen durften. In den folgenden Jahren hat sich die Zahl der freien Werkstätten mehr als verdoppelt, auf ca. 4.300 Betriebe, während die Zahl der Vertragswerkstätten leicht gesunken ist, auf ca. 3.700 Betriebe (aufgrund der Abgrenzungsunschärfe zwischen den Fachgruppenmitgliedschaften und der Händlerverbandslisten sind die Strukturvergleiche nur eingeschränkt aussagekräftig).

Trotz der Marktöffnung und der Konkurrenzverschärfung sind die Preise für Kfz-Reparaturen und Serviceleistungen in Österreich kaum unter Druck geraten. Die Werkstattleistungen wurden von 2013 bis 2018 um durchschnittlich 3 % im Jahr teurer, in den zehn Jahren davor um 3,5 %. Im Vergleich dazu sind die vergleichbaren Preise im EU-Schnitt seit 2013 nur mehr um 2 % im Jahr gestiegen, während der Preisanstiege in der Vorperiode ebenfalls durchschnittlich 3,5 % erreichte. (Grafik S. 6)

Die relativ hohen Zuwächse der Werkstattpreise lassen sich nur zum Teil mit der zunehmenden Komplexität der Leistungen und der Einzelteile erklären; zum Teil dürften die Unternehmen damit die Ertragschwäche im Fahrzeughandel alimentieren. Die Erträge der Kfz-Werkstätten haben sich schon seit der ersten GVO-Reform 2003 erheblich besser als im Fahrzeughandel entwickelt: Die Umsatzrendite der Sparte ist fast kontinuierlich von durchschnittlich 0,1 % auf 4,6 % im Bilanzjahr 2017/2018 gestiegen, im Fahrzeughandel von 0,3 % auf 2,1 % (jeweils nach dem Finanzergebnis; Q.: Kfz Forschung Austria). 2018 und 2019 dürften die Erträge der Kfz-Werkstätten infolge des relativ schwachen Umsatzergebnisses der Sparte wieder unter Druck geraten sein.

Werkstattergebnis wird 2019 voraussichtlich leicht sinken

2019 verbuchen die Kfz-Werkstätten erstmals seit 2014 Umsatzeinbußen, im ersten Halbjahr von 2 % nominell und 3,3 % real (Tabelle S. 10). Die Spartenkonjunktur dürfte sich in den letzten Monaten zwar etwas erholt haben, wie die per Saldo gestiegenen Umsatzerwartungen der Fahrzeugtechniker - das sind die Gewerbebetriebe - für das dritte Quartal 2019 signalisierten. Allerdings kündigte sich keine Trendwende in der Spartenkonjunktur an, da zuletzt im September wieder eine Mehrzahl der Unternehmen in den Nachfrageerwartungen für die nächsten Monaten vorsichtiger geworden ist.

Uneindeutige Perspektiven der Kfz-Werkstätten

Die Sparte wird in Zukunft einige Ertragsfelder verlieren, im Hinblick auf die geringere Reparaturanfälligkeit der Fahrzeuge, aber auch aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Flotte, die damit noch weniger Serviceleistungen brauchen wird (beispielsweise keine Ölwechsel). Werkstattleistungen werden dennoch weiter nachgefragt werden, nicht zuletzt weil die Auto-nachfrage und damit auch die Pkw-Dichte in Österreich in Zukunft noch deutlich zulegen. Vermutlich wird der Wettbewerbsvorteil größerer Mehrmarkenwerkstätten zunehmen, aufgrund der wachsenden technischen Komplexität der Fahrzeuge und der Tatsache, dass die Unternehmen oft mehr finanziellen Spielraum für Kundenbindungsprogramme oder Rabattaktionen haben.

4. Tankstellen

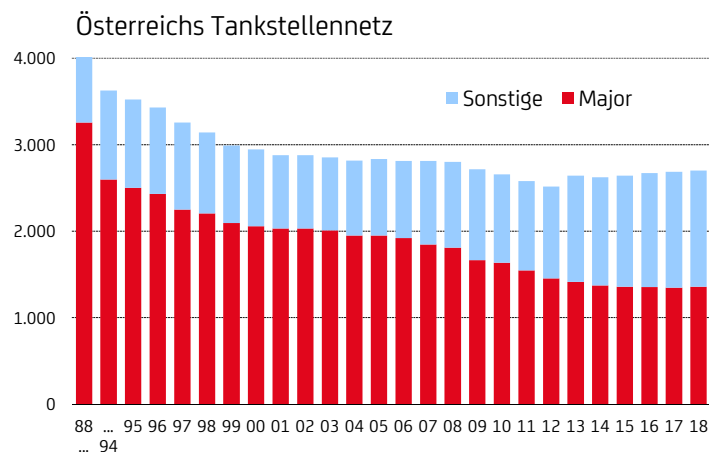
Den österreichischen Kraftstoffmarkt teilten sich Anfang 2019 2.699 öffentliche Tankstellen mit 286 Dieselabgabestellen für die Landwirtschaft. Die Stationen gliedern sich auf in

- ▶ 1.357 „Major“-Marken Stationen, die unter den Marken der Mitgliedsfirmen des Fachverbandes betrieben werden; Top-3: Eni (323 Stationen), Shell (266), BP (262)
- ▶ 1.342 „Sonstige“ Markentankstellen; Top-3: Turmöl (207), Genol (190), Avia (110)

Netzbereinigung ist vorerst zum Stillstand gekommen

Die Restrukturierung des österreichischen Tankstellenmarktes ist nach 2012 im Wesentlichen zur Ruhe gekommen. In den Folgejahren ist die Gesamtzahl der Stationen sogar wieder um rund 200 Betriebe gestiegen, wobei die „Majors“ 100 Stationen an kleinere Betreiber abgegeben haben. Seit Mitte der 90er Jahre hat sich das Major-Netz in Österreich in etwa halbiert, während die Zahl sonstiger Markentankstellen um 31 % gewachsen ist. In dem Segment zählen zu den expansivsten Betreibern die Doppler Gruppe (mit der Marke Turmöl und als Betreiber von rund 45 BP Tankstellen), die Lagerhaus-Gruppe (Genol) und die Roth-Gruppe (Roth, Rumpold).

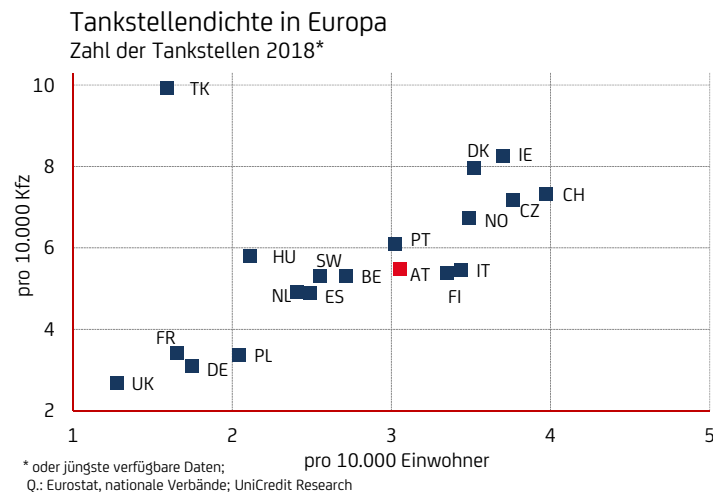
Für die börsennotierten Konzernunternehmen mit ihren relativ hohen Overheadkosten wurde das Tankstellengeschäft, mit Ausnahme hoch frequentierter Standorte, zunehmend uninteressant. Hintergrund davon sind die niedrigen Margen einer „Durchschnittstankstelle“ und der verschärfte Konkurrenzkampf durch die Expansion „sonstiger“ Tankstellenmarken. In Summe betreiben kleinere Unternehmen längst mehr als die Hälfte aller Tankstellen in Österreich entweder unter eigenem Markennamen oder auch unter einem Major-Label.



Der Ertragsdruck ist auf allen Ebenen des Tankstellenmarktes hoch, auch im Bereich mittelständischer Betreiber, die aus Kostengründen ihre Netze zunehmend mit Automatentankstellen ausrüsten. Ihre Zahl hat sich in den letzten fünf Jahren auf 956 Stationen fast verdoppelt. Damit ist bereits mehr als ein Drittel aller öffentlichen Tankstellen ohne Personal.

Vorerst dürfte die Bereinigung des Tankstellennetzes in Österreich abgeschlossen sein, der Tankstellenmarkt allerdings in Bewegung bleiben. Voraussichtlich werden kleinere, markenunabhängige Tankstellenbetreiber, die Treibstoff billiger anbieten, Marktanteile gewinnen und Automatentankstellen weitere Verbreitung finden.

Dass das heimische Tankstellennetz vor allem im Vergleich zu Deutschland, Frankreich und Großbritannien noch relativ dicht besetzt ist - mit 5,5 Stationen pro 10.000 Kfz - ist letztendlich eine Folge der Topografie des Landes. Im Vergleich größerer europäischer Länder ist die Tankstellendichte in Griechenland, Irland und der Schweiz am höchsten. Zumindest in der Schweiz erklärt sich die hohe Zahl an Stationen zusätzlich zu den geografischen Verhältnissen damit, dass bereits 60 % davon Automatenstationen sind.



Angespannte Ertragslage trotz höherer Bruttomargen

Ein Indikator für den hohen Konkurrenz- und Ertragsdruck im österreichischen Tankstellenmarkt sind die relativ geringen Bruttomargen beim Treibstoffabsatz. Der Preisaufschlag, den die Stationsbetreiber verbuchen, ist 2018 mit den Treibstoffpreisen zwar deutlich gestiegen, auf 12,3 Cent pro Liter Diesel und 12,6 Cent pro Liter Eurosuper, liegt aber im Vergleich der Margen 16 westeuropäischer Länder weiterhin im unteren Drittel. Im Wesentlichen soll die Bruttomarge die Transport-, Investitions- und Betriebskosten und die Pächterprovisionen abdecken. Damit bleibt den Tankstellenbetreibern sehr oft nur ein Gewinn von 1 bis 2 Cent pro Liter Treibstoff (Q.: Fachverband Energiehandel Österreich; Scope, Tankstellenmarkt Deutschland).

Der knappe Ertragsspielraum ist nicht unbedingt die Folge der hohen Tankstellendichte im Land, wie sich daran zeigt, dass die Margen der Tankstellen in Großbritannien, Frankreich und Deutschland - Märkten, in denen nur relativ wenige Stationen betrieben werden - deutlich unter den österreichischen Ergebnissen liegen. In den drei Ländern verdienen die Tankstellenbetreiber am Verkauf von einem Liter Diesel im Durchschnitt nur 8 Cent brutto. Maßgeblich für die geringen Margen dürften in Deutschland und Frankreich die vergleichsweise hohe Wettbewerbsintensität sein und in Großbritannien die hohe Zahl billiger Supermarkttankstellen. Hingegen verbucht eine Durchschnittstankstelle in Norwegen oder der Schweiz, zwei Länder mit einer relativ hohen Stationsdichte, einen Preisaufschlag im Bereich von mehr als 28 Cent pro Liter Diesel. Zumindest in der Schweiz ermöglicht die hohe Zahl an Automatenstationen höhere Gewinnspannen.

Am Beispiel des deutschen Tankstellennetzes zeigt sich auch, dass die niedrigen Bruttomargen beim Treibstoffabsatz kein Hindernis für gute betriebswirtschaftliche Ergebnisse sind. Der Bruttobetriebsüberschuss auf Branchenebene erreicht in Deutschland 6,2 % vom Umsatz, den höchsten Wert im EU-Vergleich (EU-Ø 5,2 %; z. Vgl. in Österreich 4 %). Die hohe Effizienz des deutschen Tankstellennetz erklärt sich vor allem mit der starken Ausrichtung auf zusätzliche Geschäftsfelder, wie Shops mit einem umfangreichen, qualitativ hochwertigen Angebot (Q.: Scope, Tankstellenmarkt Deutschland). Auf jeden Fall ist die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit von Tankstellen über den Treibstoffabsatz allein kaum möglich.

Treibstoffverbrauch erreichte 2018 einen Rekordwert

Treibstoffverbrauch*					
	2018	Ø 96-16	2017	2018	1-6 19
	Mio. l				
Normalbenzin	20	-17,3%	-2,6%	-4,8%	-6,0%
Super	2.162	0,5%	-1,1%	2,5%	-0,5%
Diesel **	8.320	4,0%	2,9%	0,6%	1,2%
Insgesamt	10.502	2,2%	2,1%	1,0%	0,9%

* Menge, die dem Verbrauch im Inland zugeführt wurde

** Dieselsatz nur zu 57 % über öffentliche Tankstellen

Q.: Fachverband Mineralölindustrie; UniCredit Research

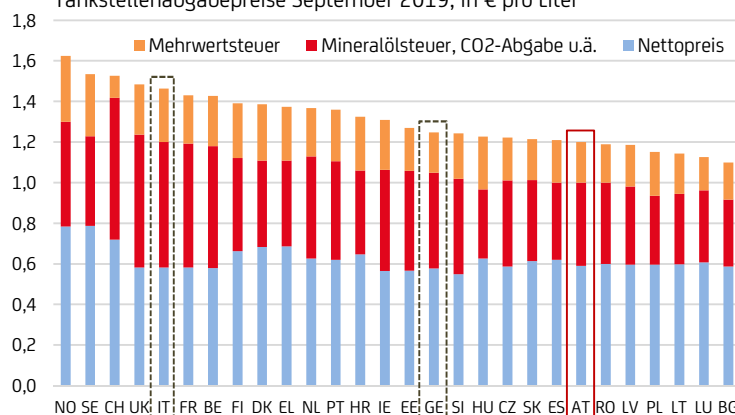
Stand: September 2019

Langfristig erhöht sich der Treibstoffverbrauch, angetrieben von der kontinuierlich wachsenden Zahl an Kraftfahrzeugen und der zunehmenden Verkehrsleistung. In den letzten Jahrzehnten sind sowohl der Personen- als auch der Gütertransport auf Österreichs Straßen fast ohne Unterbrechung gestiegen und sorgten trotz der verbrauchsärmeren Fahrzeugflotte für eine fast stetig wachsende Treibstoffnachfrage. Einzelne Jahre mit Verbrauchsrückgängen waren im Wesentlichen die Folge einer schwachen Wirtschaftsentwicklung, starker Preissteigerungen oder wurden von regulatorischen Veränderungen ausgelöst, die zuletzt 2017 einen deutlichen Rückgang der Neuwagennachfrage mit sich brachten.

2018 wurden in Österreich 10,5 Mrd. l Treibstoff verbraucht, mehr als je zuvor. Davon wurden allerdings etwa 25 % in Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen getankt (Q. ÖAMTC). Die seit Jahren hohe ausländische Treibstoffnachfrage erklärt sich mit den Preisdifferenzen zu den Nachbarländern. Mitte September kostete ein Liter Diesel in Italien 18 % und in Deutschland noch 3 % mehr als in Österreich, Superbenzin sogar um 20 % bzw. um 11 % mehr. Der Preisvorteil der heimischen Tankstellen ergibt sich in erster Linie aus den niedrigeren Verbrauchssteuern. Beispielsweise liegt der Steueranteil am Tankstellenabgabepreis von Diesel hierzulande bei 51 %, in Italien bei 60 % und in Deutschland bei 54 %.

Dieselpreise in Europa

Tankstellenabgabepreise September 2019; in € pro Liter



Q.: EC, GlobalPetrolPrices, Norwegian Tax Administration, Eidgenössische Zollverwaltung; UniCredit Research

Der Treibstoffverbrauch spiegelt sich nur zum Teil in den Tankstellenumsätzen, nicht nur weil rund 43 % der Dieselmenge über betriebliche Tanklager großer Unternehmen und öffentlicher Einrichtungen abgegeben werden. Darüber hinaus liefern die Tankstellenshops vermutlich einen immer höheren Beitrag zum Umsatz des öffentlichen Tankstellennetzes. 2018 ist der Branchenumsatz real um 3,2 und infolge der hohen Benzinpreissteigerungen nominell um fast 12 % auf 3,8 Mrd. € gestiegen. Im ersten Halbjahr 2019 hat sich der Umsatzanstieg trotz des langsameren Zuwachses des Treibstoffabsatzes noch etwas beschleunigt, auf 3,3 % real

(Tab. S. 10). Vermutlich profitieren die Tankstellen von noch stärkeren Shopumsätzen als in den letzten Jahren (wobei sich der Bereich vom Lebensmittelhandel statistisch kaum abgrenzen lässt). Infolge der Konjunkturabkühlung und des leichten Rückgangs der Lkw-Fahrleistung ab der Jahresmitte muss in der zweiten Jahreshälfte mit einer schwächeren Treibstoffnachfrage gerechnet werden.

Das Tankstellennetz wird in Zukunft weiter ausgedünnt

Die Nachfrage nach Transportleistungen wird zwar weiter wachsen, vor allem weil die Bevölkerung älter und mobiler wird und mit dem E-Commerce-Geschäft der Bedarf an Logistikdienstleistungen zunimmt. Allerdings wird der Verbrauch fossiler Treibstoffe, weder im Gütertransport noch im privaten Pkw-Verkehr, nicht mehr nennenswert zulegen, auch nicht in den nächsten zwei Jahrzehnten. Hintergrund ist der langsam abnehmende Treibstoffverbrauch der Fahrzeugflotte aufgrund verbrauchsärmerer Verbrennungsmotoren und einem wachsenden Anteil von Elektro- und Hybridfahrzeugen.

Laut aktuellem EU-Energieszenario wächst die durchschnittliche Transportleistung auf Österreichs Straßen bis 2050 im Personenverkehr um 0,6 % pro Jahr (nach +0,8 % seit 2000) und im Güterverkehr um rund 1 % (nach +2 % seit 2000). Zugleich wird der gesamte Energieverbrauch im Straßenverkehr um durchschnittlich 0,1 % im Jahr sinken (nach +0,8 % seit 2000), davon der Verbrauch an fossilen Treibstoffen wahrscheinlich deutlich rascher. Insgesamt wird im selben Zeitraum mit einem Rückgang des Erdölverbrauchs in Österreich von 0,4 % im Jahr gerechnet (nach -0,2 % seit 2000).

Das Tankstellengeschäft wird sich in Zukunft erheblich verändern, keinesfalls aber bedeutungslos werden. Dagegen spricht in erster Linie die wachsende Fahrleistung mit Pkw und Nutzfahrzeugen, wobei im Personenverkehr private Fahrzeuge langsam von gewerblichen Transportangeboten abgelöst werden, beispielsweise von Carsharing-Angeboten oder Taxis.

Allerdings werden die Tankstellen mittelfristig mit der zunehmenden Verbreitung von Hybrid- und Elektroantrieben einen erheblichen Teil ihres Treibstoffgeschäfts verlieren. Die Betreiber sind gezwungen, die Zapfsäulen durch Ladestationen zu ersetzen, sich andere Ertragsfelder zu erschließen und/oder das Stationsnetz deutlich zu verkleinern. Boston Consulting rechnet damit, dass schon in den nächsten 15 Jahren der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge in Teilen Europas, angetrieben von gezielten Förderanreizen, wenigstens 40 % vom Kfz-Bestand erreichen könnte (wesentlich mehr als die Schätzung im Basisszenario des Umweltbundesamtes für Österreich ergibt; vgl. S. 11). Infolge des rückläufigen Treibstoffabsatzes würde ohne entsprechende Maßnahmen etwa die Hälfte der Tankstellen unprofitabel, da sie aufgrund der sinkenden Kundenfrequenz auch einen erheblichen Teil ihrer Dienstleistungs- und Shop-Umsätze verlieren (Q.: Is There A Future For Service Stations, BCG 2019).

Eine pauschale Beurteilung der Branche ist aufgrund der spezifischen Risiken und Chancen der Netzwerke zwar nicht möglich. Grundsätzlich sind aber Tankstellen im städtischen Umfeld, wo E-Autos und alternative Transportmöglichkeiten relativ stark verbreitet sein werden, wirtschaftlich stärker gefährdet als Stationen an Autobahnen, wenn sie zudem mit einem vielseitigen Handels- und Dienstleistungsangebot ausgestattet sind. Auch reine Automatentankstellen, wo nur fossile Treibstoffe abgegeben werden, sind ohne eine weitreichende Transformation, beispielsweise zu Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge, zukünftig von der Schließung bedroht.

Zum Weiterlesen:

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

Bank Austria Economic News: Die neuesten Veröffentlichungen der Abteilung Economics & Market Analysis Austria direkt in Ihrem Posteingang. Registrieren Sie sich bitte unter <https://nl-reg.bankaustria.at/nl/registration?m=eco-de>

Sollten Sie Fragen haben schicken Sie uns ein E-Mail unter 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, Gregor Hofstätter-Pobst, Jürgen Kullnigg, Mauro Maschio, Günter Schubert, Susanne Wendler.

Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianni Franco Papa, Ranieri De Marchis, Livia Aliberti Amidani, Christine Buchinger, Olivier Khayat, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Mario Pramendorfer, Eveline Steinberger-Kern, Ernst Theimer, Karin Wisak-Gradinger.

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.