

Kfz-Wirtschaft

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

Mit Detailberichten:
KFZ-HANDEL
KFZ-WERKSTÄTTEN
TANKSTELLEN

JULI 2022



Branchenberichte – Rückblick

- Mai 2022: Einzelhandel
- April 2022: Lebensmittel- und Getränkeherzeugung
- Februar 2022: Holzwirtschaft, Bauzulieferungen
- Jänner 2022: Bauwirtschaft

Branchenberichte – Vorschau

- September 2022: Tourismus

Branchenüberblick

- Mai 2022: Branchenüberblick Frühjahr 2022

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: Juli 2022

Zusammenfassung

■ Struktur: Kfz- und Zubehörhandel 33,7 Mrd. € Umsatz, Werkstätten 5,4 Mrd. € Umsatz

Mit dem zunehmenden Konkurrenzdruck im Servicebereich wurde es vor allem für kleinere Kfz-Händler in den vergangenen zehn Jahren schwieriger, die geringen Verdienstmöglichkeiten im Fahrzeughandel mit Erträgen aus dem Werkstattgeschäft zu alimentieren. (Seite 4)

Die Pkw-Anschaffungskosten für private Haushalte haben im vergangenen Jahrzehnt kaum zugelegt, gebremst von vielen Verkaufsaktionen im Neuwagengeschäft. Erst seit 2020 steigen die Preise für neue und gebrauchte Autos wieder kräftig, bis Mitte 2022 um durchschnittlich 7,8 % pro Jahr. Der Preisanstieg erklärt sich mit höheren Listenpreisen und weniger Preisnachlässen bei Neuwagen und der Tatsache, dass der Nachfrage vor allem im Gebrauchtwagenmarkt kein ausreichend hohes Angebot gegenübersteht. (Seite 5f)

■ Konjunktur und Perspektiven: Krise im Fahrzeughandel setzt sich 2022 fort

Der Kfz-Handel steckt in seiner schwersten Krise seit Jahrzehnten. Seit 2017 sinken die Neuwagenverkäufe, zuletzt im ersten Halbjahr 2022 um 19 %. Trotz des hohen Umsatzplus von 11,7 % 2021 verfehlte der Kfz-Handel das Vorkrisenniveau. 2022 ist der Spartenumsatz bis April wieder um 6 % nominell gesunken. Da die Geschäftserwartungen der Kfz-Händler im Juni noch äußerst pessimistisch waren, ist zumindest auch im dritten Quartal mit einem Umsatzrückgang zu rechnen. (Seite 7)

Den Kfz-Handel belasten die schwache Nachfrage und Lieferprobleme bei Neufahrzeugen. In weiterer Folge kommt es im Gebrauchtwagenmarkt zu Angebotsengpässen und steigenden Fahrzeugpreisen. Eine nachhaltige Entspannung des Automarktes kann 2023 erwartet werden, unter der Voraussetzung, dass sich das volatile wirtschaftliche Umfeld stabilisiert. (Seite 7f)

Der Kfz-Servicebereich stützt die Spartenkonjunktur 2022, gemessen am Umsatzplus von rund 6 % bis April. Zudem signalisieren die leicht optimistischen Geschäftserwartungen der Unternehmen weitere Zuwächse in nächsten Monaten. (Seite 8)

Der Bedeutungsverlust der Autohändler hat sich in der aktuellen Krise beschleunigt. Es werden nicht nur Gebrauchtwagen sondern zunehmend auch Neuwagen online gekauft. (Seite 9)

Elektroautos bleiben auf der Überholspur trotzdem u. a. die hohen Anschaffungspreise eine flächendeckende Verbreitung der Fahrzeuge behindern. Dazu braucht es neue Finanzierungsformen und Besitzermodelle, wie sie unter den Stichworten Auto-Abos, flexible, nutzungs-basierte Angebote oder „Shared Mobility“ zunehmend angeboten werden. Damit wird der Neuwagenkauf verstärkt zu den Herstellern bzw. markenunabhängigen Vermittlungsportalen wandern und das traditionelle Händlernetz weiter unter Druck bringen. (Seite 10f)

■ Tankstellen (1.200 Betriebe, 2.750 Stationen, 4,9 Mrd. € Umsatz): Ära der fossilen Treibstoffe geht (nur) langsam zu Ende

Der Treibstoffverbrauch hat sich vom Rekordminus von 12 % 2020, mit einem Plus von 4 % 2021 wenig erholt. Verbrauchsmindernd wirkten der Rückgang der Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren und die stark gestiegenen Treibstoffpreise. Voraussichtlich wird auch der Mehrverbrauch der ersten vier Monate 2022 von 9,3 %, im weiteren Jahresverlauf wieder schwächer, wie die rückläufigen Neu- und Gebrauchtwagenzulassungen und die Konjunkturabkühlung erwarten lassen. (Seite 12)

Der Treibstoffverbrauch spiegelt sich nur zum Teil in den Tankstellenumsätzen, v. a. aufgrund des zunehmend größeren Beitrags der Tankstellenshops. Für die hohen nominellen Umsatzzuwächse der Tankstellen 2021 von 23,2 % und bis April 2022 von 48,3 % waren aber in erster Linie die Treibstoffpreise verantwortlich. (Seite 12f)

Langfristig wird der Treibstoffverbrauch abnehmen und sich das Tankstellengeschäft deutlich verändern; eine neuerliche Ausdünnung des Stationsnetzwerks ist zu erwarten. (Seite 13)

1. Fahrzeughandel: Struktur

	Handel					
	Unternehmen		unselb. Beschäftigte*		Umsatz nominell**	
	2020 in 1.000	2008-20 Vdg.	2021 in 1.000	2008-21 Vdg.	2021 Mrd. €	2008-21 Vdg.
ÖNACE 45, 46, 47 (exkl. 47.3)						
Großhandel	22,5	-11%	192,1	8%	161,8	13%
Kfz-Handel, Werkstätten, Tankstellen	13,4	26%	77,2	2%	44,0	48%
Einzelhandel	41,0	4%	292,9	13%	72,5	45%

* Daten ohne geringfügig Beschäftigte ** hochgerechnet auf 2021 mit den Veränderungen lt. Konjunkturstatistik
Q.: Statistik Austria, Dachverband der Sozialversicherungsträger; UniCredit Research

Von den 13.400 Unternehmen des Bereichs Kfz-Wirtschaft sind laut Strukturerhebung 4.200 Groß- und Einzelhändler mit Neu- bzw. Gebrauchtfahrzeugen (Umsatz 28,5 Mrd. €), 5.900 Kfz-Werkstätten (5,4 Mrd. €), 1.700 Kfz-Teile- und -Zubehörhändler (4,4 Mrd. €), 500 Motorradhändler (0,8 Mrd. €) und 1.200 Tankstellen mit 2.750 Stationen (4,9 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.

Zahl der Konkurrenten wächst vor allem im markenungebundenen Gebrauchtwagenhandel und im Servicebereich

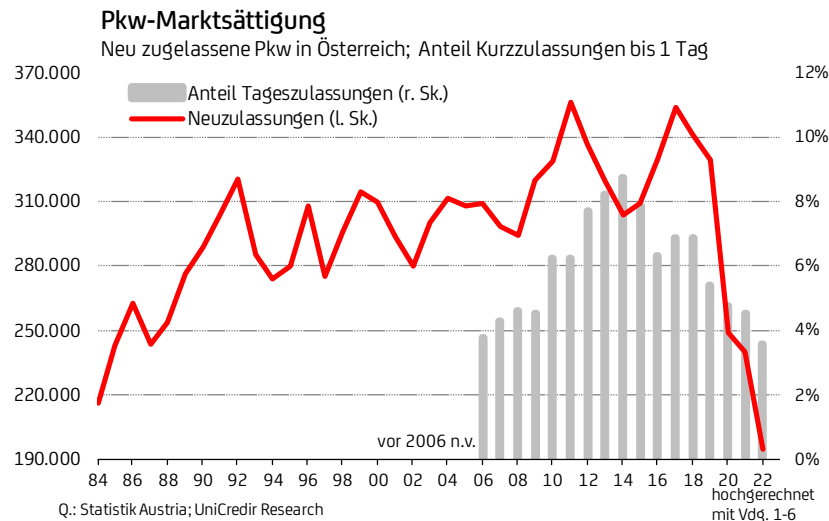
Der Kfz- und Zubehörhandel und die Kfz-Werkstätten, kurz die Kfz-Wirtschaft, unterliegen auf EU-Ebene der sogenannten Gruppenfreistellungsverordnung (GVO), die im Wesentlichen einzelne wettbewerbsbeschränkende Vereinbarungen erlaubt, vor allem vertikale Vertriebsbindungen zwischen den Kfz-Herstellern und den Händlern. Die Umsetzung der GVO 2003 und der größeren Novellen der Verordnung hatte jeweils erhebliche strukturelle Veränderungen im Kfz-Handel zur Folge. In den letzten Jahren strafften die Hersteller und Importeure ihr Händlernetzwerk ebenso wie das Werkstattnetz wieder, wobei die Zahl der Händlerverträge seit 2015 um rund ein Viertel reduziert worden ist (im A&W Importeursfolder waren 2021 noch ca. 1.600 Markenstandorte in Österreich gelistet).

Gleichzeitig ist die Zahl der Mitgliedsbetriebe in der Fachgruppe Kfz-Handel und im Werkstattbereich kontinuierlich gestiegen. Die Neugründungen markenungebundener Kfz-Handelsbetriebe dürfte einerseits schwerpunktmäßig im Gebrauchtwagenhandel erfolgt sein. Andererseits haben mit der GVO-Reform 2013 freie, Nicht-Vertragswerkstätten unter anderem einen erweiterten Zugriff auf technische Informationen der Hersteller erhalten, was einen veritablen Gründungsboom in dem Bereich auslöste. Durch den stark gestiegenen Konkurrenzdruck im Servicebereich dürfte sich die wirtschaftliche Situation vor allem kleinerer Händler verschlechtert haben, da es für die Betriebe zunehmend schwieriger wurde, die geringen Verdienstmöglichkeiten im Fahrzeughandel mit Erträgen aus dem Werkstattgeschäft zu alimentieren.

Die Ertragslage der Autohändler ist durch die rückläufigen Absatz- und Umsatzzahlen der letzten Jahre noch stärker unter Druck geraten, trotzdem die Verkaufsaaktionen im Autohandel erheblich eingeschränkt worden sind, worauf der Rückgang der Kurzzulassungen und die steigenden Anschaffungskosten für Pkw hinweisen. Als Ertragsindikator steht die Umsatzrentabilität der Betriebe im Sample der KMU Forschung Austria zur Verfügung, die von 2,1 % 2018 auf 1,5 % 2019/20 gesunken, den letztverfügbaren Daten, bei den Kfz-Werkstätten im Spartendurchschnitt von 4,5 % auf 4,2 %.

Rückgang der Tageszulassungen, Flottenkäufe und Pkw-Verkaufsaktionen ...

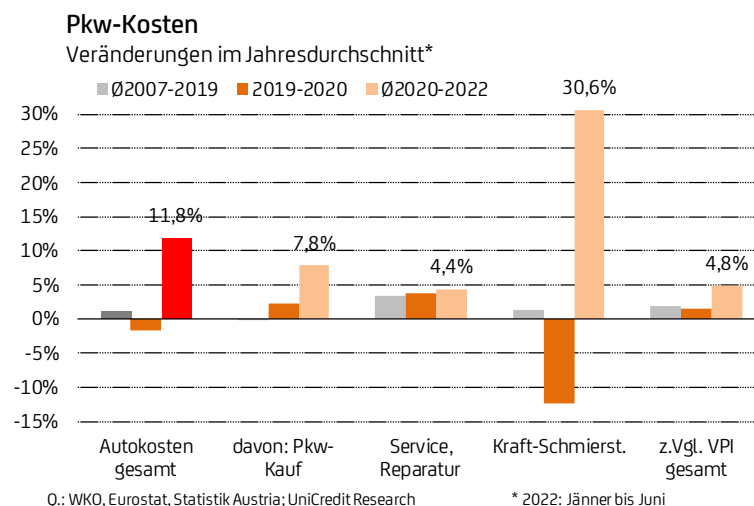
Mit dem Konjunkturinbruch im Autohandel sind ab 2018 nicht nur die Neuzulassungen gesunken, sondern auch die Zahl der Tageszulassungen. Das formale An- und Abmelden innerhalb eines Tages verwenden Autohändler grundsätzlich zur Marktanteilspflege, um „Jungwagen“ mit Preisnachlässen im Inland beziehungsweise als Gebrauchtwagen im Ausland anzubieten (zuletzt sorgten die Tageszulassungen 2017 für einen Pkw-Absatzrekord).



Der überdurchschnittlich hohe Rückgang der gesamten Tages- und Kurzzulassungen bis 60 Tage von 40 % 2020 und weiteren 9 % 2021, ist nicht nur ein Hinweis darauf, dass der Anteil von tatsächlich zu Neuwagenkonditionen verkauften Autos zugelegt hat, sondern korrespondiert auch mit der Tatsache, dass die Autonachfrage von Nicht-Privaten (juristischen Personen, Firmen etc.) vor allem im ersten Pandemiejahr deutlich stärker als von Privaten gesunken ist. Die lockdownbedingten Einschränkungen haben den Flottenmarkt besonders hart getroffen, da es wenig Bedarf an Leasing- und Mietautos, Car-Sharing-Angeboten und Firmenautos gab. In weiterer Folge ist die Zahl der Vorführ- und Jungwagen, die überwiegend an Private verkauft werden, gesunken.

... erhöht die Pkw-Anschaffungskosten

Die Ausgaben der österreichischen Konsumenten für die Anschaffung und den Betrieb eines Autos wurden im letzten Jahrzehnt vor allem von den Service- und Treibstoffkosten angetrieben. Hingegen sind die Anschaffungskosten für neue und gebrauchte Kfz bis 2019 kaum gestiegen, trotz der



höheren Nachfrage nach stärker motorisierten und vielfach teureren Fahrzeugen (seit 2013 hat der Neuzulassungsanteil von Pkw der höchsten ausgewiesenen Motorleistungsklasse ab 126 Kilowatt von 11 % auf 18,4 % zugelegt).

Die schwache Entwicklung der Pkw-Anschaffungskosten war unter anderem die Folge der hohen Preisnachlässe im Neuwagenhandel. Auslöser davon sind grundsätzlich der hohe Konkurrenz- und Preisdruck unter den Herstellern beziehungsweise im Autohandel selbst und die Tatsache, dass viele der erstmals zugelassenen Pkw bereits als verbilligte Vorführ- oder Jungwagen auf den Markt gekommen sind.

Erst seit 2020 legen die Preise für neue und gebrauchte Autos in Österreich wieder kräftig zu, bis Mitte 2022 um durchschnittlich 7,8 % pro Jahr. Der Preisanstieg ist vor dem Hintergrund der stark rückläufigen Absatzzahlen bemerkenswert und ein Hinweis darauf, dass kaum Preisnachlässe gewährt wurden und die Listenpreise für Neuwagen gestiegen sind, angetrieben von der hohen Inflation, von strengeren Abgasnormen und einer verbesserten Ausstattung der Fahrzeuge.

Zudem erklären sich die höheren Fahrzeugpreise damit, dass etwa seit Mitte 2021 der Pkw-Nachfrage vor allem im Gebrauchtwagenmarkt kein ausreichend hohes Angebot gegenübersteht. Im ersten Halbjahr 2022 wurden Gebrauchtwagen sogar um durchschnittlich 18 % teurer, Neuwagen noch um durchschnittlich 7 %. Auf jeden Fall bremsen die höheren Fahrzeugpreise die nominellen Umsatzeinbußen des Kfz-Handels, der bis April ein Minus von 12,7 % preisbereinigt und von 6 % nominell verbuchte.

Top-20 Automarken in Österreich

	Pkw-Neuzulassungen						Marktanteile	
	2021	Ø 95-05	Ø 05-19	2020	2021	1-6 22	2021	95-21 ¹
Gesamt	239.803	1,0%	0,5%	-24,5%	-3,6%	-19,2%	100%	-
<i>davon: (Marktanteil Top-20 96 %):</i>								
VW	35.966	1,2%	-0,1%	-27,3%	-6,0%	-30,2%	15,0%	-2,0
Skoda	21.808	14,1%	3,8%	-13,5%	-7,6%	-24,5%	9,1%	7,5
BMW / Mini	18.204	3,0%	3,6%	-18,3%	-1,0%	-8,3%	7,6%	3,9
Renault / Dacia	17.893	0,4%	2,5%	-24,4%	-12,1%	-17,2%	7,5%	0,9
Seat / Cupra	17.121	4,5%	6,9%	-18,9%	6,7%	-21,0%	7,1%	5,4
Mercedes / Smart	12.733	2,5%	2,5%	-21,2%	-4,1%	-16,9%	5,3%	2,0
Audi	12.424	1,8%	-2,3%	-12,8%	13,1%	-3,7%	5,2%	-0,0
Ford	12.109	-3,0%	-0,1%	-27,6%	-13,6%	-19,2%	5,0%	-4,5
Hyundai	11.936	14,9%	4,4%	-22,6%	-8,6%	1,4%	5,0%	4,2
Fiat	9.831	0,8%	0,7%	-33,2%	10,2%	-61,0%	4,1%	0,1
Opel	8.398	-2,6%	-3,2%	-43,7%	-12,8%	-38,7%	3,5%	-9,0
Kia	8.266	20,4%	3,8%	-26,5%	19,2%	12,3%	3,4%	3,1
Peugeot	7.667	3,4%	-2,8%	-21,0%	-14,5%	-15,0%	3,2%	-1,1
Mazda	7.176	-0,9%	-1,0%	-37,8%	4,4%	-23,3%	3,0%	-2,0
Toyota	6.294	2,0%	-5,2%	-17,3%	9,9%	41,9%	2,6%	-1,7
Suzuki	5.671	2,4%	2,3%	-38,0%	6,5%	-40,1%	2,4%	0,6
Citroen / DS	5.200	2,9%	-3,2%	-21,7%	-16,0%	-36,8%	2,2%	-1,2
Tesla	4.700	n.v.	n.v.	8,9%	45,6%	-9,4%	2,0%	n.v.
Volvo / Polestar	3.186	1,5%	2,4%	-24,3%	-5,2%	5,3%	1,3%	0,3
Nissan / Infiniti	2.412	-5,5%	-1,1%	-34,0%	-16,0%	-23,4%	1,0%	-2,2

¹ Veränderung in Prozentpunkten

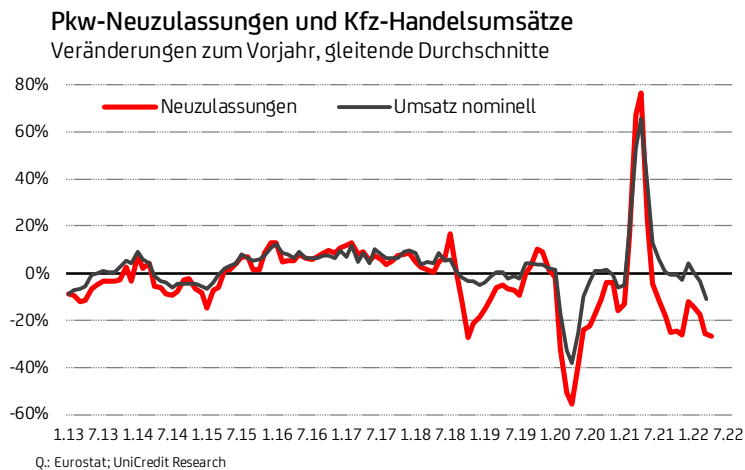
Q: Statistik Austria; UniCredit Research

2. Fahrzeughandel: Konjunktur und Perspektiven

Krise im Fahrzeughandel setzt sich 2022 fort

Der Kfz-Handel steckt aktuell vermutlich in seiner schwersten Krise seit Jahrzehnten. Seit dem Rekord an Neuzulassungen 2017 von 353.000 Pkw sind die Neuwagenverkäufe in Österreich rückläufig. Falls es 2022 zu keiner nachhaltigen Trendwende kommt, werden erstmals seit 1981 wieder weniger als 200.000 Pkw neu registriert.

Der Umsatz der Kfz-Händler spiegelt die Absatzzahlen: 2021 konnte die Sparte ihr Umsatzminus aus 2020, auch aufgrund höherer Gebrauchtwagenverkäufe, nominell zwar knapp ausgleichen. Allerdings ist das Umsatzvolumen aufgrund des bereits schwachen Ergebnisses 2019 noch unter dem Vorkrisenniveau geblieben (Tabelle, S. 9).



Im ersten Halbjahr 2022 sind die Pkw-Neuzulassungen um weitere 19 % gesunken, die Gebrauchtwagenzulassungen noch um 13 %. Von den Top-20 Marken in Österreich sind die Zulassungszahlen nur bei vier Unternehmen gestiegen (Tabelle, S. 6). Den Kfz-Handel belastet nicht nur die schwache Nachfrage. Brancheninternen Berichten zufolge konnte schon 2021 die Neuwagenanfrage nicht mehr zur Gänze gedeckt werden. Im laufenden Jahr ist nicht nur die Kfz-Nachfrage weiter gesunken, sondern es haben auch die Lieferprobleme bei den Neufahrzeugen zugenommen. Die Ursachen dafür sind zum Teil Produktionsausfälle infolge der Pandemie und der Mangel an Halbleitern beziehungsweise anderen Rohstoffen und Vorprodukten, der durch den Krieg in der Ukraine noch verstärkt wurde.

Der Mangel an Neufahrzeugen hat die Gebrauchtwagenanfrage angekurbelt und damit auch in dem Segment Angebotsengpässe verursacht. Laut Eurotax wurden in Österreich im Juni 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 14 % weniger 2- bis 4-jährige Fahrzeuge angeboten, die allerdings im Durchschnitt einen um 20 % höheren Restwert hatten. Im Vergleich zum Mai 2022 hat sich der Anstieg der Gebrauchtwagenpreise zwar schon etwas verlangsamt. Dennoch erwartet Eurotax, dass die Preise für 3-jährige PKW bis Ende 2022 weiter zulegen und im Dezember noch um 11 % über dem Vorjahreswert liegen werden. Eine nachhaltige Entspannung des Gebrauchtwagenmarktes wird erst mit Ende der Lieferprobleme bei den Neuwagen möglich sein und das vermutlich frühestens 2023 (Q.: Eurotax 6/2022).

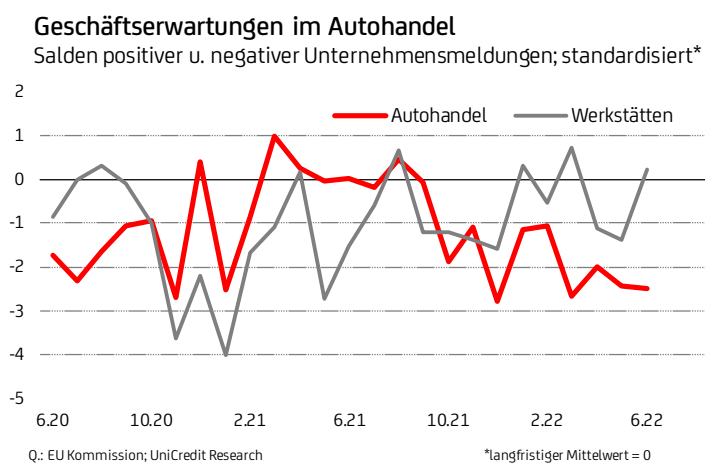
Die Geschäftserwartungen der Kfz-Händler liegen seit Monaten auf einem ähnlich tiefen Niveau wie Mitte 2020 und waren damit pessimistischer als in den gesamten zwei Jahrzehnten davor. Im Juni 2022 lag der Anteil der Autohändler, die in den nächsten drei Monaten mit einem weiteren Rückgang der Geschäftstätigkeit rechnen um 55 % über dem Anteil optimistischer Händler. Das heißt, dass im Kfz-Handel zumindest im dritten Quartal weitere Umsatzeinbußen zu erwarten sind.

Erst 2023 sollte der Neuwagenabsatz wieder langsam zulegen, angetrieben von den möglichen Ausgabenzuwächsen für dauerhafte Konsumgüter. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich

das äußerst volatile wirtschaftliche Umfeld zumindest stabilisiert und es zu keinen weiteren Lieferschwierigkeiten bei den Fahrzeugherstellern kommt.

Kfz-Service stützt die Spartenkonjunktur 2022

Langfristig konnten die Fahrzeughändler die schwache Entwicklung der Handelsumsätze sehr oft mit ihren Werkstatteinnahmen alimentieren. 2020 sind die Werkstattumsätze zumindest weniger tief als die Handelsumsätze gesunken und 2021 wieder stärker gestiegen. In den ersten vier Monaten 2022 wurde im Servicebereich sogar ein nominelles Umsatzplus von rund 6 % verbucht. Zudem waren die Geschäftserwartungen für die nächsten Monate im Juni per Saldo wieder leicht optimistisch. Aufgrund des deutlich niedrigeren Umsatzvolumens der Kfz-Werkstätten kann das Minus im Handelsbereich allerdings nicht ausgeglichen werden (Tabelle, S. 9).



Neue Pkw-Zulassungsrekorde gehören der Vergangenheit an, der Autobestand wird aber weiter steigen

Die Annahme, dass der längst hohe Motorisierungsgrad in Österreich (mit 573 Pkw pro 1.000 Einwohner, im Vergleich zu 560 im EU-Ø) und das geringe Alter der Kfz-Flotte in Österreich (mit 8,5 Jahren im Vergleich zu 12 Jahren im EU-Ø), neue Pkw-Absatzrekorde verhindern würden, hat sich zumindest bis 2017 als unrichtig erwiesen; 2017 wurden 353.000 Pkw und damit mehr Fahrzeuge als je zuvor im Land erstmals registriert. Der Motorisierungsgrad wächst kontinuierlich und ist ein Hinweis auf den unverändert hohen gesellschaftlichen Stellenwert des Autos.

Die wenigen Indikatoren, die auf einen Rückgang des privaten Pkw-Verkehrs schließen lassen, beziehen sich zumeist auf Ballungsräume. Beispielsweise nutzten in Wien vor zwei Jahrzehnten noch 37 % der Bevölkerung das Auto für Alltagswege, zuletzt nur mehr 26 % (Q.: Wiener Linien). Zudem sind die Pkw-Neuzulassungen in allen Wiener Innenstadtbezirken seit Jahren rückläufig. Mobilitätshebungen in Graz zeigen eine ähnliche Entwicklung.

Darüber hinaus erklärt sich der Rückgang der neu ausgestellten Pkw-Lenkerberechtigungen von durchschnittlich 2 % in den letzten Jahren größtenteils mit dem Rückgang der Zahl 17-19-Jähriger von durchschnittlich 1,6 % im selben Zeitraum.

Der Pkw verliert aber Anteile am Modal Split, der Verteilung der Transportleistung auf die einzelnen Verkehrsmittel. Von 2000 bis 2019 ist der Pkw-Anteil am Personentransport im Landverkehr um 1,5 Prozentpunkte auf ca. 72 % gesunken, die Beförderungsleistung aber noch um 22 % gestiegen. In den zwanzig Jahren hat vor allem die Bahn Anteile gewonnen. Erst im Pandemiejahr 2020 wurde die Bahn als Transportmittel stärker gemieden, wobei die Mobilität der Bevölkerung insgesamt deutlich rückläufig war. Der Pkw-Anteil am Modal Split dürfte 2021 wieder leicht gesunken sein, wie der höhere Zuwachs der Personentransportleistung der Bahn (+13 %) im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr zeigt (+10 %, jeweils laut ÖBB Schätzung).

Österreichs Pkw-Flotte wird in Zukunft weiterwachsen, laut einer Schätzung des Umweltbundesamtes aus 2019 von 5,2 Millionen auf rund 6,5 Millionen Fahrzeuge bis 2050. Allerdings liegen

die Zuwächse von durchschnittlich 0,8 % pro Jahr weit unter jenen der letzten Jahrzehnte und werden vermutlich noch schwächer ausfallen, vor dem Hintergrund der anhaltend hohen Energiepreise bzw. der Tatsache, dass Elektroautos in absehbarer Zeit kaum billiger werden. Spätestens 2035 sollen alle Neuzulassungen und bis 2040 der Großteil des Pkw-Bestandes in Österreich emissionsfrei fahren, um die Klimaneutralität des Landes zu erreichen.

Das Auto verliert nur langsam an Bedeutung, die Kfz-Wirtschaft etwas rascher an Geschäftsmöglichkeiten

Die Menschen werden in Zukunft nicht weniger mobil, aber ihr Mobilitätsverhalten wird sich nachhaltig verändern, angetrieben von der Digitalisierung des Wirtschaftslebens, der Urbanisierung und dem Klimawandel. Vor allem verliert der motorisierte Individualverkehr Anteile am Modal Split, wobei die Transportleistung mit dem Pkw zwar weiter zunimmt, allerdings langsamer als mit anderen Verkehrsmitteln (laut EU-Referenzszenario für Österreich wird die Personenverkehrsleistung ohne Flüge, das ist die Zahl der Personen mal der zurückgelegten Wegstrecke, von 2020 bis 2050 um 1,4 % im Jahr zulegen, davon mit privaten Kfz um 1,1 %).

Zugleich hat sich der Bedeutungsverlust der Autohändler in der aktuellen Krise beschleunigt. Während längst ein erheblicher Teil des Gebrauchtwagenhandels von Internet-Plattformen gesteuert wird, werden in den letzten Jahren auch Neuwagen zunehmend in Onlineshops gekauft (zumindest machen 80 % der deutschen Pkw-Käufer:innen vor dem Online-Kauf noch eine Probefahrt; Q.: DAT Report 2022). Darüber hinaus kommt der Autohandel in Zukunft im Neuwagengeschäft durch Mobilitätsangebote unter dem Stichwort „Shared Mobility“ stärker unter Druck (auch wenn die Nachfrage nach traditionellen Carsharing-Angeboten pandemiebedingt kurzfristig stark gesunken ist, wie der 2020 deutlich höhere Rückgang betrieblicher Pkw-Neuzulassungen von -28 % im Vergleich zu den privaten Zulassungen -17 % zeigte). Und schließlich übernehmen immer mehr Hersteller das ertragreiche Flottengeschäft, das wiederum unter den rückläufigen Dienstreisen leidet (Q.: EY, Autohandel 2025).

Das Umfeld begünstigt im Kfz-Handel „Agenturmodelle“, einem System wo auch Privatkund:innen ihr Auto direkt bei den Herstellern kaufen. Hier übernehmen die Hersteller die Preisgestaltung zu Gänze und vermeiden damit einen markeninternen Preiswettbewerb. Der Vorteil für die Kund:innen ist vor allem die höhere Preistransparenz, da die Fahrzeuge Online so viel wie im Autohaus kosten. Als Vorteil für die Händler werden der Wegfall der Rabattschlachten genannt und das verminderte Risiko von zu großen Fahrzeugbestellungen.

Elektroautos bleiben auf der Überholspur

Die Fahrzeugnachfrage wird in den nächsten Jahren wesentlich von der Umstellung der Flotte auf Elektro- oder Hybridantriebe angetrieben. Mithilfe von Förderungen ist die Nachfrage nach Elektroautos in den letzten drei Jahren bereits massiv gestiegen. Gleichzeitig haben die Hersteller ihre E-Flotten deutlich ausgebaut, auch um die EU-Vorgaben für den CO₂-Flottenausstoß einzuhalten

Kfz-Handel-, Werkstätten- und Tankstellenkonjunktur

	Beschäftigte		Umsätze*		Umsätze					
	2021	Mio. € 2021	nominelle Werte			reale Werte				
			Ø08-19	2020	2021	1-4 22	Ø08-19	2020	2021	1-4 22
Kfz-Handel, Werkstätten gesamt	68.808	39.100	2,0%	-10,7%	12,1%	-4,4%	1,0%	-12,5%	9,2%	-11,2%
Kfz-, Motorrad- u. Zubehörhandel	46.517	33.700	1,9%	-11,2%	11,7%	-6,0%	0,9%	-12,9%	9,0%	-12,7%
Kfz-Werkstätten	22.291	5.400	2,4%	-7,3%	13,9%	5,7%	1,3%	-9,9%	10,1%	-2,0%
Tankstellen	8.423	4.900	1,7%	-24,2%	23,2%	48,3%	1,5%	-15,1%	6,8%	10,0%

* Umsätze laut LSE 2020, hochgerechnet auf 2021

Q.: Statistik Austria, UniCredit Research

(ersten Schätzungen zufolge wurde das Ziel von durchschnittlich 95 g CO₂/km für alle Neufahrzeuge, die 2021 in der EU zugelassen wurden, erreicht; Q. ICCT).

In Österreich hat sich der Anteil rein elektrisch betriebener Pkw und Plug-In-Hybridfahrzeugen an den Neuzulassungen 2021 auf 20 % und am gesamten Pkw-Bestand auf 2,1 % erhöht. Im ersten Halbjahr 2022 sind zwar die Neuzulassungen von Elektroautos und Plug-In-Hybriden um 9,6 % gesunken, in erster Linie infolge der massiven Zuwächse im selben Vorjahreszeitraum. Ihr Anteil am Bestand hat aber weiter zugelegt, auf etwa 2,4 %, da die Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren mit 24 % noch wesentlich stärker eingebrochen sind.

Trotz des Absatzbooms haben rein elektrisch betriebene Autos für private Haushalte derzeit noch wenig Bedeutung. In den letzten drei Jahren sind über 80 % aller batterieelektrisch betriebenen Pkw von Unternehmen registriert worden (2021 83 % bzw. 28.000 Fahrzeuge). Elektroautos kosten weiterhin um rund 30 % mehr als vergleichbare konventionell angetriebene Fahrzeuge und sind aufgrund verschiedener steuerlicher Begünstigungen, u. a. der vollen Vorsteuerabzugsmöglichkeit, für Unternehmen grundsätzlich günstiger als für private Haushalte.

Voraussichtlich werden Elektroautos in den nächsten Jahren kaum billiger, vor allem weil die Preise für Batterien nicht sinken (dagegen spricht die steigende Nachfrage nach Stromspeichermöglichkeiten in Heimanwendungen und die Tatsache, dass Lithium derzeit nur eingeschränkt verfügbar ist und in absehbarer Zeit nicht ersetzt werden kann). Zudem bremsen die hohen Preise für neue Elektroautos bzw. für die Batterien, die aufgrund der Leistungsverluste früher oder später ersetzt werden müssen, die Entwicklung eines Gebrauchtwagenmarktes für E-Autos.

Es steht zwar außer Zweifel, dass trotz der noch wenig überzeugenden Kosten-Nutzen-Relation der Fahrzeuge und dem lückenhaften E-Tankstellennetz, die Elektromobilität in hohem Tempo weiter an Bedeutung gewinnt beziehungsweise gewinnen muss, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Allerdings behindern die hohen Anschaffungspreise und der zu kleine Gebrauchtwagenmarkt vor allem für einkommensschwache Gruppen den Zugang zur Elektromobilität. Das heißt, dass eine flächendeckende Verbreitung der Fahrzeuge neue Finanzierungsformen und Besitzermodele braucht (Stichworte sind flexible, nutzungsbasierte Angebote, Leasing oder Auto-Abos). Damit wird auch der Neuwagenkauf verstärkt zu markenunabhängigen Vermittlungsportalen wandern und das traditionelle Händlernetz unter Druck bringen.

Elektroautos auf der Überholspur

	Neuzulassungen in Österreich		
	2021	Vdg. z. Vj.	Anteil
Pkw gesamt	239.803	-4%	100%
darunter:			
Plug-In Hybride*	14.640	91%	6%
E-Pkw	33.366	109%	14%
dav.: Top-5 Marken			Anteile an E-Pkw
VW	5.881	140%	18%
Tesla	4.700	46%	14%
Renault	2.421	15%	7%
Skoda	2.329	959%	7%
Audi	2.124	172%	6%

* plus Pkw mit Wasserstoff als Treibstoff

Q.: Statistik Austria; UniCredit Research

3. Tankstellen

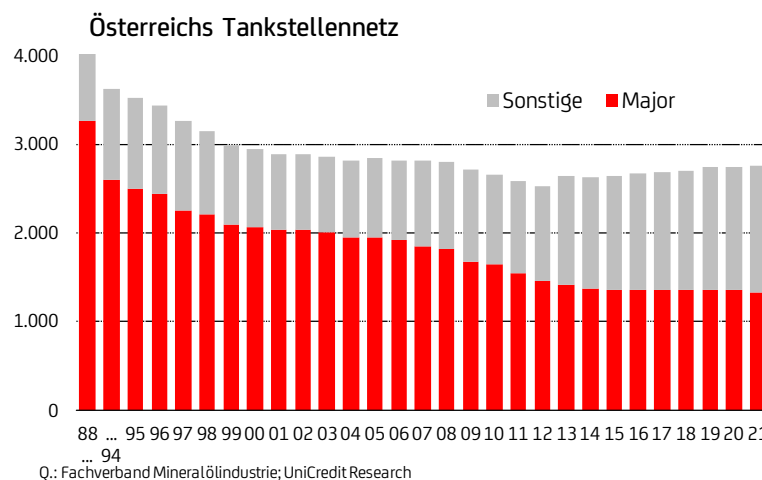
Den österreichischen Kraftstoffmarkt teilten sich Anfang 2022 2.748 öffentliche Tankstellen mit 273 Dieselabgabestellen für die Landwirtschaft. Die Stationen gliedern sich auf in

- ▶ 1.322 „Major“-Marken Stationen, die unter den Marken der Mitgliedsfirmen des Fachverbandes betrieben werden; Top-3: Eni (321 Stationen), Shell (263), BP (227)
- ▶ 1.426 „Sonstige“ Markentankstellen; Top-3: Turmöl (247), Genol (194), Avia (105)

Netzbereinigung ist längst zum Stillstand gekommen

Die Restrukturierung des österreichischen Tankstellenmarktes ist nach 2012 im Wesentlichen zur Ruhe gekommen. In den Folgejahren ist die Gesamtzahl der Stationen um rund 200 Betriebe gestiegen, wobei die „Majors“ 100 Stationen an sonstige Markentankstellen abgegeben haben. In dem Segment zählen zu den expansivsten Betreibern die Doppler Gruppe (v. a. mit der Marke Turmöl), die Lagerhaus-Gruppe (Genol) und die Roth-Gruppe (Roth, Rumpold).

Für die börsennotierten Konzernunternehmen mit ihren hohen Overheadkosten wurde das Tankstellengeschäft, mit Ausnahme hoch frequentierter Standorte, zunehmend uninteressant. Hintergrund davon sind die niedrigen Margen einer „Durchschnittstankstelle“ und der wachsende Konkurrenzdruck von Seiten sonstiger Markentankstellen.



Gleichzeitig haben vor allem die mittelständische Tankstellenbetreiber aus Kostengründen ihre Netze zunehmend mit Tankautomaten aufgerüstet. Der ÖAMTC listet Mitte 2022 rund 1.540 Automatenstationen in Österreich, das sind ein Drittel mehr als noch 2018.

Kurzfristig dürfte die Bereinigung des Tankstellennetzes im Wesentlichen abgeschlossen sein, der Tankstellenmarkt aber in Bewegung bleiben. Voraussichtlich werden kleinere, markenunabhängige Tankstellenbetreiber, die Treibstoff billiger anbieten, noch Marktanteile gewinnen und Automatenstationen weitere Verbreitung finden.

Große Bandbreiten bei Bruttomargen und Tankstellengewinnen

Mit der Restrukturierung des Tankstellenmarktes ist die Tankstellendichte in Österreich gesunken. Dennoch werden vor allem aufgrund der Topografie des Landes weiterhin 4,9 Stationen pro 10.000 Kfz gezählt und damit deutlich mehr als beispielsweise in Deutschland oder Frankreich (jeweils 2,7 Stationen/10.000 Kfz) aber auch erheblich weniger als in der Schweiz (6,5 Stationen). Wie der Vergleich der durchschnittlichen Bruttomargen im Tankstellenmarkt zeigt, beeinflusst die Zahl der Stationen den Ertragsspielraum kaum. In Österreich haben die Tankstellenbetreiber pro

verkauftem Liter Diesel 2019 (jüngste verfügbare Daten) durchschnittlich 11,4 Cent brutto aufgeschlagen. Im Vergleich dazu in Deutschland 11 ct, in Frankreich 9,7 ct und in der Schweiz 30,1 ct (Q.: Scope Tankstellenmarkt Deutschland, 2021). Die unterschiedlichen Margen erklären sich viel mehr mit der Wettbewerbsintensität in den einzelnen Märkten, wie der Zahl billiger Supermarkt- oder Automatentankstellen. 2021 und 2022 dürfte sich zwar der Preisaufschlag, den die Stationsbetreiber verbuchen, mit den Treibstoffpreisen in allen Märkten kräftig erhöht haben.

Die Bandbreite der Gewinne, die den Tankstellenbetreibern nach Abzug der Transport-, Investitions- und Betriebskosten und der Pächterprovisionen von den Margen bleiben, dürfte wie bei den Bruttomargen sehr hoch sein. Hier spielen zusätzlich zur Wettbewerbssituation im regionalen Markt auch das Ausmaß und die Qualität zusätzlicher Geschäftsfelder, wie der Shops, eine Rolle, die wiederum für höhere Frequenzen beim Treibstoffgeschäft sorgen. Laut dem Fachverband Mineralölindustrie bleiben den Unternehmen im Tankstellengeschäft in Österreich nur rund 0,5-1 Cent pro Liter Treibstoff. Laut dem Bundesverband freier Tankstellen in Deutschland sind Gewinnmargen von 5-7 ct/L durchaus möglich.

Auf jeden Fall ist die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und der Zukunftsfähigkeit einer Tankstelle über den Treibstoffabsatz allein kaum möglich.

Die Ära der fossilen Treibstoffe geht (nur) langsam zu Ende

Langfristig sorgte der kontinuierlich steigende Personen- und Gütertransport auf Österreichs Straßen trotz der zunehmend 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 seit einigen Jahren stark steigende Nachfrage nach Elektroautos zulasten konventionell angetriebener Pkw dürfte bereits eine Trendwende eingeleitet haben.

Der Rückgang des Treibstoffverbrauchs von 12,4 % 2020, dem ersten Pandemiejahr, war nicht nur eine Folge des massiven Wirtschaftseinbruchs, sondern wurde durch die lockbedingten Reisebeschränkungen noch verstärkt. 2021 hat sich der Treibstoffverbrauch trotz kräftigem Wirtschaftswachstum nur wenig erholt. Verantwortlich waren der neuerliche Rückgang der Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren und der kräftige Anstieg der Treibstoffpreise. Und voraussichtlich bleibt der Treibstoffverbrauch auch 2022 noch unter dem Vorkrisenniveau. Das Plus der ersten vier Monate wird im weiteren Jahresverlauf schwächer, gebremst durch die erheblichen Absatzprobleme von Neu- und Gebrauchtwagen, die hohen Treibstoffpreise und vor allem infolge der Konjunkturabkühlung auch in transportintensiven Sektoren.

Treibstoffverbrauch*

	2021 Mio. l	Ø 96-19	2020	2021	1-4 2022
Normalbenzin	11	-15,9%	-30,9%	-11,5%	8,5%
Super	1.886	0,5%	-16,1%	4,8%	38,1%
Diesel **	7.745	3,7%	-11,4%	3,8%	3,7%
Insgesamt	9.642	2,1%	-12,4%	4,0%	9,3%

* Menge, die dem Verbrauch im Inland zugeführt wurde

** Dieselsatz nur zu ca. 57 % über öffentliche Tankstellen

Q.: Fachverband Mineralölindustrie; UniCredit Research

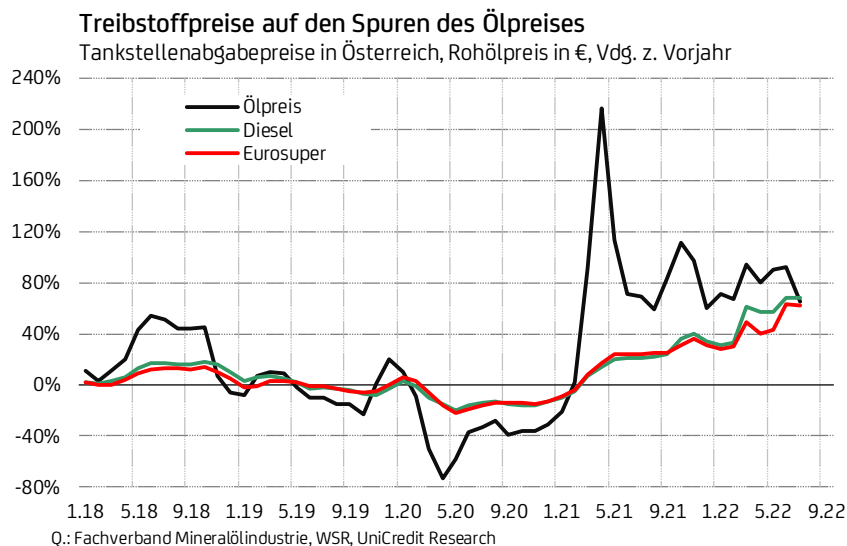
Stand: Juli 2022

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 größeren Beitrag zum Umsatz des öffentlichen Tankstellennetzes (wobei sich die Shopumsätze vom Lebensmittelhandel statistisch kaum abgrenzen lassen). In den letzten zwei Jahren waren die sehr hohen nominellen Umsatzzuwächse aber in erster Linie die Folge der stark steigen-

den Treibstoffpreise. 2021 ist der Branchenumsatz real um 6,8 % und nominell um 23 % gestiegen, bis April 2022 um 10 % real und 48,3 % nominell (Tabelle, S. 9). Aufgrund der aktuell äußerst volatilen Rohstoffpreisentwicklung ist eine Einschätzung des weiteren Verlaufs der Treibstoffpreise 2022 kaum möglich.

Die Tankstellenabgabepreise sind im Wesentlichen von den Rohölpreisen abhängig. Darüber hinaus spielen die Raffineriemargen, die Transportkosten und die Besteuerung der Produkte eine Rolle. Entsprechend hoch ist die Bandbreite bei den Preisen: Mitte Juli kostete Diesel in der EU ohne Steuern in Malta 55 ct/L, in Österreich 1,34 €/L und in Schweden 1,64 €/L. Die Steuerlast pro Liter Diesel beträgt in Malta 54 %, in Österreich 37 % und in Schweden 31 %.

In welchem Ausmaß die Mineralölfirmen die Treibstoffpreise an den Tankstellen stärker als ihre Einkaufspreise anheben bzw. niedrigere Einkaufspreise nur verzögert an die Kunden weitergeben, kann nur kurzfristig und in Einzelfällen beurteilt werden. In diesem Zusammenhang kommt Österreichs Bundeswettbewerbsbehörde in einer Branchenuntersuchung vom Juli 2022 unter anderem zum Schluss, „dass ein fehlender Wettbewerb zwischen Tankstellen nicht die Ursache für die gestiegenen Tankstellenpreise ist, sondern die Ursache insbesondere die gestiegenen internationalen Preisnotierungen sind“.



Langfristig wird das Tankstellennetz kleiner

Die Nachfrage nach Transportleistungen wird in Zukunft rascher als der Verbrauch fossiler Treibstoffe zulegen, der von zunehmend verbrauchsärmeren Fahrzeugen und dem wachsenden Anteil an Elektro- und Hybridfahrzeugen gebremst wird. Laut aktuellem EU-Energieszenario wächst die durchschnittliche Personentransportleistung auf Österreichs Straßen bis 2050 um 1,2 % im Jahr, während der gesamte Energieverbrauch sogar um durchschnittlich 1,3 % im Jahr sinkt, wovon in erster Linie fossile Treibstoffe betroffen sind.

Das Tankstellengeschäft wird sich erheblich verändern aber nicht bedeutungslos werden. Mit der Verbreitung von E-Fahrzeugen werden Tankstellen die Funktion von Ladestationen und Akku-Wechselstationen übernehmen. Aufgrund des bereits vorhandenen Stationsnetzwerke hat die Branche hier klare Wettbewerbsvorteile. Dennoch wird das Stationsnetzwerk wahrscheinlich deutlich verkleinert, da einerseits neue Wettbewerber die Versorgung von E-Fahrzeugen übernehmen. Andererseits werden viele Stationen infolge des rückläufigen Treibstoffabsatzes unprofitabel, da sie aufgrund der sinkenden Kundenfrequenz auch einen Teil ihrer Dienstleistungs- und Shop-Umsätze verlieren.

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 stark verbreitet sein werden, wirtschaftlich mehr gefährdet als Stationen an Autobahnen, wenn sie zudem mit einem vielseitigen Handels- und Dienstleistungsangebot ausgestattet sind.

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. Anmeldung per E-Mail unter econresearch.austria@unicreditgroup.at.

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, Daniela Barco, Philipp Gamauf, Dieter Hengl, Georgiana Lazar, Marion Morales Albinana-Rosner, Wolfgang Schilk, Günter Schubert.

Aufsichtsrat des Medieninhabers:

Gianfranco Bisagni, Livia Aliberti Amidani, Christoph Bures, Richard Burton, Adolf Lehner, Aurelio Maccario, Judith Maro, Herbert Pichler, Eveline Steinberger-Kern, Doris Tomanek, 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.