

## Straßentransport in Deutschland: Kurzfristiger Rentabilitätsvorteil durch niedrigen Ölpreis – und danach?

Irène Herlea

Junior Economist

✉ [irene.herlea@eulerhermes.com](mailto:irene.herlea@eulerhermes.com)

Yann Lacroix

Sector Advisor

✉ [yann.lacroix@eulerhermes.com](mailto:yann.lacroix@eulerhermes.com)

Ingrid Gerke

Head of Credit Analysis Transport

✉ [ingrid.gerke@eulerhermes.com](mailto:ingrid.gerke@eulerhermes.com)

Malte-Jost Arens

Risk Manager Transport

✉ [malte-jost.arenas@eulerhermes.com](mailto:malte-jost.arenas@eulerhermes.com)

### Zusammenfassung:

- Der Straßentransport ist ein Schlüsselfaktor für das produzierende Gewerbe in Deutschland. Angesichts des nur moderaten Wirtschaftswachstums rechnet Euler Hermes mit einer Steigerung der Bruttoproduktion von 4,5% bzw. 3,8% für 2015 und 2016, nach 5,9% zwischen 2010-2014.
- Die deutsche Transport- und Logistikbranche ist stark fragmentiert und leidet unter steigenden Lohnkosten, die die Wettbewerbsfähigkeit im In- und Ausland behindern.
- Die niedrigen Ölpreise lassen 2015 die Margen um 0,6 Prozentpunkte ansteigen, was jedoch durch die höheren Löhne ausgeglichen wird (-0,5 Prozentpunkte). Allerdings hält dieser Effekt 2016 nicht an, so dass die Gewinnmargen dann von 2% auf 1,8% sinken. Ebenso erhöht sich 2016 die Zahl der Insolvenzen wieder auf 1.700.
- Eine Ausrichtung auf hochwertige Dienstleistungen, Spezialisierungen und Flexibilität sind Schlüsselmerkmale vorausschauender Unternehmen der Branche, um sich damit zukunftsicher und profitabel vom Rest der Masse abzuheben.

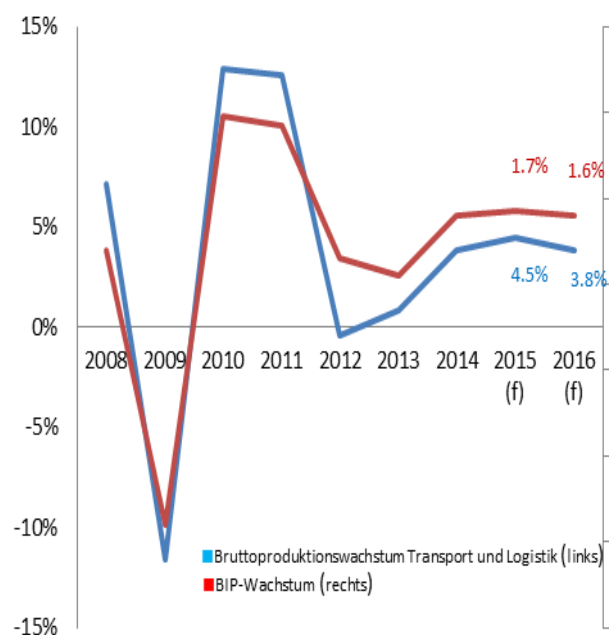
### Straßentransport ist Schlüsselfaktor für Deutschlands produzierendes Gewerbe

Die Branche profitiert von der (relativen) wirtschaftlichen Dynamik in Deutschland. Der Branchen-Output wird 2015-2016 voraussichtlich um 4,1% jährlich wachsen.

Die Transportaktivität profitiert stark von der wirtschaftlichen Dynamik. Dies gilt umso mehr in einem Land wie Deutschland, in dem die industrielle Tätigkeit 30% des gesamten BIP entspricht. Grafik 1 zeigt die starke Korrelation zwischen dem BIP und dem Transportwesen in Deutschland, das zwischen 2010 und 2014 um durchschnittlich 5,9% angestiegen ist. Haupttreiber war dabei das dynamische Wachstum im Land, das über den Zeitraum durchschnittlich 2% erreichte. Euler Hermes erwartet, dass der Trend im Jahr 2015 und 2016 leicht sinken wird, da das Wachstum der Industrie auf durchschnittlich knapp über 4% und das des BIP auf 1,6% abnehmen wird.

Das Transportwesen ist sehr eng mit dem Wirtschaftswachstum verbunden, da es von ihm gestützt wird und es antreibt. Dies zeigt sich bei der Planung und Umsetzung großer Infrastrukturpläne, um die Mängel des Landes in diesem Bereich anzugehen. Die Pläne umfassten für den Zeitraum von 2001 bis 2015 Investitionen in Höhe von 150 Mrd. EUR und trotzdem wurden nicht alle Mängel behoben, weshalb neue Pläne anstehen. Unter allen Transportwegen ist die Straße mit 70% der wichtigste in Deutschland, gefolgt von der Schiene mit einem Anteil von weniger als 20%.

Grafik 1: Korrelation der Transport-Bruttoleistung mit dem BIP in Deutschland



Quellen: Oxford Economics, Euler Hermes

## Deutsche Straßentransportfirmen sind traditionell Marktführer in Europa

Dies galt auch für 2014, wo deutsche Unternehmen wieder die ersten Plätze einnahmen. Allerdings ist die Branche stark abhängig von inländischen Wirtschaftsaktivitäten (84% ihrer Gesamttätigkeit im Jahr 2013). Im Jahr 2014 rangierte der deutsche Straßentransport mit 305.744 Mio. t/km an erster Stelle in Europa vor Polen (247.594 Mio. t/km), Spanien, Frankreich und Großbritannien. Diese traditionelle Spitzenstellung beruht zum Teil auf der geografischen Lage des Landes als Bindeglied zwischen Ost- und Westeuropa. Doch dieser Vorteil hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung verloren, was die deutschen Straßenspediteure dazu zwingt, sich zunehmend auf den nationalen Markt zu konzentrieren. 2013 entfielen 84% ihrer Tätigkeit in diesen Bereich. Dieser Trend wird durch regulatorische Barrieren unterstützt, welche den Eintritt potenzieller ausländischer Konkurrenz begrenzen. Erstens erlauben Kabotage- (d.h. EU- Güterbeförderungs-) Regelungen nur bestimmte Transportleistungen von ausländischen Unternehmen in Deutschland. Zweitens müssen ausländische Firmen, die ihre Dienste in Deutschland anbieten, inzwischen die vergleichsweise hohen deutschen Mindestlöhne zahlen.

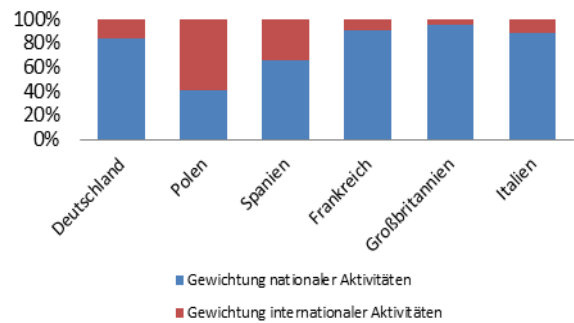
## Deutsche Transportunternehmen verlieren jedoch internationale Marktanteile

Der nationale Schwerpunkt der deutschen Straßentransportbranche ist eher eine Folge der ausländischen Konkurrenz als Ergebnis einer bestimmten Strategie. Deutschland ist inzwischen weltweit nicht mehr Spitzenreiter im Marktsegment des internationalen Transportwesens, sondern liegt hier nach Spanien und Polen nur noch an dritter Stelle. Dieses ist das Ergebnis eines konstanten Rückgangs der internationalen Aktivitäten mit einem Minus von 11.620 Mio. t/km zwischen 2010 und 2013 (ein Rückgang um 19%). Diese Entwicklung geht einher mit den hohen deutschen Kosten im Verhältnis zu den insbesondere osteuropäischen Wettbewerbern, vor allem in Bezug auf die Lohnkosten. Dieser Kostennachteil wird sich voraussichtlich mit dem neuen deutschen Mindestlohn, der seit Januar 2015 in Kraft gesetzt wurde, weiter vergrößern, wodurch die Gehälter nun bald mehr als viermal so hoch liegen werden wie in Osteuropa. Darüber hinaus wurde die ursprünglich getroffene Entscheidung der deutschen Politik, den Mindestlohn auch auf ausländische Fahrer auszuweiten, nach starker Kritik aus Osteuropa zunächst ausgesetzt, bis deren Rechtmäßigkeit und Anwendungsgültigkeit durch die Europäische Kommission überprüft wurde - was dauern kann.

## Polen: Der Niedrigkosten-Herausforderer

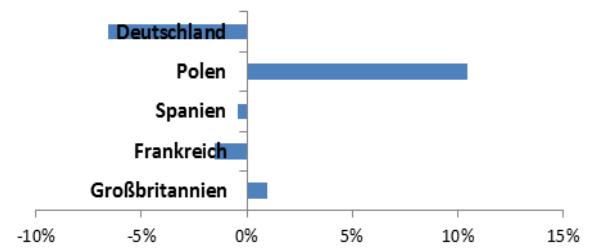
Polen scheint der ernsthafteste Herausforderer für die deutsche Führungsposition in Europa zu sein, wobei das Land mit einem Marktanteil von 24% bereits seit 2013 Marktführer im internationalen Segment ist und dort dreimal so viel Geschäftsvolumen aufweist. Dies wird deutlich bei den sogenannten Kabotagefahrten, denn Polen repräsentiert hier 27% der europäischen Aktivitäten. Das polnische Geschäftsmodell stützt sich auf eine Strategie niedriger Kosten und großer Mengen. Dies wird deutlich bei der Analyse der Arbeitskosten im Verhältnis zur Wertschöpfung im Vergleich mehrerer europäischer Länder: Trotz erheblich niedrigerer Löhne liegt die polnische Kostenquote auf einem ähnlichen Niveau wie in Deutschland (73% bzw. 75%) und weit über der Spaniens (60%), was zeigt, dass polnische Transportunternehmen, die sich zumeist lediglich auf Basisdienstleistungen beschränken, nur eine geringe Wertschöpfung erzielen.

**Grafik 2: Aufteilung der Aktivitäten der Top 5 im europäischen Straßentransport in 2013**



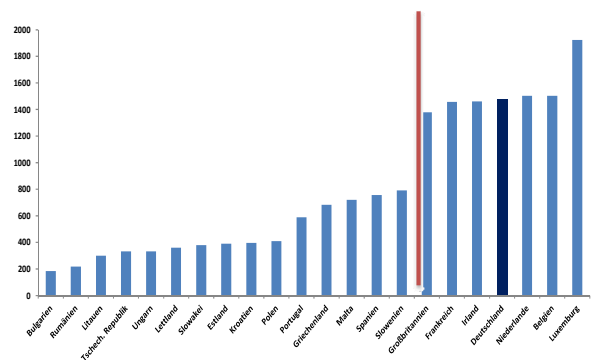
Quelle: Eurostat (2013)

**Grafik 3: Entwicklung der internationalen Tätigkeit der Top 5 der europäischen Straßentransporteur (2012/2013)**



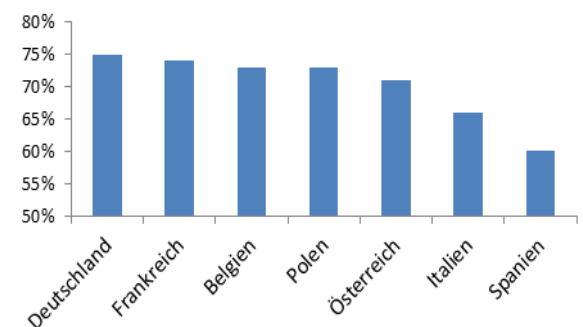
Quelle: Eurostat (2013)

**Grafik 4: Mindestlöhne in Europa (EUR/Mon.)**



\*Kein Mindestlohn in Dänemark, Italien, Zypern, Österreich, Finnland & Schweden  
Quelle: Eurostat, Januar 2015

**Grafik 5: Arbeitskosten im Verhältnis zur Wertschöpfungsquote im Transportwesen (2013)**



Quelle: BACH

## Die hart umkämpfte deutsche Transport- & Logistikbranche steht unter hohem Wettbewerbsdruck

In dieser Branche gibt es nur einige wenige wirklich große Transport- und Logistikunternehmen und viele kleine und kleinste Spediteure und Frachtführer. Insofern steht diese Branche insgesamt schwächer da als andere deutsche Industriezweige. Tatsächlich wird das deutsche Speditions-gewerbe von vielen (sehr) kleinen Unternehmen dominiert (98% KMUs - siehe Grafik 6). Sie besitzen meist nur sehr wenige Fahrzeuge bzw. LKWs - die ihnen aber oft gehören - und sie beschäftigen selbst die Fahrer: 68% von ihnen haben jedoch weniger als neun Beschäftigte.

Einen LKW zu fahren erfordert nur wenig spezifisches Know-how, weshalb es auch nur wenige Hindernisse für den Markteintritt gibt. Damit unterliegen alle diese Marktteilnehmer einem harten Wettbewerb und können nur minimale Margen erwirtschaften. Im Gegensatz dazu verfügen große Transportunternehmen über viele LKWs, wovon ihnen selbst aber oft nur sehr wenige wirklich gehören. Diese Unternehmen vergeben einen großen Teil ihrer Aufträge an kleine Transportfirmen und üben eine echte Preis-macht gegenüber ihren Kunden aus.

Trotz stetigen Umsatzwachstums in den letzten zehn Jahren bleibt die Ertragskraft der Branche mit durchschnittlichen Nettogewinnmargen von 1,5% zwischen 2010 und 2014 weit unter dem Niveau von vor der Krise. Diese Gewinnmargen erscheinen im Vergleich zu anderen Branchen in Deutschland als sehr niedrig, doch sind sie im europäischen Vergleich nicht ungewöhnlich und entsprechen der durchschnittlichen Rentabilität des Transportsektors in Europa. Der Unterschied zwischen Umsatz- und Ertragsentwicklung beruht vor allem auf einer Kostenstruktur, in der neben den Aufwendungen für Treibstoffe die Arbeitskosten das Gros der Wertschöpfung absorbieren - und die kontinuierlich steigenden Mautgebühren bzw. übrigen Kosten (z.B. für Zölle, Sicherheitsvorschriften, etc.) dann den Rest ausmachen.

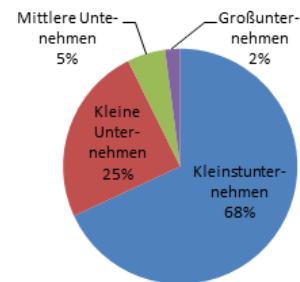
### Kurzfristiger Vorteil durch niedrigen Ölpreis - aber was kommt danach?

Auf kurze Sicht werden die gestiegenen Arbeitskosten durch die niedrigen Ölpreise ausgeglichen. Euler Hermes sieht den Ölpreis 2015 bei durchschnittlich 63 USD. Verglichen mit 100 USD im Jahr 2014 bedeutet dies theoretisch für die Spediteure im Straßentransport einen möglichen Anstieg der Gewinnmargen um 0,6 Prozentpunkte. Doch dieser positive Effekt wurde vor allem durch die erhöhten Arbeitskosten zunichte gemacht, so dass 2015 lediglich ein Nettoanstieg um 0,1 Prozentpunkte auf 2,0% verbleibt.

Diese Entlastung wird zudem nur von kurzer Dauer sein, da Euler Hermes für 2016 einen Ölpreis von 75 USD / Barrel voraussagt. Zudem werden steigende Mautgebühren und Umweltvorschriften das deutsche Transportwesen belasten, wobei die Öko-Steuer bereits seit 2002 in Kraft ist und im Oktober 2015 auf die kleineren LKWs (über 7,5 t) erweitert wird. Dieses wird viele kleine Firmen, die über keine Verhandlungsmacht gegenüber ihren Kunden verfügen, stark belasten, da sie nicht in der Lage sind, ihre Mehrkosten weiterzugeben.

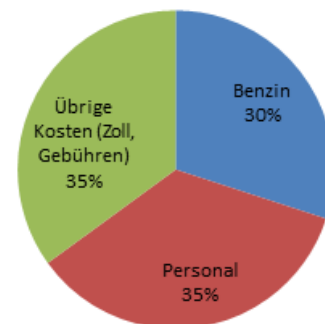
Unter Berücksichtigung der Entwicklung der Ölpreise, Löhne und Steuern rechnet Euler Hermes mit einer Abnahme der Margen auf bis zu 1,8% im Jahr 2016.

**Grafik 6: Aufteilung der deutschen Transportbranche nach Unternehmensgröße im Jahr 2012**



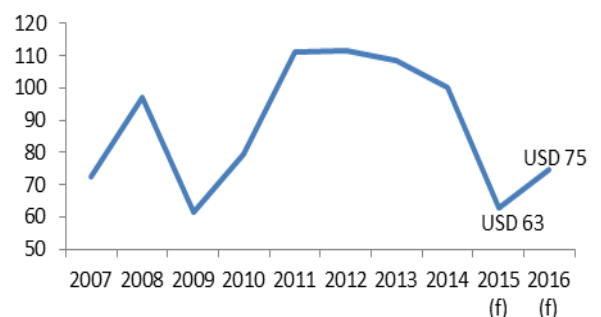
Quelle: Destatis

**Grafik 7: Kostenstruktur der deutschen Spediteure Straße (2014)**



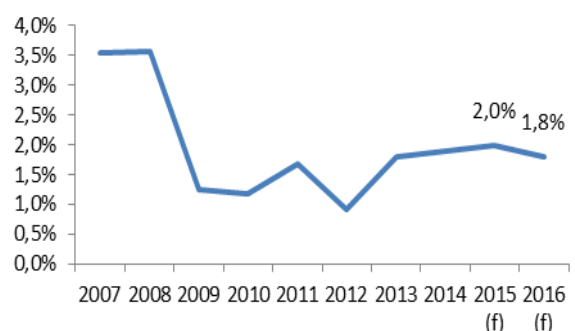
Quellen: CNR, Euler Hermes Prognose

**Grafik 8: Entwicklung des Ölpreises (USD/Barrel) (Jahresdurchschnitt)**



Quellen: BP, Euler Hermes

**Grafik 9: Margen deutscher Transportunternehmen**



Quellen: BACH, Euler Hermes

## Die Zahl der Insolvenzen könnte in 2016 wieder auf mehr als 1.700 ansteigen

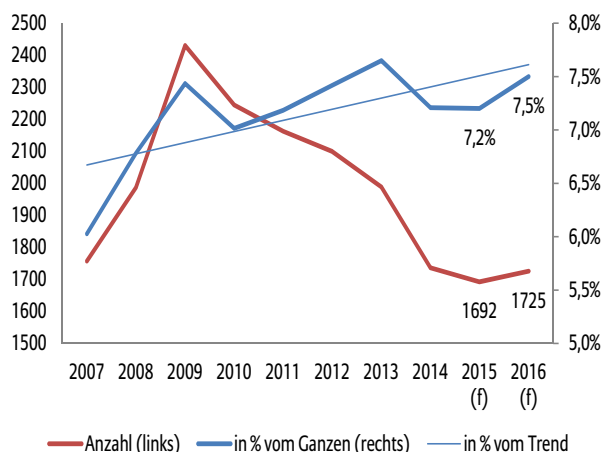
Als Folge dieser geringen Rentabilität und der hohen Zersplitterung erwarten wir für die deutsche Transportbranche eine Vielzahl von Insolvenzen, mit Klein- und Kleinstunternehmen als Hauptbetroffene. Auch wenn die Insolvenzen in absoluten Zahlen zurückgegangen sind, so repräsentiert diese Branche nach wie vor 7% der deutschen Gesamtinsolvenzen, obwohl sie nur 5% des BIP ausmacht. Trotz des leichten Aufwinds in den Jahren 2014 und 2015 - dank des bekanntermaßen niedrigen Kraftstoffpreises – dürfte der Anteil der Insolvenzen der Transportindustrie an den gesamten deutschen Insolvenzzahlen 2016 wieder steigen. Berücksichtigt man einerseits die vielen Firmengründungen und andererseits die Insolvenzen, gehen wir jedoch davon aus, dass das Gesamtvolumen der Akteure auf dem Markt recht stabil bleiben wird.

## Erfolgreiche Strategien, um sich von der Masse abzugrenzen

Das Haupterfolgsrezept für deutsche Transportunternehmen sind Dienstleistungen mit höherem Mehrwert anstelle der reinen Transportleistung. Firmen, die dazu in der Lage sind, Dienstleistungen entlang der gesamten Logistikkette anzubieten und integrierte Netzwerke zu erstellen, können sogar die Schallmauer der 6%- Gewinnmarge durchbrechen (siehe Grafik 11). Auch ist Flexibilität entscheidend, um auf die sehr schwankende Marktnachfrage zu reagieren. Hierfür ist Leasing eine Schlüsselstrategie, um die Kosten zu minimieren. Mit einem Angebot komplexerer Dienstleistungen müssen die deutschen Unternehmen sich auch nicht dem direkten Vergleich der Billigkonkurrenz aus Osteuropa stellen und können damit ihre Margen und Marktanteile sogar im internationalen Segment schützen.

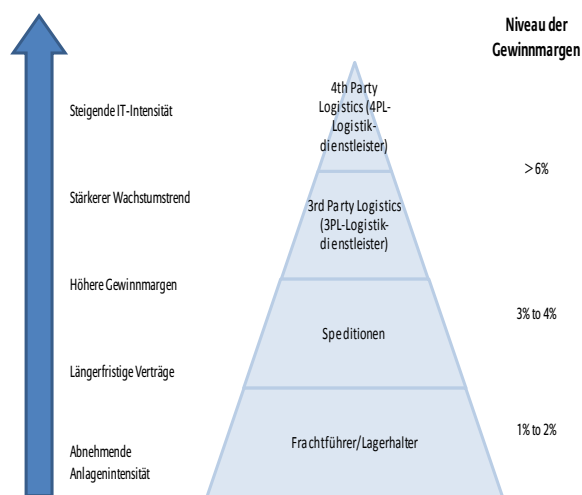
Die deutsche Transport- und Logistikbranche lässt sich somit grundsätzlich zweiteilen: Auf der einen Seite die kleinen und kleinsten ausschließlichen Transportunternehmen (d.h. ohne Angebot von Mehrwerten), die um ihr Überleben kämpfen und kaum Gewinnmargen von um die 1% erreichen, und auf der anderen Seite die Logistikdienstleister, die dank der hohen Qualität der Dienstleistungen und größerer Flexibilität in der Lage sind, Margen von 6% zu erzielen.

Grafik 10: Insolvenzen im Transportwesen



Quellen: Destatis, Euler Hermes

Grafik 11: Margen in Abhängigkeit von der Position in der Wertschöpfungskette



Quelle: "Logistik: Management und Strategien"

### DISCLAIMER

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend angegebenen Vorbehalten.

Dieses Dokument wird von Euler Hermes SA, einer Gesellschaft der Allianz, ausschließlich zu Informationszwecken veröffentlicht und darf nicht als gezielte Beratung ausgelegt werden. Die Leser sollten sich ihr eigenes unabhängiges Urteil über die in diesem Dokument enthaltenen Informationen bilden, das nicht als alleinige Entscheidungsgrundlage zugrunde zu legen ist. Dieses Dokument darf ohne unsere Zustimmung weder vervielfältigt noch weitergegeben werden und ist nicht zum Vertrieb in Gerichtsbarkeiten, in denen dieser untersagt ist, zugelassen. Obwohl diese Informationen als zuverlässig gelten, wurden sie von Euler Hermes keiner unabhängigen Prüfung unterzogen, so dass Euler Hermes weder eine beliebige (ausdrückliche oder stillschweigende) Zusicherung oder Gewährleistung bezüglich der Richtigkeit oder Vollständigkeit dieser Informationen abgibt noch eine Haftung oder Verpflichtung für Verluste oder Schäden übernimmt, die auf beliebige Art und Weise aus der Verwendung oder Zugrundelegung dieser Informationen entstehen. Sofern nicht anders angegeben, gelten jegliche Meinungsäußerungen, Prognosen und Einschätzungen lediglich zum Datum der Veröffentlichung dieses Dokuments und können sich jederzeit ohne Ankündigung ändern.

© Urheberrecht 2015 Euler Hermes. Alle Rechte vorbehalten.