



Corporates Blickpunkt

LBBW Research | Corporates

Nachhaltigkeit in der Mobilität - der Verkehr muss sich bewegen

Uwe Burkert

Chefvolkswirt und Leiter Research

LBBWResearch@LBBW.de

 [LBBW Research](#)

»Die Politik muss integrierter handeln – durch Klimakompensation kann aber auch der Einzelne viel tun.«

Executive Summary

- Die Diskussion in Deutschland über Fahrverbote, Dieselnachrüstungen, Schadstoffbelastungen und Feinstaubalarm hört nicht auf. Höhepunkt war sicherlich das jüngste Gerichtsurteil über ein Fahrverbot auf einer Stadtautobahn durch Essen.
- Gleichzeitig steigt der globale CO₂-Ausstoß weiter an. Deutschland liegt auf Platz sechs der größten Emittenten. Dabei ist der steigende Straßen- und Luftverkehr eine bedeutsame Ursache.
- Die Politik setzt Rahmenbedingungen und sollte dabei integrierter handeln. Unternehmen müssen umdenken und emissionsfreie Mobilität als Dienstleistung begreifen. Auch der einzelne Bürger kann konkret etwas tun, z.B. durch Klimakompensation.



Inhalt

Die Dieseldiskussion ist eine europäische Debatte, nicht nur eine nationale 2

Wir müssen uns der Realität stellen 2

Wir brauchen ein integriertes Handeln in der Politik 3

Wir brauchen visionäre Unternehmen 3

Was der Einzelne tun kann 4

Autor:

Gerhard Wolf

Senior Investment Analyst

+49 (0) 711/ 127 - 48 07 8

gerhard.wolf@LBBW.de

1. Die Dieseldiskussion ist eine europäische Debatte, nicht nur eine nationale

Die Diskussion rund um den Diesel und seine Schadstoffe ist – anders als vom Bundesverkehrsminister jüngst auf einer Veranstaltung behauptet – keinesfalls eine „masochistische Debatte, die es nur in Deutschland gibt“. Es wird nicht nur in Stuttgart, Essen oder Limburg über Fahrverbote vor Gericht gestritten. Andere europäische Metropolen wie Paris, Madrid oder London sind da z.T. schon weiter mit konkreten Fahrverboten und Umweltzonen, und das schon seit längerer Zeit. Und diese Städte, aber auch Staaten wie Norwegen oder die Niederlande denken noch radikaler und bereits laut über das Verbot der Verbrennermotoren generell nach.

Paris will ab 2030 frei von Verbrennern sein, Norwegen bereits ab 2025 Verbrenner verbieten. Von weiteren Nachahmern muss ausgegangen werden. Gleichzeitig gibt China den Takt vor und hat bereits eine strenge Elektroquote eingeführt.

2. Wir müssen uns der Realität stellen

Mit dem Übereinkommen von Paris haben sich die meisten Länder dieser Erde das Ziel gesetzt, den globalen Temperaturanstieg auf möglichst 1,5 Grad zu begrenzen. Dies soll bis zum Jahr 2100 gegenüber dem Niveau vor Beginn der Industrialisierung erfolgen. Damit wurde der ganz große Rahmen gesetzt. Innerhalb der EU verursachen Autos 15% der CO₂-Emissionen. Und im gesamten Verkehrssektor sind die Emissionen sogar höher als 1990. Darum soll laut jüngstem Beschluss der EU, des Europaparlaments und der EU-Kommission, der CO₂-Ausstoß von Neuwagen bis 2030 um 37,5% im Vergleich zum Niveau von 2021 sinken.

Neben dem CO₂ gibt es aber auch die Schadstoffe Feinstaub und Stickoxide (NO_x). 2005 wurden erstmals Feinstaubgrenzwerte in der EU definiert und eingeführt. 2008 wurden die aktuellen NO_x-Grenzwerte beschlossen, gültig ab 2010. Damit ist auch im Alltag konkret der Rahmen gesetzt. Diese Grenzwerte sind zwar in ihrer Ermittlung und Richtigkeit umstritten. Aber sie sind nun mal da. Darum müssen sich Gerichte auch daran halten und orientieren. Wir können nicht heute – im Jahr 2018 – diese Grenzwerte einfach an unsere Wünsche anpassen, nur weil wir die Werte nicht einhalten. Wer bei vorgegebenen 80 km/h mit 100 km/h erwischt wird, kann auch nicht im Nachhinein die Geschwindigkeitsvorgabe für diese Stelle ändern oder den Standort des Radargeräts in Frage stellen.

Wenn wir die Grenzwerte geändert haben wollen, dann bedarf es einer Initiative auf EU-Ebene. Um das große Ziel einer Begrenzung der Erderwärmung zu erreichen, kommt der Verkehrssektor allerdings nicht umhin, seinen Beitrag zu leisten. Dieser muss sowohl beim Fahrzeug als auch bei der Fahrleistung ansetzen.

Paris ist bei Fahrverboten und Umweltzonen weiter

Der Verkehr muss seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten

3. Wir brauchen ein integriertes Handeln in der Politik

So wie Digitalisierung eine Querschnittsfunktion ist, die viele Branchen betrifft, so ist Mobilität ein Gebiet, das mehrere politische Ministerien tangiert. Traditionell im Verkehrsministerium angesiedelt, treffen auch Entscheidungen des Umweltministeriums den Verkehrssektor. Und wenn man die jüngsten Proteste auf französischen Straßen anschaut und deren Ursache – die Einführung einer Ökosteuer auf Sprit – dann gehört auch das Sozialministerium dazu. Mobilität wird für uns alle teurer werden – für Nutzer, für die Gesellschaft, z.B. beim Ausbau des ÖPNV. Aber sie muss bezahlbar bleiben. Angesichts der Bedeutung der Autoindustrie für unsere Volkswirtschaft wird auch das Wirtschaftsministerium eingebunden sein. So rechnen wir bei vollem Hochlaufen der Elektromobilität mit bis zu 250.000 Arbeitsplätzen, die im Bereich des Antriebsstrangs wegfallen.

Wir brauchen in einer globalen arbeitsteiligen Welt und Gesellschaft Mobilität. Wir brauchen daher ein integriertes Vorgehen in der Politik. Wir müssen vermeiden, dass divergierende Ziele formuliert werden. Mobilität ja, im Einklang mit dem Umweltschutz und dem Ziel, Emissionen zu vermeiden. Dazu gehören die Gleichbehandlung aller Technologien und Mobilitätsarten sowie die Abschaffung ungleicher Besteuerungen. Es gehört aber auch dazu, die offenen Fragen der Elektromobilität – u.a. woher kommt der Strom? Herkunft der Rohstoffe und Recycling der Batterie? – ganzheitlich zu lösen.

4. Wir brauchen visionäre Unternehmen

Ein kleiner Hersteller aus Kalifornien machte sich 2003 auf den Weg, zu beweisen, dass Mobilität auch elektrisch geht, ohne dass man die Freude am Fahren aufgeben muss. Heute gewinnt dieser Hersteller stetig Marktanteile dazu. Und weil etablierte Hersteller kein adäquates Angebot liefern konnten, gründete ein Professor in Aachen kurzerhand ein Startup und erfand den StreetScooter und den e.Go. Diese Beispiele zeigen, mit Vision, Tatkraft und Seed-Money ist so etwas möglich. Es geht heute nicht mehr um ein „Mehr“ an Autoabsatz, Umsatz und Gewinn. Sonst müssten die Aktienkurse von Daimler, BMW und VW deutlich höher stehen. Es geht um die Vision einer nachhaltigen Mobilität. Mobilität als Dienstleistung muss neu gedacht und noch radikaler umgesetzt werden. Wann erhalten wir die Messgröße „Anzahl der verkauften gefahrenen Kilometer mit Null Emissionen“?

Mobilität betrifft viele Arbeitsbereiche der Politik

Emissionsfreie Mobilität als Dienstleistung begreifen

5. Was der Einzelne tun kann

Laut einer aktuellen Umfrage des ZDF-Politbarometers finden 71% der Befragten, dass die Bürger in Deutschland zu wenig für den Klimaschutz tun (76% glauben, dass Unternehmen zu wenig tun, 69% die Politik). Man kann die Mobilitätspolitik aktiv mitgestalten, kommunal in Gremien, national durch Einwirken auf Politiker. So muss der ÖPNV ausgebaut und intermodaler werden.

Warum nicht auch über ein Tempolimit nachdenken? Der deutsche Verkehrsminister lehnt das zwar ab. Er wolle keine Verbote. Aber was wird eigentlich verboten? Das Rasen? Wenn das autonome Fahren in der Zukunft kommen wird – und auch das wird die Politik aus Sicherheitsgründen vorantreiben – benötigt man ohnehin ein Tempolimit. Interessanterweise ist der Effekt, wieviel CO₂ eingespart werden kann bei Tempo 120 vs. Tempo 180, noch nicht ausreichend untersucht. Machen Sie doch einfach mal den Selbsttest und vergleichen Sie Ihren Benzinverbrauch bei der Fahrt durch die Schweiz (max. 120 km/h) oder Österreich (max. 130 km/h) vs. bundesdeutschen Autobahnen.

Ein weiterer interessanter Ansatz stammt von Prof. Radermacher, Mitglied des Club of Rome. In seinem Buch „Der Milliardenjoker“ plädiert er für den stärkeren Einsatz von Klimakompensation. Reiche Industrieländer, sowohl der Staat, als auch Unternehmen und Verbraucher, bezahlen in diesem Konzept ihren CO₂-Verbrauch durch die Unterstützung von Nachhaltigkeitsprojekten in Entwicklungsländern. Das hat zwei Effekte auf die globale Nachhaltigkeit: Zum einen wird durch Aufforstung der Atmosphäre CO₂ entzogen und sorgt global für CO₂-Neutralität. Zum anderen wird die wirtschaftliche Entwicklung, Wachstum und Wohlstand in diesen Ländern gefördert. Bei einem Durchschnittsverbrauch von rd. 9 Tonnen CO₂ pro Kopf in Deutschland und einem Preis von 23 EUR/t wären dies rd. 200 EUR für jeden Einzelnen.

Vielleicht gibt es in den kommenden Feiertagen die Zeit und die Muße, darüber nachzudenken, den eigenen CO₂-Verbrauch zu ermitteln und dann das eine oder andere Projekt zu unterstützen. Anbieter gibt es genügend bzw. können beim Verfasser auch gerne angefordert werden. Wenn wir jetzt nichts tun, dann wird unser Wohlstand langfristig in Gefahr geraten. Dann sind die Kosten der Klimakompensation gering im Vergleich zum Vermögensverlust auf lange Sicht.



Klimakompensation
für CO₂-Reduktion
und Entwicklung

Disclaimer:

Aufsichtsbehörden der LBBW: Europäische Zentralbank (EZB), Sonnemannstraße 22, 60314 Frankfurt am Main und Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), Graurheindorfer Str. 108, 53117 Bonn / Marie-Curie-Str. 24-28, 60439 Frankfurt.

Diese Publikation beruht auf von uns nicht überprüfbar, allgemein zugänglichen Quellen, die wir für zuverlässig halten, für deren Richtigkeit und Vollständigkeit wir jedoch keine Gewähr übernehmen können. Sie gibt unsere unverbindliche Auffassung über den Markt und die Produkte zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses wieder, ungeachtet etwaiger Eigenbestände in diesen Produkten. Diese Publikation ersetzt nicht die persönliche Beratung. Sie dient nur zu Informationszwecken und gilt nicht als Angebot oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf. Für weitere zeitnähere Informationen über konkrete Anlagemöglichkeiten und zum Zwecke einer individuellen Anlageberatung wenden Sie sich bitte an Ihren Anlageberater.

Diese Publikation wird von der LBBW nicht an Personen in den USA vertrieben und die LBBW beabsichtigt nicht, Personen in den USA anzusprechen.

Wir behalten uns vor, unsere hier geäußerte Meinung jederzeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Wir behalten uns des Weiteren vor, ohne weitere Vorankündigung Aktualisierungen dieser Information nicht vorzunehmen oder völlig einzustellen.

Die in dieser Ausarbeitung abgebildeten oder beschriebenen früheren Wertentwicklungen, Simulationen oder Prognosen stellen keinen verlässlichen Indikator für die künftige Wertentwicklung dar.

Die Entgegennahme von Research Dienstleistungen durch ein Wertpapierdienstleistungsunternehmen kann aufsichtsrechtlich als Zuwendung qualifiziert werden. In diesen Fällen geht die LBBW davon aus, dass die Zuwendung dazu bestimmt ist, die Qualität der jeweiligen Dienstleistung für den Kunden des Zuwendungsempfängers zu verbessern.