



## FERI Economics Update: April 2019

### FERI INVESTMENT RESEARCH

#### Klimaschutz und Verkehrspolitik: Die unbequemen Wahrheiten

- CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr noch immer auf dem Niveau von 1990
- Gestiegene Verkehrsleistung macht Effizienzsteigerungen zunichte
- Politik tut sich schwer mit richtungsweisenden Entscheidungen

Bad Homburg, 1. April 2019 – Die Kritik an dem von der Verkehrskommission jüngst vorgelegten Zwischenbericht meint das Richtige, trifft aber den Falschen: Tatsächlich war die Erwartung objektiv unrealistisch, die Kommission könne – analog zur Kohlekommission – klare Empfehlungen geben, um die von der Bundesregierung ausgegebenen Klimaziele zu erreichen.

Hintergrund: Der Klimaschutzplan der Bundesregierung sieht bis zum Jahr 2030 eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als 50 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 vor. Erreicht wurden bislang etwa 28 Prozent. Ein Weitermachen wie bisher – also eine Fortschreibung des Trends seit Mitte der 90er Jahre – würde bis zum Jahr 2030 nur eine Reduzierung um etwa 35 Prozent bringen. Es muss also noch einiges passieren, um wenigstens in die Nähe der gesetzten Ziele zu kommen. Der Verkehrsbereich spielt dabei eine Schlüsselrolle: Während die von der Industrie und den privaten Haushalten verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 jeweils um etwa ein Drittel gesunken sind, liegen die vom Verkehr ausgehenden Emissionen noch immer auf dem Niveau des Jahres 1990. Reduziert der Verkehr seine CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht deutlich, werden die Klimaschutzziele Deutschlands nicht zu erreichen sein.

#### Autoverkehr mit unverändert schlechter Umweltbilanz

Dass die vom Verkehr ausgehenden Emissionen insgesamt nicht gesunken sind, hat vor allem zwei Gründe: Erstens ist die Verkehrsleistung erheblich gestiegen, im Güterverkehr um 80 Prozent, im Personenverkehr um 40 Prozent. Effizienzverbesserungen etwa durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge wurden also durch das Mehr an Verkehrsleistung wieder aufgewogen. Zweitens sinkt nun aber auch der Durchschnittsverbrauch der Personenkraftwagen nicht mehr, der von Dieselfahrzeugen bereits seit Anfang des Jahrhunderts, der von Benzinern seit jüngster Zeit. Der anhaltende SUV-Boom beschert den Unternehmen zwar hohe Margen, der Mehrverbrauch im Vergleich zu klassischen Autos macht die Effizienzgewinne jedoch wieder zunichte.

#### Unrealistische Erwartungen an E-Mobilität

Ein naheliegender Lösungsansatz wäre ein konsequenter und schneller Umstieg auf Elektromobilität. Eine Szenarioberechnung des FERI-Energiemodells zeigt aber: Wenn ab heute ausschließlich Elektrofahrzeuge verkauft würden, stiege der Bestand an Elektroautos bis zum Jahr 2030 auf 69 Prozent. Selbst dann würde das Ziel einer 42-prozentigen Reduzierung der vom Verkehr ausgehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen noch immer knapp verfehlt. Da es derzeit sowohl an den Fahrzeugen als auch an der Infrastruktur fehlt, ist ein solches Szenario natürlich weit von der Realität entfernt. Realistisch ist dagegen, dass der Anteil der Neuzulassungen für Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 bei etwa 30 Prozent liegt. Damit befänden sich in der Fahrzeugflotte in Deutschland dann knapp



5 Millionen Elektrofahrzeuge. Die von der Verkehrskommission angestrebten 10 Millionen Fahrzeuge bis zum Jahr 2030 setzen – wie auch von der Kommission gefordert – massive staatliche Finanzhilfen sowohl für elektrifizierte Fahrzeuge als auch für die Ladeinfrastruktur voraus.

Die Alternative wäre eine Reduzierung der Verkehrsleistung, die allerdings in der erforderlichen Größenordnung – nämlich etwa 30 Prozent – niemand ernsthaft wollen kann. Eine stärkere Nutzung von Schienenfahrzeugen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr wäre natürlich wünschenswert. Die aktuelle Diskussion über die Deutsche Bahn zeigt aber, mit welchen Schwierigkeiten das verbunden ist und dass von dieser Seite keine Wunderdinge zu erwarten sind, jedenfalls nicht auf die Schnelle.

#### Politik fehlt der Mut

Wenn die Verkehrskommission also eine signifikante Lücke von 16 bis 26 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß konstatiert, erfüllt sie genau ihren Auftrag: Sie macht deutlich, dass wesentlich mehr getan werden müsste, damit der Strukturwandel im Verkehr gelingt. Dies erfordert notwendigerweise auch unpopuläre Entscheidungen. Wenn das zuständige Verkehrsministerium schon auf seiner Webseite proklamiert, man solle alle Ideen weglassen, die Leute verärgern könnten, kann man nur feststellen: So gelingt die Verkehrswende und damit auch der Klimaschutz nicht. Der Verdienst des Kommissionsberichts ist es, genau dies anhand von Berechnungen und der Folgenabschätzung bestimmter Maßnahmen verdeutlicht zu haben.

#### Über den Autor

Axel D. Angermann analysiert als Chef-Volkswirt der FERI Gruppe die konjunkturellen und strukturellen Entwicklungen aller für die Asset Allocation wesentlichen Märkte. Diese Daten bilden die Grundlage für die strategische Ausrichtung der Vermögensanlagen der FERI. Angermann verantwortet seit 2008 die von FERI erstellten Analysen und Prognosen für die Gesamtwirtschaft sowie einzelne Branchen. 2002 trat er als Branchenanalyst in das Unternehmen ein. Seine berufliche Karriere begann beim Max-Planck-Institut für Ökonomie und beim Verband der chemischen Industrie. Angermann studierte Volkswirtschaftslehre in Berlin und Bayreuth.

#### Über die FERI Gruppe

Die FERI Gruppe mit Hauptsitz in Bad Homburg wurde 1987 gegründet und hat sich zu einem der führenden Investmenthäuser im deutschsprachigen Raum entwickelt. Für institutionelle Investoren, Familienvermögen und Stiftungen bietet FERI maßgeschneiderte Lösungen in den Geschäftsfeldern:

- Investment Research: Volkswirtschaftliche Prognosen & Asset Allocation-Analysen
- Investment Management: Institutionelles Asset Management & Private Vermögensverwaltung
- Investment Consulting: Beratung von institutionellen Investoren & Family Office-Dienstleistungen

Das 2016 gegründete FERI Cognitive Finance Institute agiert innerhalb der FERI Gruppe als strategisches Forschungszentrum und kreative Denkfabrik, mit klarem Fokus auf innovative Analysen und Methodenentwicklung für langfristige Aspekte von Wirtschafts- und Kapitalmarktforschung.

Derzeit betreut FERI zusammen mit MLP ein Vermögen von 34,5 Mrd. Euro, darunter 8 Mrd. Euro Alternative Investments. Die FERI Gruppe unterhält neben dem Hauptsitz in Bad Homburg weitere Büros in Düsseldorf, Hamburg, München, Luxemburg, Wien und Zürich.



Pressekontakt FERI:  
FERI AG  
Katja Liese  
Tel.: 06172 / 916-3192  
[presse@feri.de](mailto:presse@feri.de)  
[www.feri.de](http://www.feri.de)  
[presse@feri.de](mailto:presse@feri.de)