

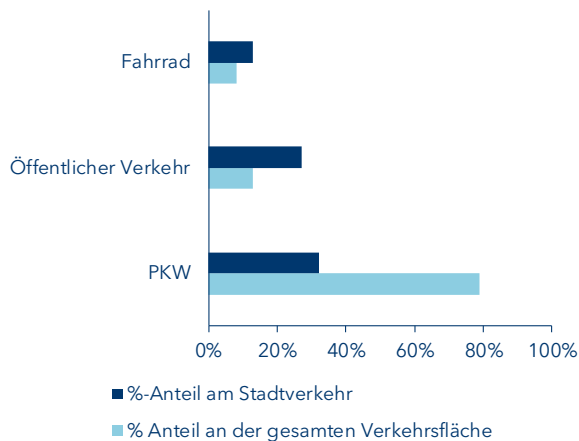
# Green City

## Themenfeld 4: Urbane Mobilität

WIE DAS BLUT IN DEN ADERN DER MENSCHEN, SO IST DIE MOBILITÄT DAS LEBENSELEXIER DER STÄDTE. FÜR DIE WIRTSCHAFT ABER AUCH DIE LEBENSQUALITÄT IN EINER STADT IST EIN FLEXIBLES UND DABEI BEZAHLBARES MOBILITÄTSANGEBOT UNERLÄSSLICH.

Das Verkehrsmittel-Angebot in Städten ist keineswegs billig. Allein in der Europäischen Union entstehen zusätzlich zu den Betriebskosten Schäden von mehr als EUR 230 Mrd. pro Jahr. Diese entstehen durch Luftverschmutzung, Lärm, Überlastung, Unfälle sowie CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem sind die Verhältnisse über die Nutzung der Mobilität und dem benötigten Platz aus dem Ruder geraten. In den Stadtzentren Europas wird für die individuelle Mobilität mit mehr als 40 % das Auto genutzt, 30 % werden zu Fuss oder mit dem Fahrrad absolviert und rund 28 % entfällt auf den öffentlichen Verkehr.

Verkehrsrflächennutzung in Berlin



Quellen: VP Bank, Transformative Urban Mobility Initiative

Die Verhältnisse in Berlin zeigen ein drastisches Missverhältnis zwischen dem Gebrauch der Verkehrsmittel und dem erforderlichen Flächenbedarf. Autos nehmen mit 79 % den 2.5-fachen Anteil ihrer Nutzung an Grund und Boden in Berlin für sich in Anspruch. Das entspricht 4'738 Hektar oder mehr als 6'635 Fussballfelder auf dem Gebiet einer der grössten Städte Europas. Neben Strassen verbraucht der Individualverkehr auch viel Fläche für das Parken von Autos. Die geschätzten 300 Millionen Parkplätze in Westeuropa (EU 15) verursachen jährlich wiederkehrende Betriebs- und Wartungskosten von EUR 195 Mrd., wobei nur ein Viertel davon durch Parkgebühren kompensiert werden kann. Der Rest wird von der Allgemeinheit getragen und schmälert das städtische Budget. Gleichermaßen steht ein Auto mehr als 95 % des Tages und ist somit ein sehr ineffizientes Transportmittel in der Stadt. Das macht deutlich, dass das privatgenutzte Auto aus vielerlei Hinsicht für die Städte und deren Bewohner zu einem Problem wird. Gesamthaft betrachtet entfaltet die

urbane Mobilität ihre Kraft vor allem dann, wenn der Nutzen des Kollektivs im Vordergrund steht.

Hierbei bietet die digitale Transformation umfangreiche Lösungsopportunitäten. Das Einrichten eines digitalen Infrastrukturmanagements erlaubt eine ganzheitliche Verkehrsleitsteuerung. Dies steigert die Energieeffizienz und die Auslastung des öffentlichen Nahverkehrs. Je nach Stand von Innovationen werden Schwerpunkte gesetzt. Aktuell gilt es, der Elektromobilität Schwung zu verleihen. Der Online-Detailhändler Amazon bestellte zum Beispiel im August 2020 beim deutschen Automobilkonzern Daimler 1'800 elektrisch betriebene Lieferwagen, die zur Auslieferung von Bestellungen in Deutschland und England eingesetzt werden. Ein Grossteil davon wird bereits 2020 ausgeliefert. Gemessen an den bereits 100'000 Batterie-fahrzeugen, die Amazon bei ihrer eigenen Tochter Rivian Automotive bestellt hat, erscheint dies wie ein Tropfen auf den heissen Stein. Dennoch zeigt dies, dass Daimler im Zeitalter der Elektromobilität angekommen ist. Solche Lieferwagen helfen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Lärmbelastung zu verringern.

Weitere wichtige Entwicklungsfelder sind die sogenannten Sharing-Dienste sowie das autonome, also fahrerlose Steuern von Autos. Auch hier würde eine gemeinsame Nutzung von PKWs die Verkehrsüberlastung und die Schadstoffbelastung senken.

Wirklich wertschöpfend werden die Sharing-Geschäftsmodelle erst, wenn die Fahrzeuge in den Zentren der Metropolen autonom betrieben werden können. Das ermöglicht das Anbieten von nahtlosen Mobilitätspaketen, bei denen die Stadtbewohner gemäss ihren Bedürfnissen und Vorstellungen ein Gesamtpaket abonnieren, welches neben öffentlichen Verkehrsmitteln auch Nutzungskontingente jeder Form von Mikromobilität umfasst. Eine solche Entwicklung birgt nicht nur ein enormes Potenzial an urbaner Landmasse, sondern eröffnet den Autoproduzenten neue Wachstumschancen. Unternehmensgewinne sind dabei weniger abhängig von verkauften Fahrzeugen, sondern von der genutzten Fahrstrecke oder der Art und Weise der Nutzung. Bereits heute testen die Autohersteller verschiedene solcher Modelle. Daimler und BMW führten in 2019 ihre Sharing-Lösungen im Joint-Venture «Share Now» zusammen. Gemeinsam betreuen sie bereits 60 Mio. Kunden. Der schwedische Autokonzern Volvo versucht mit einer Langzeitmiete und einer Mobilitätsgarantie rund um die Uhr einen anderen Weg. Mit seiner Dienstleistung «Care by Volvo» bietet er derzeit drei Fahrzeugtypen an, wobei der Kunde nur noch den Benzinverbrauch zu zahlen hat. Sämtliche anderen Leistungen wie Versicherung, Reifen, Service oder aber auch Kraftfahrzeugsteuer sind im Mietpreis enthalten. Noch sind diese Modelle erst vereinzelt zu finden, doch der Trend zu Mobilitätskonzepten wird vor allem in grösseren Städten nicht mehr aufzuhalten sein.

### Kontakt

<b>VP Bank AG</b>	Aeulestrasse 6 9490 Vaduz · Liechtenstein T +423 235 66 55 · F +423 235 65 00 · info@vpbank.com
<b>VP Bank (Schweiz) AG</b>	Talstrasse 59 8001 Zürich · Schweiz T +41 44 226 24 24 · F +41 44 226 25 24 · info.ch@vpbank.com
<b>VP Bank (Luxembourg) SA</b>	2, rue Edward Steichen · L-2540 Luxembourg T +352 404 770-1 · F +352 481 117 · info.lu@vpbank.com
<b>VP Bank (BVI) Ltd</b>	VP Bank House · 156 Main Street · PO Box 2341 Road Town · Tortola VG1110 · British Virgin Islands T +1 284 494 11 00 · F +1 284 494 11 44 · info.bvi@vpbank.com
<b>VP Bank Ltd Singapore Branch</b>	8 Marina View · #27-03 Asia Square Tower 1 Singapore 018960 · Singapore T +65 6305 0050 · F +65 6305 0051 · info.sg@vpbank.com

### Verantwortlich für den Inhalt

Bernd Hartmann, Leiter CIO-Office  
Harald Brandl, Senior Equity Strategist  
Marcello Musio, Senior Equity Analyst  
Dominik Pross, Junior Investment Strategist

### Wichtige rechtliche Hinweise

Diese Dokumentation wurde von der VP Bank AG (nachfolgend Bank) erstellt und durch die Gesellschaften der VP Bank Gruppe vertrieben. Diese Dokumentation stellt kein Angebot und keine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Finanzinstrumenten dar. Die darin enthaltenen Empfehlungen, Schätzungen und Aussagen geben die persönliche Auffassung des betreffenden Analysten der VP Bank AG im Zeitpunkt des auf der Dokumentation genannten Datums wieder und können jederzeit ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Dokumentation basiert auf Informationen, welche als zuverlässig eingestuft werden. Diese Dokumentation und die darin abgegebenen Einschätzungen oder Bewertungen werden mit äusserster Sorgfalt erstellt, doch kann ihre Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit nicht zugesichert oder gewährleistet werden. Insbesondere umfassen die Informationen in dieser Dokumentation möglicherweise nicht alle wesentlichen Angaben zu den darin behandelten Finanzinstrumenten oder deren Emittenten.

**Weitere wichtige Informationen zu den Risiken, welche mit den Finanzinstrumenten in dieser Dokumentation verbunden sind, zu den Eigengeschäften der VP Bank Gruppe bzw. zur Behandlung von Interessenkonflikten in Bezug auf diese Finanz-Instrumente sowie zum Vertrieb dieser Dokumentation finden Sie unter [https://www.vpbank.com/rechtliche\\_hinweise\\_de](https://www.vpbank.com/rechtliche_hinweise_de)**