INVESTMENT ZUKUNFT

Raiffeisen Capital Management

Februar 2025 | Ausgabe 44

UNVERZICHTBARER WEG ZUR DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS

SEITE 04

IM VERGLEICH: ERFOLGSMODELL CHINA

SEITE 10

MOBILITÄTSWENDE: CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

SEITE 12

Marketingmitteilung der Raiffeisen Kapitalanlage GmbH

INHALT

03 **EDITORIAL**

04 **LEITARTIKEL**

04 UNVERZICHTBARER WEG ZUR DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS

10 **SPEZIAL**

10 IM VERGLEICH: ERFOLGSMODELL CHINA

12 **RESEARCH**

12 MOBILITÄTSWENDE: CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

18 INFOBOX: EU-LIEFER-KETTENRICHTLINIE

20 UNTERNEHMENSSTIMMEN ZUM THEMA ELEKTROMOBILITÄT

24 UNTERNEHMEN IM FOKUS

28 **INSIDE**

28 FRAUENPOWER

29 BESUCH DER GROSSBAUSTELLE BRENNER BASISTUNNEL

29 BUCHTIPP

30 **RAIFFEISEN-ESG-INDIKATOR**

IMPRESSUM

Medieninhaber: Zentrale Raiffeisen Werbung
1030 Wien, Am Stadtpark
Herausgeber, erstellt von: Raiffeisen Kapitalanlage GmbH
Mooslackengasse 12, 1190 Wien
Für den Inhalt verantwortlich: Raiffeisen Kapitalanlage GmbH
Mooslackengasse 12, 1190 Wien
Hersteller: Druckerei Odysseus-Stavros Vrachoritis Ges.m.b.H.,
2325 Himberg
Verlagsort: Wien
Herstellungsort: Himberg

www.investment-zukunft.at
www.rcm.at/nachhaltigkeit
Newsletter-Registrierung unter newsletter.rcm.at

Grundlegende inhaltliche Richtung: Informationen zu den Themenbereichen Investmentfonds, Wertpapiere, Kapitalmärkte und Veranlagung; zusätzliche Angaben nach dem österreichischen Mediengesetz entnehmen Sie bitte dem Impressum auf www.rcm.at.

Projektkoordination: Mag.ª Irene Fragner, Mag.ª Sabine Macha
Autor:innen: MMag. Stefan Grünwald, Markus Kronreif,
Mag.ª Pia Oberhauser, Herbert Perus, Mag. Wolfgang Pinner,
Mag.ª Magdalena Quell, Mathias Zwiefelhofer
Fotos: gettyimages (S. 06, S. 09, S. 22), iStockphoto (S. 15), shutterstock (S. 27),
S.Huger, VCOE Rita Newman, Roland Rudolph (S. 12, S. 15),
Raiffeisen KAG (S. 03, S. 05, S. 11, S. 12, S. 20, S. 25, S. 28, S. 29)
Grafik-Design: [WORX] Multimedia Consulting GmbH
Lektorat: Mag. Josef Weilguni

Redaktionsschluss: 05. Februar 2025

Das ist eine Marketingmitteilung der
Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

Raiffeisen Capital Management ist die Dachmarke der Unternehmen:
Raiffeisen Kapitalanlage GmbH
Raiffeisen Immobilien Kapitalanlage GmbH

Rechtlicher Hinweis
Veranlagungen in Fonds sind mit höheren Risiken verbunden, bis hin zu Kapitalverlusten. Die vorliegende Information wurde erstellt und gestaltet von der Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m. b. H., Wien, Österreich („Raiffeisen Capital Management" bzw. „Raiffeisen KAG"). Die darin enthaltenen Angaben dienen, trotz sorgfältiger Recherchen, lediglich der unverbindlichen Information, basieren auf dem Wissensstand der mit der Erstellung betrauten Personen zum Zeitpunkt der Ausarbeitung und können jederzeit von der Raiffeisen KAG ohne weitere Benachrichtigung geändert werden. Jegliche Haftung der Raiffeisen KAG im Zusammenhang mit dieser Unterlage, insbesondere betreffend Aktualität, Richtigkeit oder Vollständigkeit, ist ausgeschlossen. Ebenso stellen allfällige Prognosen bzw. Simulationen einer früheren Wertentwicklung in dieser Information keinen verlässlichen Indikator für künftige Wertentwicklungen dar.
Die Inhalte dieser Unterlage stellen weder ein Angebot, eine Kauf- oder Verkaufsempfehlung noch eine Anlageanalyse dar. Sie dienen insbesondere nicht dazu, eine individuelle Anlage- oder sonstige Beratung zu ersetzen. Sollten Sie Interesse an einem konkreten Produkt haben, stehen wir Ihnen gerne neben Ihrem Bankbetreuer zur Verfügung, Ihnen vor einem allfälligen Erwerb den Prospekt bzw. die Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG zur Information zu übermitteln. Jede konkrete Veranlagung sollte erst nach einem Beratungsgespräch und der Besprechung bzw. Durchsicht des Prospektes bzw. der Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG erfolgen.
Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Wertpapiergeschäfte zum Teil hohe Risiken in sich bergen und die steuerliche Behandlung von den persönlichen Verhältnissen abhängt und künftigen Änderungen unterworfen sein kann. Die Vervielfältigung von Informationen oder Daten, insbesondere die Verwendung von Texten, Textteilen oder Bildmaterial aus dieser Unterlage, bedarf der vorherigen Zustimmung der Raiffeisen Kapitalanlage GmbH.

gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse" des österreichischen Umweltzeichens, Druckerei Odysseus Stavros Vrachoritis GmbH, UW-Nr. 830

MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C116347 www.fsc.org

PRINTED IN AUSTRIA

Druckprodukt mit finanziellem Klimabeitrag ClimatePartner.com/11451-2501-1001

EDITORIAL

Besuchen Sie uns
auf unserer Webseite
investment-zukunft.at!

Mag. (FH) Dieter Aigner
Geschäftsführer der Raiffeisen KAG,
zuständig für Fondsmanagement
und Nachhaltigkeit

Liebe Leserinnen und Leser,

die Mobilitätswende ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit und zugleich eine unverzichtbare Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, der bekannterweise einen erheblichen Anteil an den globalen CO_2-Emissionen hat.

Um die Klimaziele zu erreichen und die Erderwärmung zu begrenzen, ist eine konsequente Dekarbonisierung unerlässlich. Dies bedeutet nicht nur den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe wie Elektro- und Wasserstofffahrzeuge, sondern auch die Förderung von Infrastrukturprojekten für erneuerbare Energien und die Schaffung nachhaltiger Mobilitätskonzepte.

Insbesondere die E-Mobilität spielt eine zentrale Rolle in der Reduktion von CO_2-Emissionen und der Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme. Elektroautos, E-Bikes und elektrische Busse prägen immer mehr das Verkehrsbild. Die Vorteile umfassen geringere Betriebskosten, weniger Lärm und eine verbesserte Luftqualität. Herausforderungen bestehen jedoch in der Reichweite, Ladeinfrastruktur und den Kosten der Batterien. Dennoch nimmt die Akzeptanz und Verbreitung stetig zu.

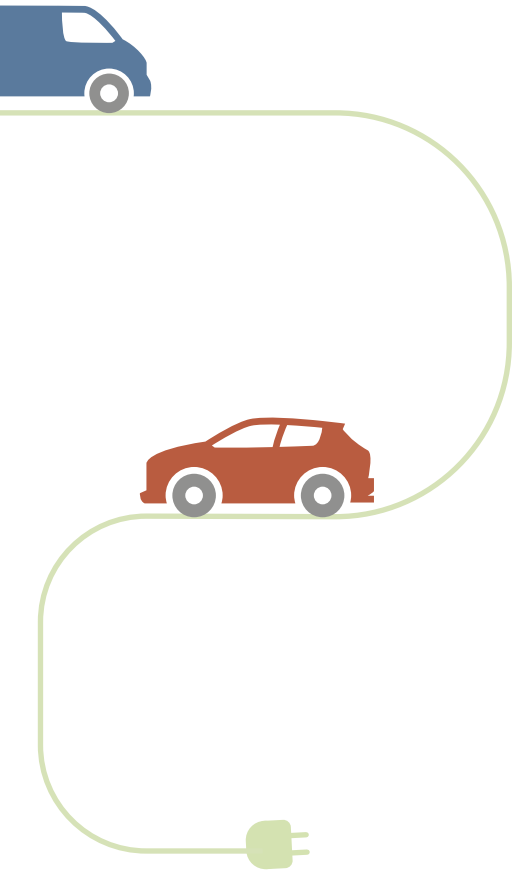
Ein viel diskutierter Aspekt der Mobilitätswende ist auch das autonome Fahren. Autonome Fahrzeuge haben das Potenzial, den Verkehrsfluss zu optimieren und die Sicherheit zu erhöhen. Durch die Integration von Künstlicher Intelligenz und fortschrittlicher Sensorik können autonome Systeme den Verkehr effizienter gestalten und somit grundsätzlich zur Reduktion von Emissionen beitragen. Doch steigt durch den notwendigen Datenverkehr und die benötigte Infrastruktur der Energiebedarf. Serverfarmen und Datenzentren, die für die Verarbeitung und Übertragung der Daten notwendig sind, tragen zu einem erhöhten Energieverbrauch bei und beeinträchtigen die Energieeffizienz. Auch das gilt es zu bedenken.

Als verantwortungsvolle Fondsgesellschaft investieren wir gezielt in Unternehmen, die innovative Lösungen für die Mobilitätswende entwickeln. Wir sind überzeugt, dass diese Investitionen nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Vorteile bieten. Die Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen wächst stetig, und Unternehmen, die sich frühzeitig auf diesen Wandel einstellen oder selbst einen Beitrag dafür leisten, werden langfristig erfolgreich sein.

ELEKTRO-
MOBILITÄT

UNVERZICHTBARER DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRS

Der Verkehrssektor ist weltweit einer der Hauptverursacher von CO_2-Emissionen und verantwortlich für rund 20 Prozent der globalen Gesamtemissionen. Innerhalb dieses Sektors entfallen etwa 60 Prozent der Emissionen auf den Personenverkehr auf der Straße. Das rapide Wachstum der Fahrzeugflotte – von etwa 300 Millionen Fahrzeugen im Jahr 1980 auf mehr als 1,3 Milliarden im Jahr 2024, und damit immer mehr gefahrenen Personenkilometern – verschärft die Problematik. Ohne eine gezielte Dekarbonisierung des Verkehrssektors droht eine weitere Verschärfung der CO_2-Belastung.



Eine umfassende Strategie zur CO_2-Reduktion ist zwingend notwendig, und das Elektroauto bietet hier klare Vorteile. Mit einem Wirkungsgrad von rund 70 Prozent übertrifft es andere Antriebstechnologien deutlich:

- Wasserstoffantriebe kommen lediglich auf etwa 20 Prozent,
- synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) auf ca. 13 Prozent
- und konventionelle Verbrennungsmotoren erreichen Werte zwischen 15 und maximal 30 Prozent.

> Es sind erst weniger als 5 % der globalen Fahrzeugflotte elektrifiziert.

Diese technische Überlegenheit macht das Elektroauto bei einer Gesamtbetrachtung zur besten Wahl für die Dekarbonisierung im Straßenverkehr. Andere Antriebslösungen, die auf Wasserstoff und E-Fuels setzen, sind hingegen in anderen Sektoren, wie der Schwerlastindustrie und der Luftfahrt, sinnvoller einsetzbar. Diese sektorübergreifende Optimierung ist entscheidend, um die globale CO_2-Bilanz nachhaltig zu verbessern. Elektromobilität bietet somit nicht nur ökologische, sondern auch ökonomische Vorteile.

Trotz negativer Schlagzeilen über rückläufige Verkaufszahlen von Elektrofahrzeugen setzt sich der globale Absatztrend nach oben fort. Im Jahr 2024 wurden rund 17 Millionen New Energy Vehicles (Plug-in-Hybride und Elektroautos) verkauft, was etwa 20 % des weltweiten

WEG ZUR

Mag. Wolfgang Pinner
Leiter Corporate Responsibility
bei der Raiffeisen KAG

Markus Kronreif
Professional Fund Manager

Fahrzeugabsatzes ausmachte. Allerdings sind erst weniger als 5 % der globalen Fahrzeugflotte elektrifiziert. Das hohe Durchschnittsalter von Fahrzeugen, etwa 13 Jahre in Europa, verdeutlicht die Herausforderung der Dekarbonisierung des Verkehrs: Der Austausch der gesamten Fahrzeugflotte durch Elektroautos wird mehrere Jahrzehnte dauern, selbst bei anhaltendem Absatzwachstum.

CO_2-BILANZ: FAKTEN ZUR LEBENSZYKLUSANALYSE

Kritiker:innen führen häufig die CO_2-intensive Produktion von Elektrofahrzeugen als Argument gegen deren Umweltvorteile an. Tatsächlich starten Elektroautos mit einem sogenannten „CO_2-Rucksack", der durch die energieintensive Herstellung der Batterien entsteht. Entscheidend ist jedoch, dass etwa 80 Prozent der Lebenszyklusemissionen eines konventionellen Fahrzeugs während des Betriebs anfallen – ein Bereich, in dem das Elektroauto durch seinen Antrieb punktet.

Der sogenannte Break-even-Point, ab dem ein Elektroauto im Vergleich zu einem Verbrenner eine bessere CO_2-Bilanz aufweist, hängt stark vom Strommix ab. Im Jahr 2023 beträgt er in Deutschland etwa 58.000 Kilometer, in den USA 41.000 Kilometer und in China, aufgrund des hohen Anteils an Kohlestrom, 118.000 Kilometer. Mit dem geplanten Ausbau erneuerbarer Energien sollten diese Werte jedoch deutlich sinken. Bis 2030 wird in Deutschland ein Break-even-Punkt von lediglich 23.000 Kilometern erwartet, in den USA 21.000 Kilometern und in China 53.000 Kilometern.

> Der Stromverbrauch in Österreich und Deutschland würde durch eine vollständige Elektrifizierung der gesamten Fahrzeugflotte um etwa 15 % steigen.

Aus energiepolitischer Sicht wäre selbst ein vollständiger Umstieg der gesamten Fahrzeugflotte in Österreich und Deutschland auf Elektroautos bewältigbar. Eigene Berechnungen zeigen, dass der Stromverbrauch in Österreich und Deutschland durch eine vollständige Elektrifizierung der gesamten Fahrzeugflotte um etwa 15 % steigen würde. Diese Zuwächse unterstreichen, dass die Stromversorgung in beiden Ländern den zusätzlichen Bedarf durch Elektromobilität decken könnte, sofern man den Plan zum Ausbau erneuerbarer Energien einhält.

ELEKTRO-MOBILITÄT

GLOBALE STRATEGIEN DER ELEKTRIFIZIERUNG

Europa

Die Elektrifizierung des Verkehrs wird weltweit mit unterschiedlichen Ansätzen vorangetrieben – von dogmatisch bis pragmatisch und protektionistisch. Europa verfolgt einen stark regulierten, dogmatischen Kurs, der auf eine schnelle Elektrifizierung der Fahrzeugflotte abzielt. Regulatorische Maßnahmen wie die Flottenziele spielen hierbei eine zentrale Rolle. Diese Vorschriften zwingen Fahrzeughersteller, bestimmte CO_2-Grenzwerte für ihre gesamte Fahrzeugflotte einzuhalten, wobei die Anforderungen jährlich verschärft werden. Bei Nichteinhaltung drohen den Herstellern empfindliche Strafzahlungen, die in die Hunderte Millionen Euro gehen können. Diese regulatorische Strenge soll den Markt für Elektrofahrzeuge weiter beleben und die Dekarbonisierung des Verkehrs beschleunigen. In der Praxis zeigt sich jedoch eine andere Dynamik. Auf politischer Ebene intervenieren europäische Automobilhersteller intensiv, um die Einhaltung dieser Flottenziele zu lockern. Es wird diskutiert, ob Strafzahlungen im Falle von Zielverfehlungen erlassen oder die Grenzwerte der Flottenziele insgesamt abgeschwächt werden sollten. Sollte es zu einer Aufweichung dieser Vorgaben kommen, könnte dies die Entwicklung der Elektromobilität in Europa mittelfristig verzögern. Derzeit liegt der Marktanteil von elektrifizierten Fahrzeugen in Europa bei ca. 22 % der Neuzulassungen.

China

China ist absoluter Spitzenreiter in der Elektrifizierung und bereits 50 % aller Neuzulassungen sind elektrifizierte Fahrzeuge. Das Land verfolgt einen pragmatischen Ansatz und setzt sowohl auf batterieelektrische Fahrzeuge als auch auf Hybridantriebe. Besonders in ländlichen Regionen, wo die Ladeinfrastruktur noch nicht voll ausgebaut ist, bieten Hybridfahrzeuge eine praktikable Zwischenlösung. Im Vergleich zu konventionellen Verbrennungsmotoren lassen sich mit Hybriden etwa 20 % der CO_2-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus einsparen. Zudem fördert China den Markt durch den gezielten Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Verfügbarkeit kostengünstiger Einstiegsmodelle, die den Markteintritt für Konsument:innen erleichtern.

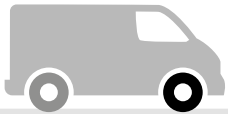
USA

In den USA hingegen dominiert ein protektionistischer und opportunistischer Ansatz. Mit der erneuten Präsidentschaft von Donald Trump wird erwartet, dass das Absatzwachstum von Elektroautos gebremst wird, um die heimische Erdölindustrie zu schützen. Der Elektrifizierungsanteil bei Neuzulassungen liegt derzeit gerade einmal bei etwa 10 % und somit weit hinter China und Europa.

ERFOLGSMODELLE DER ELEKTROMOBILITÄT – CHINA UND NORWEGEN ALS VORBILDER

Dass Elektromobilität funktionieren kann, zeigen eindrucksvoll die Beispiele China und Norwegen. Der Erfolg Chinas ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass das Land die entscheidenden Rahmenbedingungen geschaffen hat, wie beispielsweise eine flächendeckende Ladeinfrastruktur, die für den täglichen Gebrauch der Elektromobilität essenziell ist. Zudem erleichtern in China kostengünstige Einstiegsmodelle den Markteintritt für Konsument:innen erheblich, wo-

ELEKTRO-MOBILITÄT



durch die Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen gefördert wird. China ist zweifellos das Lehrbeispiel dafür, dass Elektromobilität nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich erfolgreich umgesetzt werden kann. Es dient als Blaupause und stärkt unsere Überzeugung, dass sich die Elektromobilität langfristig auch in Europa und den USA durchsetzen wird, wenn auch mit einer gewissen Zeitverzögerung. Wie China die größten Hürden der Elektromobilität überwunden hat und welche Maßnahmen notwendig sind, um die Elektromobilität in Europa zum Gewinner aufsteigen zu lassen, erfahren Sie auf Seite 10–11.

ESG-BEWERTUNG

Die Einschätzung der Elektromobilität in Bezug auf die einzelnen Nachhaltigkeitsdimensionen sieht wie folgt aus:

E (Umwelt):
Bei einer Gegenüberstellung von Benzin-, Diesel- und Elektro-Pkws haben Batterie-Elektrofahrzeuge bei den meisten umweltrelevanten Parametern Vorteile gegenüber anderen Antriebs- und Bauarten. Als größter Vorteil der E-Autos ist jedenfalls der Wegfall von Abgas-Emissionen auf lokaler Basis zu betrachten. Wesentliche Faktoren bei einer Gegenüberstellung der Ökobilanzen von Benzin-, Diesel- und Elektro-Pkws sind die Parameter Fahrsituation, Akku-Lebensdauer und Fahrzeugherstellung. Was die Fahrsituation anbelangt, so ist vor allem die innerörtliche Verwendung von E-Autos aus umwelttechnischer Sicht optimal.

S (Soziales):
Die sinkenden Kosten der Elektromobilität werden in Zukunft die Attraktivität der Technologie weiter erhöhen und die Akzeptanz des elektrischen Antriebs bei Käufer:innen aller Einkommensklassen erhöhen.

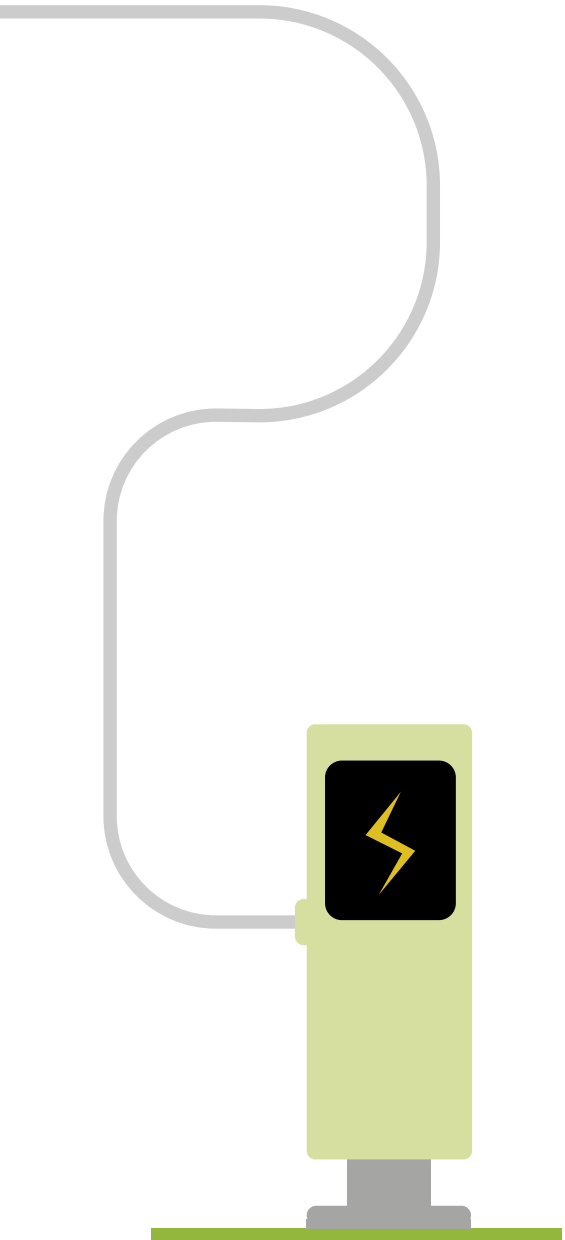
G (Governance):
Ein Erfolg der „sauberen" Alternativtechnologien generell und der E-Mobilität im Besonderen hängt – was Mitteleuropa betrifft – aktuell noch stark von unterstützenden staatlichen Maßnahmenpaketen ab. Treiber dahinter sind auch die ehrgeizigen Dekarbonisierungsziele einzelner Länder im Zusammenhang mit dem Klimaschutz.

Weiterführende Informationen:
www.investment-zukunft.at
www.rcm.at/elektromobilitaet

HERAUS-
FORDERUNGEN
UND POTENZIALE
VON ELEKTRO-
MOBILITÄT

IM VERGLEICH: ERFOLGSMODELL

Die Elektromobilität wird sich trotz derzeitigem Gegenwind in manchen Ländern langfristig wohl auf allen Hauptabsatzmärkten durchsetzen. Wo sind aber Widerstände bei der Akzeptanz der E-Mobilität zu beobachten?



Betrachtet man den Automobilmarkt in Europa und blickt auf Umfragen, warum sich Konsument:innen gegen die Elektromobilität entscheiden, so werden häufig die folgenden Argumente genannt: Verfügbarkeit von günstigen Modellen, unzureichende Ladeinfrastruktur, geringere Reichweite von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen, Intransparenz der Ladepreise und Preisverfall von Gebrauchtfahrzeugen. Dies sind jedoch alles Herausforderungen, die – wie am Beispiel China ersichtlich wird – gelöst werden können.

In China ist der Durchschnittspreis von Elektroautos bereits seit 2018 günstiger als der von Verbrennungsfahrzeugen, wohingegen in Europa derzeit Verbrennermodelle noch preiswerter sind als Elektrofahrzeuge. Dies hat zwei Gründe: Zum einen wurde die Elektromobilität in China stark subventioniert, zum anderen liegt es an der unterschiedlichen Marktstrategie der Automobilhersteller.

PREISSTRATEGIE

In Europa erfolgte die Einführung von Elektroautos nach dem Top-down-Prinzip, das heißt, zunächst wurden teure Modelle jenseits der 60.000-Euro-Marke angeboten, während kostengünstigere Varianten erst nach und nach auf den Markt kamen. In China gingen die Hersteller genau umgekehrt vor: Die ersten Elektroautos wurden im unteren Preissegment angeboten, dies erleichterte den Einstieg in die Elektromobilität für Konsument:innen, die Automobilhersteller konnten sich bereits früh über Skaleneffekte in der E-Auto-Produktion freuen – während der Markteintritt in die höheren Preisklassen erst später erfolgte.

KOSTENPUNKT BATTERIE

Der größte Kostentreiber eines E-Autos ist die Batterie, und genau dort sind die größten Kostensenkungen zu verzeichnen: 2013 lag der Preis pro Kilowattstunde noch bei 800 USD, während er inzwischen auf 115 USD gesunken ist. Eine 100-kWh-Batterie, wie sie in größeren Elektroautomodellen verbaut wird, kostete 2013 ca. 80.000 USD, wohingegen sie heute nur noch etwa 11.000 USD kostet. Für 2026/2027 wird erwartet, dass der Batteriepreis erstmals die magische 100-USD-Marke pro Kilowattstunde unterschreitet. Ab dieser Grenze rechnet man damit, dass auch in Europa eine Preisparität zwischen Verbrennungs- und Elektroautos erreicht wird.

CHINA

Markus Kronreif
Professional Fund Manager

LADEINFRASTRUKTUR

Mit über 2,6 Millionen öffentlichen Ladepunkten verfügt China über das weltweit größte Netz an Ladestationen. In den Ballungszentren ist die Ladeinfrastruktur so gut ausgebaut, dass es für Elektroautofahrer:innen kaum Schwierigkeiten gibt, einen Ladepunkt zu finden. Dies erleichtert den Alltag und nimmt eine der größten Sorgen vieler potenzieller Käufer. Darüber hinaus bietet China eine Vielzahl von Schnellladestationen, die es ermöglichen, Batterien innerhalb kurzer Zeit aufzuladen, was die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zusätzlich steigert. Der konsequente staatliche Fokus auf die flächendeckende Infrastrukturentwicklung hat maßgeblich dazu beigetragen, die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung zu erhöhen. Ein gut ausgebautes Ladenetzwerk wie jenes in China dient als Modell, das auch andere Märkte inspirieren sollte, um die Elektromobilität voranzutreiben.

BATTERIELEBENSDAUER

In der Batterietechnologie sind signifikante technische Weiterentwicklungen zu beobachten, die die Attraktivität von Elektrofahrzeugen erheblich steigern werden. Ein führender Hersteller garantiert bereits eine Batterielebensdauer von über 1 Million Kilometern, was nicht nur die Sorgen hinsichtlich der Haltbarkeit mindert, sondern auch die Gesamtbetriebskosten senkt. Zudem ermöglicht eine neuartige Zelltechnologie das Laden einer Batterie von 20 % auf 80 % in nur sechs Minuten – ein Tempo, das einem herkömmlichen Tankstopp bei Verbrennerfahrzeugen sehr nahekommt. Diese Entwicklungen tragen dazu bei, Reichweitenangst und lange Ladezeiten, zwei zentrale Kritikpunkte an der Elektromobilität, deutlich zu entschärfen. Gleichzeitig wird damit die Alltagstauglichkeit von Elektroautos erheblich verbessert, wodurch sie zunehmend auch für Vielfahrer:innen und Flottenbetreiber interessant werden.

PREISVERFALL

Ein häufig diskutiertes Thema ist der Preisverfall von gebrauchten Elektroautos, der in Schlagzeilen zu Recht als Nachteil dargestellt wird. Doch auch hier zeigt das Beispiel China einen gegenläufigen Trend. Für Ende 2025 wird in China ein Marktanteil von 70 % bei den Neuzulassungen von New Energy Vehicles (NEVs) erwartet. Mit dem rasanten Wachstum der Elektromobilität beschleunigt sich der Preisverfall von Gebrauchtfahrzeugen vor allem bei Verbrennerfahrzeugen, da sie zunehmend als veraltete Technologie wahrgenommen werden. Gleichzeitig stabilisieren sich die Preise für gebrauchte Elektroautos, da die Nachfrage nach modernen und emissionsfreien Antrieben weiter steigt. Diese Entwicklungen zeigen, dass der Preisverfall bei Elektrofahrzeugen nicht zwangsläufig ein dauerhafter Nachteil ist, sondern vielmehr eine Übergangsphase darstellt, die durch die Marktreifung und den technologischen Fortschritt überwunden werden kann.

FAZIT

Alles in allem zeigt das Beispiel China, dass die aktuellen Herausforderungen der Elektromobilität mittel- bis langfristig lösbar sind. Diese Erkenntnis stärkt unsere Zuversicht, dass sich die Elektromobilität mittel- bis langfristig auf allen Hauptabsatzmärkten durchsetzen wird. Das Tempo dieses Wandels in Europa hängt jedoch wesentlich von den politischen Rahmenbedingungen und der Strategie der Automobilhersteller ab.

Moderation durch Mag. (FH) Dieter Aigner, Geschäftsführer der Raiffeisen KAG

Round-Table-Diskussion zu Mobilitätskonzepten mit Zukunft.

DI Dr. Harald Frey
Senior Scientist, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Wien

Mag. Jürgen Maier
Senior Fondsmanager, Aktien CEE & Global Emerging Markets, Raiffeisen KAG

Mag. Walter Prutej MBA
Geschäftsführer und Gründer von SURAAA – Smart Urban Region Austria Alps Adriatic (pdcp GmbH)

Mag. Michael Schwendinger MA BSc
Öffentlicher Verkehr, Sharing, Ökonomie, Ressourcen, VCÖ

Herr Frey, unter den Verkehrsträgern ist die Straße der größte Klimasünder – rund 16 Prozent des weltweiten CO_2-Ausstoßes wurden im Jahr 2022 durch Straßenfahrzeuge verursacht. Der Beitrag des Luftverkehrs und der Schifffahrt fiel mit jeweils rund drei Prozent deutlich geringer aus. Sie arbeiten an der TU an nachhaltigen Verkehrskonzepten. Wie geht man so große Aufgaben strukturell an?

Harald Frey: Die Diskussion über Mobilitätsverhalten und -veränderungen ist keine neue; man spricht darüber, seitdem man erkannt hat, dass es wenig Sinn macht, wenn jede:r alleine im Auto sitzend in die Städte fährt. Denken Sie an die Fußgängerzone in der Kärntner Straße in den späten 60er-Jahren. Schon damals erkannte man, dass gewisse Formen der Mobilität nicht mit bestimmten Strukturen zusammenpassen. In den 70er-Jahren wurden aus der Verkehrsberuhigungs-Perspektive neue Modelle entwickelt. Heute sagen viele Städte, dass sie Aufenthaltsqualität brauchen und Menschen im öffentlichen Raum sichtbar sein sollen. Das ist auch ein wirtschaftlicher Faktor, wenn es angenehme äußere Räume gibt, wo sich Menschen aufhalten und zu Fuß gehen können. Das Thema Flugverkehr haben Sie angesprochen. Es ist zwar positiv, wenn wir uns auf alternative Treibstoffe fokussieren, aber beim Flugverkehr bleiben natürlich Lärmkosten aufgrund der gesundheitlichen Auswirkungen durch Fluglärm. Jeder Verkehrsträger hat unterschiedliche Kriterien, nach denen er bewertet wird, was als Entscheidungsgrundlage für Investitionen dient. Es ist wichtig zu wissen, was die Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrsträger sind, und das kann sich über die Jahrzehnte verändern.

Unser Fokus richtet sich auf regionale Mobilitätskonzepte, welche Entwicklungen sind hier feststellbar?

Harald Frey: In den letzten 15–20 Jahren haben wir die Mobilitätswende stark aus städtischer Perspektive diskutiert, was einfacher ist, da es dort eine entsprechende Dichte und ein besseres öffentliches Verkehrsangebot gibt. Die Herausforderungen beginnen jedoch schon am Stadtrand und im Agglomerationsbereich. In Wien hat sich das Mobilitätsverhalten in den letzten 15 Jahren kaum verändert, der Anteil des Autoverkehrs im Stadtgrenzen-überschreitenden Verkehr ist von 79 % auf 77 % gesunken. Trotz Maßnahmen wie der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung gibt es gewisse Gewohnheitsstränge in der Mobilität. Bei Infrastrukturinvestitionen in Österreich investieren wir sowohl in die Straße als auch in die Schiene, was

MOBILITÄTSWENDE: CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN

die Investition in den jeweils anderen Verkehrsträger schwächt. Die Menschen entscheiden dann, ob sie öffentlich oder mit dem Auto fahren, aber beides gleichzeitig ist nicht möglich.

Es wäre also besser, die Politik würde sich bei den Investitionen auf ein Verkehrsangebot fokussieren?

Harald Frey: Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sollten sich zumindest in den Investitionen widerspiegeln. Besonders im ländlichen Raum kann öffentlicher Verkehr auf einem bestehenden Straßennetz betrieben werden. Es bringt jedoch nichts, wenn nur dreimal am Tag ein Bus kommt. Der Betrieb wird anteilsmäßig bei den Investitionen immer relevanter werden, gerade beim öffentlichen Verkehr, aber auch im motorisierten Individualverkehr. Wir haben ein dichtes Autobahnnetz, das in den nächsten Jahrzehnten erhalten werden muss. Gleichzeitig müssen wir die externen Kosten durch Unfälle, Luftverschmutzung und Zerschneidungswirkung von Infrastruktur in Kauf nehmen. Die Gewichtung der Parameter hat sich in den letzten Jahrzehnten verändert. Heute wissen wir, dass es flächen- und energieeffizienter ist, Wege im öffentlichen Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, besonders im städtischen Bereich. Das sind geringere externe Kosten für die Gesellschaft. Transformationsprozesse sind immer schwierig. In der Forschung stellen wir zunehmend prozessorientierte Fragen: Wie erreichen wir die Ziele, die wir uns vorgeben? Diese Fragen beginnen bei den Gemeinden und enden bei der EU, wenn man die legislativen Ebenen im Transportsektor beleuchtet.

Herr Schwendinger, auch die auf Mobilität fokussierte Umwelt-NGO VCÖ hat zum Ziel, ein Verkehrssystem zu schaffen, das ökologisch verträglich, ökonomisch effizient und sozial gerecht ist. Im Rahmen des von Ihnen ausgelobten Mobilitätspreises werden vorbildliche Konzepte in den einzelnen Bundesländern ausgezeichnet. Können Sie uns einen Einblick geben, welche Konzepte hier eingereicht werden?

> Die verkehrspolitischen Zielsetzungen sollten sich zumindest in den Investitionen widerspiegeln.

Michael Schwendinger: Den VCÖ-Mobilitätspreis gibt es seit mehr als 30 Jahren. 1992 haben wir damit angefangen, und inzwischen wurden mehr als 6000 Projekte eingereicht, von denen wir 400 ausgezeichnet haben. Man findet diese Projekte in unserer Online-Mobilitätsdatenbank unter mobilitaetsprojekte.vcoe.at. Unternehmen, Gemeinden, Schulen, Universitäten und andere Institutionen oder Einrichtungen können teilnehmen, und es gibt jedes Jahr unterschiedliche Kategorien. Der Preis wird österreichweit ausgelobt, wird aber auch in den Bundesländern separat verliehen. Die Palette der Projekte ist sehr breit.

Können Sie uns ein, zwei Vorzeigeprojekte etwas näher vorstellen?

Michael Schwendinger: Vor ein paar Jahren haben wir beispielsweise den Dachverband Carsharing Österreich ausgezeichnet, der die ganzen zersplitterten Carsharing-Angebote vernetzt und über ein einheitliches Roamingsystem österreichweit nutzbar machen will. Das heißt, wenn man bei einem System angemeldet ist, kann man als Gastnutzer:in in den anderen Systemen Carsharing-Angebote in Österreich nutzen. In der Kategorie Güterverkehr und Logistik haben wir ein Unternehmen ausgezeichnet, das Naturgipstransporte in der Steiermark durchführt.

> Unser Ziel ist es, gute Projekte und Initiativen vor den Vorhang zu holen und ihnen eine Bühne zu geben.

Von einem Bergwerk in Tragöß zum 120 Kilometer entfernten Firmensitz nach Weißenbach bei Liezen. Durch die Einbindung der Bahn für den Großteil der Strecke und den Austausch der alten Dieselfahrzeuge gegen eine neue Flotte an Elektro-Lkws konnte nicht nur die CO_2-Bilanz, sondern auch die Akzeptanz in der Bevölkerung verbessert werden. Im Bereich Wohnbau und Raumordnung gab es Projekte wie eines in Wiener Neudorf, wo Wohnungen im Zentrum gebaut wurden und den Bewohner:innen ein Mobilitätsbudget zur Verfügung gestellt wurde, damit sie auf das Klimaticket umsteigen und das Auto stehen lassen. Oft geht es darum, sich von alten Gewohnheiten zu verabschieden.

Finden diese Projekte Nachahmung?

Michael Schwendinger: Unser Ziel ist es, gute Projekte und Initiativen vor den Vorhang zu holen und ihnen eine Bühne zu geben. Wir schaffen Aufmerksamkeit und Öffentlichkeit, was den Projekten oft auch intern Rückenwind gibt. Es gibt auch Nachahmungen, wie das 2023 ausgezeichnete internationale Projekt „31 Days" aus der Schweiz, das danach auch in Graz, in der Region Wienerwald und aktuell unter dem Titel „Auto-Wette: 3 Monate ohne eigenes Auto" in Wien umgesetzt wurde und wird. Da ging es darum, für eine gewisse Zeit die Autoschlüssel abzugeben. Als Ersatz haben die Teilnehmer und Teilnehmerinnen dafür ein Öffi-Ticket, eine Carsharing-Mitgliedschaft und ein E-Bike zur Verfügung gestellt bekommen. Solche Aktionen unterbrechen eingewöhnte Handlungsmuster und schaffen Raum für Neues. Die Idee stammt übrigens von einer Jugendgruppe der Pfadfinder.

Herr Prutej, Sie sind Gründer und Geschäftsführer eines automatisierten E-Shuttle-Linienbetriebes in Pörtschach und Klagenfurt. Damit zählen Sie in Österreich vermutlich zu den Pionieren als Anbieter von automatisiertem Shuttle-Service. Wie wird das Service angenommen? Welche Herausforderungen gibt es?

Walter Prutej: Als wir 2017 angefangen haben, haben sich viele gefragt, was wir da machen. Damals gab es kaum einen Rahmen in Österreich, und wir hatten schon die ersten automatisierten Fahrzeuge im Einsatz. 2018 fuhren wir bereits täglich und nach Fahrplan auf Bundes- und Gemeindestraßen am Wörthersee, und letztes Jahr haben wir in Klagenfurt die erste automatisierte Flotte und das erste autonome On-demand-Service in Österreich eingesetzt. Alles Learning by Doing! Unsere Fahrzeuge haben kein Lenkrad, keine Spiegel oder Pedale und sind komplett mit Sensorik und Software ausgestattet. Per Gesetz muss jedoch ein:e Sicherheitsfahrer:in an Bord sein. In Klagenfurt hatten wir drei autonome Shuttles im Einsatz, die zuerst nach Fahrplan und später on demand per App buchbar waren. Gerne laden wir Interessierte zum kostenlosen Testen ein, Infos dazu unter www.suraaa.at.

Was war Ihr Antrieb, das Shuttle-Service aufzubauen?

Walter Prutej: In Österreich kommen auf 1000 Einwohner rund 600 Pkws, die täglich etwa 38 Kilometer fahren. 40 % aller Autofahrten sind kürzer als 5 Kilometer, also klassische berufliche und private Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule. Hinzu kommt, dass die durchschnittlichen Berufskraftfahrer:innen in Österreich 55 Jahre alt sind und es einen großen Mangel an Fahrer:innen, nicht nur in Österreich (aktuell rund 8000 offene Stellen), sondern auch international gibt. In Europa fehlen aktuell rund 230.000 Kraftfahrer:innen, bis 2030 rund eine Million. Automatisierung kann hier helfen, indem sie menschliche Aufgaben übernimmt. Ohne Automatisierung wird es weniger öffentlichen Verkehr und weniger Logistik geben. Wir betreiben derzeit 15 Forschungsprojekte in Österreich, um

Im Gespräch mit Harald Frey, Jürgen Maier, Walter Prutej und Michael Schwendinger

die Automatisierung voranzutreiben. Ziel ist es, autonome Fahrzeuge 24/7 bei allen Wetterbedingungen einsetzen zu können und den:die Sicherheitsfahrer:in im Fahrzeug durch einen Remote Operator auf der Leitstelle zu ersetzen, was – je nach Gefäßgröße – bis zu 80 % der Betriebskosten sparen könnte. Ein Remote Operator kann laut Studien ca. 10 bis 20 Fahrzeuge steuern.

Wir arbeiten auch daran, die Bevölkerung mitzunehmen und sie mit der Technologie vertraut zu machen. Unsere Zustimmungsrate liegt bei 72 % – nur Akzeptanz schafft Vertrauen in diese neue Technologie. International ist autonomes Fahren ein riesiger Markt, der von amerikanischen und chinesischen Unternehmen dominiert wird. Europa und Österreich müssen aufpassen, nicht den Anschluss zu verlieren. Wir setzen auf europäische und österreichische Wertschöpfung und arbeiten mit Partnern wie Unternehmen, Forschungseinrichtungen, Universitäten und Fachhochschulen zusammen, um diese Kompetenzen in Österreich aufzubauen.

Autonomes elektrisches Fahren im Schwerverkehr – ist das noch Zukunftsmusik oder in anderen Regionen schon Realität?

Walter Prutej: Ich habe bereits 2018 in den USA ein Platoon mit 10 automatisierten Lkws getestet. Besonders die Amerikaner investieren massiv in automatisierte Trucks, da auch sie einen Fahrer:innenmangel haben, und treiben das Thema stark voran. Automatisierung kann den Verkehr sicherer, sauberer und vernetzter machen. Auch in Europa wird sie immer wichtiger. Es wird jedoch noch einige Jahre dauern, bis die Technologie robust genug ist und der rechtliche Rahmen gegeben ist.

Welche Branchen können von der Transformation der Verkehrssysteme profitieren und daher interessante Investmentmöglichkeiten sein? Spielt autonomes Fahren bereits eine Rolle?

> Automatisierung kann den Verkehr sicherer, sauberer und vernetzter machen. Auch in Europa wird sie immer wichtiger.

ROUND-TABLE-DISKUSSION

Jürgen Maier: In unserer Arbeitsgruppe, die sich dem Zukunfts-Thema Mobilität widmet, beschäftigen wir uns mit den Megatrends im Mobilitätsbereich aus Nachhaltigkeitssicht. Ein wichtiger Bereich sind alternative Antriebsformen wie Elektromobilität und Wasserstoff. Wir befassen uns aber auch mit autonomem Fahren und Konnektivität. Aus Investorensicht sind darüber hinaus auch die Themen Shared Mobility, öffentlicher Verkehr sowie Logistik und Last Mile Delivery sehr interessant. Im Bereich autonomes Fahren sehen wir die größte Dynamik bei amerikanischen Konzernen wie Waymo, Amazon und Tesla, die in der Branche führend sind, sowie chinesischen Unternehmen wie Baidu, pony.ai und WeRide. In Europa gibt es dazu relativ wenig Aktivität. In den USA wird autonomes Fahren vor allem bei Robotaxis und Robotrucks ausgerollt. Auch autonomes Fliegen wird zunehmend interessant, besonders für den Transport von Gütern zwischen Flughäfen und Logistiklagern.

Wann wird autonomes Fahren die breite Masse erreichen?

Jürgen Maier: Wir gehen davon aus, dass es mindestens noch 3–5 Jahre dauern wird. Am weitesten vorne ist die Google-Tochter Waymo. Sie ist weltweit das erste Unternehmen überhaupt, das Robotaxis zur Marktreife gebracht hat. Die Firma hat den Fahrbetrieb 2020 in Phoenix gestartet. Mittlerweile erstreckt sich der komplett fahrerlose Robotaxidienst auf weite Teile von Phoenix, San Francisco und Los Angeles. Das Unternehmen hat schon mehr als 20 Millionen Meilen an echten Fahrten und über 20 Milliarden Testmeilen zurückgelegt. Aus Investmentsicht sind für uns vor allem die Software- und Packages-Lösungen in diesem Bereich interessant. Früher oder später werden Unternehmen wie Waymo ihre Softwarelösungen lizenzieren und an andere internationale Autokonzerne weiterverkaufen. Die Hardwareproduktion ist für Investoren inzwischen weit weniger relevant.

Österreich scheint ja eine Verbrennernation zu sein. Werden E-Mobilität, Wasserstoff etc. für den Verkehr künftig noch eine wesentlich wichtigere Rolle spielen als bisher? Wann wird unser Verkehrssystem Ihrer Meinung nach emissionsarm funktionieren?

> Die dunkle Rückseite jeder Technologie ist genauso groß wie die leuchtende Vorderseite.

Harald Frey: Die Elektromobilität hat den Vorteil, dreimal energieeffizienter zu sein, wenn der Strom nicht aus fossilen Quellen stammt. Global gesehen gibt es bereits große Investitionen in Elektromobilität und Schiene. Es wird jedoch noch Jahrzehnte dauern, bis unterschiedliche Antriebstechnologien nebeneinander existieren. Elektromobilität wird sich sukzessive durchsetzen, auch wenn es noch Herausforderungen wie Reichweite und Gewicht gibt.

Das Thema Wasserstoff wird ebenfalls eine Rolle spielen, wenn auch in einer Nische. Er hat den Vorteil der Speicherfähigkeit, aber der Umwandlungsprozess ist aufwendig. Letztendlich hängt es davon ab, wem die Technologien nutzen und welche gesellschaftlichen Ziele wir verfolgen. Die dunkle Rückseite jeder Technologie ist genauso groß wie die leuchtende Vorderseite.

Welchen Beitrag leistet autonomes Fahren für die Mobilitätswende?

Harald Frey: Es gibt genügend Studien, die darauf hinweisen, dass autonomes Fah-

> Automatisierte Mobilität kann den öffentlichen Verkehr unterstützen, besonders auf der ersten und letzten Meile.

ren zu mehr Verkehr führen könnte, unter anderem durch erhöhte Leerfahrten und einen sinkenden Besetzungsgrad. Zudem ist es wahrscheinlich, dass die Bequemlichkeit des autonomen Fahrens Menschen dazu verleitet, weiter entfernt zu wohnen, was den Verkehr weiter erhöhen wird. Auch der Energieverbrauch wird steigen, sowohl durch die Fahrzeuge selbst als auch durch den notwendigen Datenverkehr und die Infrastruktur, die dafür benötigt wird. Serverfarmen und Datenzentren, die für die Verarbeitung und Übertragung der Daten notwendig sind, tragen ebenfalls zu einem erhöhten Energieverbrauch bei. Insgesamt schaut die Energieeffizienz des Systems dadurch miserabel aus und wirkt den Zielen der Nachhaltigkeit entgegen. Autonomes Fahren hört sich gut an und es fasziniert uns, weil es eine neue Technologie ist und man das gerne ausprobiert. Aber den Planeten interessiert das relativ wenig, der schaut auf andere Dinge, nämlich auf den Ressourcen- und Energieverbrauch. Und den gilt es in der Zukunft zu reduzieren, wenn wir andere Ziele, andere Sustainable Development Goals erreichen wollen.

Herr Prutej, Sie sehen das vermutlich aus einer anderen Perspektive?

Walter Prutej: Nachhaltigkeit und innovative, visionäre Ansätze sind wichtig. Wir sollten in der Mobilität mehr zulassen und ausprobieren. Es geht um Arbeitsplätze und Wertschöpfung, und es wäre schön, wenn mehr made in Austria wäre. Wichtig ist auch testen, testen, testen – Daten schaffen Wissen! Automatisierte Mobilität kann den öffentlichen Verkehr unterstützen, besonders auf der ersten und letzten Meile. Hamburg plant bis 2030 rund 10.000 automatisierte Fahrzeuge, um damit den Fahrzeugbestand um ca. 200.000 private Pkws zu reduzieren. Solche Visionen sollten auch in Österreich verfolgt werden. Die Mobilität der Zukunft muss sicher und leistbar sein. Es wird noch einige Jahre dauern, bis die Technologie robust genug ist, aber wir müssen jetzt die Rahmenbedingungen schaffen. Deutschland hat ein Level-4-Gesetz, und auch die Schweiz und Frankreich sind dabei. Wir glauben, dass ab 2027 die ersten automatisierten Fahrzeuge in Österreich Teil des Alltags sein werden und ab 2030 werden diese häufiger zu sehen sein. Es ist wichtig, dass diese Entwicklungen mit regionaler Wertschöpfung verbunden sind, um Zukunftsjobs in Österreich zu schaffen. Aktuell hat dieser Markt eine weltweite Größe von rund 40 Milliarden Euro und eine jährliche Wachstumsrate von über 20 %. Es führen die USA, dicht gefolgt von China.

Welche Rolle spielt nachhaltige Mobilität als Wirtschaftsfaktor? Der VCÖ hat dazu zuletzt ja einen Bericht herausgegeben.

Michael Schwendinger: Nachhaltige Mobilität wird oft als Klimathema diskutiert, aber sie hat auch wirtschaftliche Vorteile. Österreich ist bei nachhaltiger Mobilität gut aufgestellt, besonders in der Bahnindustrie. Wir sind hinter Deutschland, China und den USA weltweit viertgrößter Exporteur von Schienenfahrzeugen, mit einer Wertschöpfung von 2,7 Milliarden Euro und 30.000 Jobs in der Bahnindustrie. Auch im Fahrradsektor gibt es große Wertschöpfung, etwa 2,9 Milliarden Euro, inklusive Radtourismus. Unternehmen wie Woom sind erfolgreich, und die Fahrradbranche sichert etwa 30.000 Jobs. Gehen ist ebenfalls gut fürs Geschäft, da es die Passant:innenfrequenz und damit die Umsätze im Einzelhandel erhöht. Insgesamt gibt es über 200.000 Jobs, die durch nachhaltige Mobilität gesichert werden. Es wäre sinnvoll, diese Vorteile weiter auszubauen. Ein klares Bekenntnis zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist wichtig, ebenso wie Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Mit einer sachlichen Diskussion über Verkehrsthemen und einer mutigen Verkehrspolitik könnten wir jedenfalls sehr viel gewinnen.

Redaktionelle Bearbeitung: Mag.ª Pia Oberhauser

INFOBOX: EU-LIEFERKETTEN-RICHTLINIE

Elektromobilität ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Strategie zur Reduktion von Treibhausgasemissionen. Die Globalisierung der Wirtschaft ist vor allem im produzierenden Bereich nicht mehr wegzudenken – das betrifft auch die Herstellung von Elektrofahrzeugen und deren Batterien, die vor allem von der Beschaffung von Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und Nickel abhängig ist. Diese Rohstoffe werden mancherorts unter Bedingungen abgebaut, die mit erheblichen Menschenrechtsverletzungen und Umweltschäden verbunden sind.

Die EU-Lieferkettenrichtlinie spielt eine gewichtige Rolle bei der Erhöhung der Nachhaltigkeit und Transparenz der Wirtschaft und somit auch der Elektromobilität.

Unternehmen, die Elektrofahrzeuge und Batterien produzieren, müssen sicherstellen, dass ökologische und sozial verträgliche Bedingungen entlang ihrer Wertschöpfungskette eingehalten werden.

Die EU-Lieferkettenrichtlinie[1] ist im Juli 2024 in Kraft getreten, wobei Mitgliedsstaaten eine zweijährige Frist zur Überführung in nationales Recht haben (d. h. bis Juli 2026 oder früher). Die Richtlinie zielt darauf ab, men-

WEITERE INFORMATIONEN

1 Richtlinie (EU) 2024/1760 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über die Sorgfaltspflicht von Unternehmen im Hinblick auf Nachhaltigkeit, auch bekannt unter der Abkürzung CSDDD (Corporate Sustainability Due Diligence Directive).

2 Der Geltungsbereich der Richtlinie umfasst vorwiegend EU- und Nicht-EU-Unternehmen und Muttergesellschaften mit mehr als 1000 Beschäftigten und einem Umsatz von über 450 Millionen Euro, wobei eine gestaffelte Implementierung angedacht ist.

3 Siehe https://www.consilium.europa.eu/de/policies/paris-agreement-climate/

4 Neben der Offenlegungs-Verordnung, der Taxonomie-Verordnung sowie der Verordnung zur nichtfinanziellen nachhaltigen Berichterstattung.

schenwürdige Arbeitsbedingungen und den Schutz der Menschenrechte in globalen Lieferketten zu gewährleisten. Sie gilt sowohl für Produkte als auch für Dienstleistungen und verpflichtet Unternehmen[2], Sorgfaltspflichten entlang ihrer gesamten Wertschöpfungskette wahrzunehmen und potenzielle oder tatsächliche negative Auswirkungen auf Menschenrechte und Umwelt zu identifizieren, abzuschwächen oder zu beenden. Die Sorgfaltspflichten umfassen Aktivitäten des eigenen Unternehmens, von Tochtergesellschaften und Geschäftspartnern, die Teil der vor- und nachgelagerten Lieferkette sind. Die Größe der Unternehmen der Wertschöpfungskette ist hierbei irrelevant. Ziel der Richtlinie ist es, sicherzustellen, dass Unternehmen, die im EU-Binnenmarkt tätig sind, ökologisch und sozial verantwortungsbewusste Geschäftspraktiken einhalten. Die unternehmerische Sorgfaltspflicht ist in Unternehmenspolitik und Risikomanagement zu verankern.

Neben den bereits genannten Sorgfaltspflichten beinhaltet die Richtlinie auch die Verpflichtung zur Implementierung eines Klimatransformationsplans auf Unternehmensebene, der den Übergang zu einer nachhaltigen Wirtschaft gemäß dem Übereinkommen von Paris[3] gewährleisten und dadurch die Folgen des Klimawandels mindern soll.

Verstöße unterliegen national zuständigen Aufsichtsbehörden und können im Anlassfall verwaltungsrechtliche Sanktionen bzw. zivilrechtliche Haftung auslösen. Zu möglichen Konsequenzen zählen unter anderem Geldstrafen von bis zu fünf Prozent des weltweiten Netto-Jahresumsatzes des betroffenen Unternehmens.

Die Lieferkettenrichtlinie ist einer von vier zentralen Bausteinen[4] des europäischen Grünen Deals, der eine gerechte Transformation der Wirtschaft zur Reduktion der Treibhausgase und letztendlich Klimaneutralität bis 2050 herbeiführen soll. Damit wird auch die Erreichung der Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) unterstützt. Somit ist die Lieferkettenrichtlinie ein wichtiger Schritt für ein nachhaltiges Unternehmensrecht in den EU-Mitgliedsstaaten und trägt sowohl zur Erreichung der Klimaziele als auch zur Stärkung des Verbrauchervertrauens in nachhaltigere Produkte und Dienstleistungen bei.

UNTERNEHMEN, DIE UNTER DIE EU-LIEFERKETTENRICHTLINIE FALLEN, MÜSSEN UNTER ANDEREM FOLGENDE SORGFALTSPFLICHTEN ENTLANG IHRER GESAMTEN WERTSCHÖPFUNGSKETTE ERFÜLLEN:

- Ermittlung und Bewertung von Risiken: Unternehmen müssen potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Menschenrechte und Umwelt identifizieren und bewerten.
- Präventions- und Abhilfemaßnahmen: Unternehmen sind verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um identifizierte Risiken zu verhindern oder zu mindern. Dazu gehören auch Anpassungen der Beschaffungspraktiken und die Einbeziehung von Stakeholdern. Weiters müssen ein Meldemechanismus und ein Beschwerdeverfahren eingerichtet werden; die Wirksamkeit der Sorgfaltspflichten muss überwacht werden.
- Berichterstattung: Unternehmen müssen regelmäßig über ihre Sorgfaltspflichten und die ergriffenen Maßnahmen berichten. Diese jährlichen Berichte sollen im Sinne der Transparenz öffentlich zugänglich gemacht werden.

Mathias Zwiefelhofer
Fondsmanagement –
Corporate Responsibility
bei der Raiffeisen KAG

UNTERNEHMENS-STIMMEN ...

Elektroautos sind weiterhin auf dem Vormarsch und laut den Aussagen zahlreicher Hersteller nicht aufzuhalten. Die „grünen" Kennzeichen werden spätestens ab 2030 für die meisten Neuwagen Standard sein, auch wenn das Thema in den Medien und der Politik derzeit kontroversiell diskutiert wird.

Verbrennungsmotoren werden seltener, während Elektrofahrzeuge gekommen sind, um zu bleiben. Die Mehrzahl der marktführenden Automobilhersteller ist weiterhin von diesem Trend überzeugt und reduziert die Produktion konventioneller Verbrennungsmotoren signifikant.

Für die Raiffeisen KAG ist der Dialog mit renommierten Autoherstellern Teil der Engagement-Aktivitäten des Fondsmanagements. Im Zuge dessen wurden Gespräche mit rund 30 Konzernen geführt und sie unter anderem mit folgenden Fragen konfrontiert:

1. Wie stellen Sie sicher, dass die Materialien für Ihre Batterien nachhaltig und ethisch einwandfrei beschafft werden, speziell bei Nickel und Kobalt? Produzieren Sie die Batterien selbst oder kaufen Sie sie ein?
2. Wie werden Sie sich auf dem wachsenden Markt für Elektrofahrzeuge gegen die Konkurrenz, insbesondere aus Asien, behaupten?
3. Welche Pläne haben Sie, um die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu verbessern? Welche Maßnahmen sollten aus Ihrer Sicht durch den Gesetzgeber gesetzt werden?
4. Wie sehen Sie die Entwicklung der E-Mobilität in Märkten, in denen noch keine oder nur sehr wenig Ladeinfrastruktur existiert?
5. Hat sich Ihre Sicht auf die E-Mobilität in den letzten Jahren geändert, wird Ihre zukünftige Produktpalette ausschließlich aus E-Autos bestehen oder sehen Sie noch eine Zukunft für Verbrennungsmotoren? Wie sehen Sie den politischen Einfluss auf dieses Thema?

Weiterführende Informationen zu den Engagement-Aktivitäten von Raiffeisen Capital Management: www.rcm.at/engagement

… ZUM THEMA ELEKTROMOBILITÄT

1 Mercedes-Benz

Bedrückende Bilder kommen einem in den Sinn, wenn man an die Produktionsstätten von Kobalt, Nickel und anderen Rohstoffen denkt. Doch wie gehen Automobilhersteller mit diesen Materialien in ihren Batterien um, und wie wird eine menschenwürdige sowie ökologische Förderung sichergestellt?

Begriffe wie Human Rights Guidelines, Due Diligence und Supply Chain Policy tauchen im Dialog mit verschiedenen Autoherstellern häufig auf. Diese beinahe inflationär verwendeten Begriffe haben jedoch wesentliche Auswirkungen auf die Beschaffung und in weiterer Folge auf Menschen und Umwelt. Mercedes-Benz verpflichtet durch seine Responsible Sourcing Standards Lieferanten und Sublieferanten, Menschenrechte, Umweltschutz, Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance zu überwachen. Bei Batteriezellenlieferanten legt Mercedes-Benz fest, dass die kritischen Risikorohstoffe Kobalt, Lithium, Grafit, Nickel, Kupfer und Mangan ausschließlich aus Minen bezogen werden, die von der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) auditiert wurden.

2 Renault

Der Preisdruck aus Asien, der auf den ersten Blick wie der potenzielle Untergang der europäischen E-Mobilität aussieht, ist für diese Konzerne keine neue Situation. Zuerst kamen japanische Autos, dann koreanische, und nun kommen Produzenten aus China.

Laut Renault hat dieser Wettbewerb in der Vergangenheit Folgendes bewirkt: Die europäischen Hersteller werden wach und fit gehalten, die Innovationskraft wird gestärkt und letztendlich profitieren die Konsument:innen. Nichtsdestotrotz müssen die Europäer ihre Hausaufgaben machen, und das bedeutet, im Niedrigpreissegment Elektroautos auf den Markt zu bringen. Renault wird Anfang 2026 ein vollelektrisches Twingo-Modell für weniger als 20.000 EUR anbieten. Auf die Rückfrage der Raiffeisen KAG, wie dieses ambitionierte Ziel erreicht werden soll, antwortete Renault, dass die Reduktion der Anzahl der Komponenten des Autos der Schlüssel zur Kostensenkung ist. So soll das neue Twingo-Modell lediglich aus 700 Einzelteilen bestehen; aktuelle Verbrennermodelle bei Renault benötigen mehr als doppelt so viele. Im Hinblick auf internationale Autohersteller, die den europäischen Markt erobern wollen, verwies Renault auf das bestehende Netz an Autohändler:innen und Mechaniker:innen. Auch asiatische Autos

UNTERNEHMENS-STIMMEN ZUM THEMA ELEKTRO-MOBILITÄT

benötigen eine Verkaufsstrategie, doch Renault setzt stark auf das Vertriebsnetzwerk und die Kund:innenpflege. Um in Europa erfolgreich Autos zu verkaufen, reicht ein Showroom in der Innenstadt nicht aus.

Automobilproduktion ist im Großen und Ganzen ein Skalengeschäft: Wer mehr Autos produziert, kann die Stückkosten senken und hat das wirtschaftliche Steuer fester in der Hand. Aus diesem ökonomischen Prinzip heraus haben im Dezember 2024 die japanischen Produzenten Nissan, Honda und Mitsubishi einen Zusammenschluss angekündigt, um aus drei kleineren Herstellern einen Weltkonzern zu formen. Von diesem Merger kann auch Renault profitieren, da das Unternehmen Hauptaktionär von Nissan ist.

3 Porsche

Die Elektrifizierung des Individualverkehrs geht Hand in Hand mit dem Ausbau von E-Tankstellen. Eines der größten Argumente gegen den Kauf eines Elektroautos ist die noch nicht vollständig ausgebaute Ladeinfrastruktur. Dieses Problem haben die Autobauer erkannt und eröffnen vermehrt eigene Ladelösungen.

Porsche drückt aufs Gaspedal, wenn es um die Etablierung von Schnellladestationen entlang der Hauptverkehrsrouten geht. Zu Jahresbeginn hat Porsche gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner Ionity 1000 Ladestationen in Europa in Betrieb genommen. Porsche sieht dennoch weiteres Entwicklungspotenzial bei einem dichteren Ladenetz, einem schnelleren Ausbau und erhöhten Ladeleistungen. Der Haupteigentümer von Porsche, die Volkswagen AG, erwartet vom Gesetzgeber schnellere Baugenehmigungen für Ladestationen.

4 Renault

In den entwickelten Märkten wird die Ladeinfrastruktur eifrig weiter verbessert, doch für den Autoverkauf stellt sich die Frage, ob Elektrofahrzeuge in Regionen wie Nordafrika oder Südamerika eine Zukunft haben. Renault sieht für diese Märkte das Hybridauto als bessere Lösung. Denn die größtenteils unzureichende Ladeinfrastruktur macht die Marktdurchdringung für Elektroautos derzeit noch unmöglich. Außerdem muss laut Renault die tatsächliche CO_2-Emission betrachtet werden. Wenn Elektroautos mit Kohlestrom geladen werden, verschiebt man das Emissionsproblem lediglich.

5 Volkswagen, Ferrari

Die E-Mobilität wird aktuell heiß diskutiert, und die Zukunft dieser Technologie wird oft infrage gestellt. Entscheidend ist jedoch, welche Autos produziert werden. Die Raiffeisen KAG hat Autobauer konkret nach dem Antrieb der Zukunft gefragt.
Für Volkswagen ist die Antwort klar: VWs, Seats, Audis und Co werden zukünftig ausschließlich elektrisch fahren. Daran ändern weder die öffentliche Diskussion noch das aktuelle Marktumfeld etwas. Allerdings werden Hybride und Range Extender (verbrennungsmotorbetriebene Generatoren für Elektroautos) länger nachgefragt, als ursprünglich gedacht. So hat der Wolfsburger Autoproduzent neue SUV- und Pickup-Modelle mit Range Extendern präsentiert, die besonders amerikanische Konsument:innen ansprechen sollen.

Anders sieht das naturgemäß der Luxusfahrzeughersteller Ferrari. Der Übergang zu Elektroautos müsse gemeinsam mit den Konsument:innen erfolgen; die Autoindustrie müsse auf die Kund:innen hören und ihnen die Zeit geben, die neue Technologie anzunehmen. Im Hinblick auf die eigenen Luxusautos verweist Ferrari auf die Alternativlosigkeit des einzigartigen Fahrgefühls, das aus der Sicht von Maranello nur mit Verbrennungsmotoren erreicht werden kann.

KRATZER IM LACK?

Innerhalb von nur zwei Jahrzehnten ist der Name Tesla zu einer der bekanntesten Marken in der Elektromobilität geworden. Da lohnt sich doch ein genauer Blick auf Tesla!

Tesla, Inc., ursprünglich bekannt als Tesla Motors, wurde im Jahr 2003 gegründet. Der Firmenname ist eine Hommage an den berühmten Physiker und Erfinder Nikola Tesla, der auch das ikonische Firmenlogo, ein T-förmiger Ausschnitt eines Querschnitts durch einen Anker, entworfen hat.

Ende 2003 fanden sich zwei unabhängige Teams zusammen: Martin Eberhard, Marc Tarpenning und Ian Wright auf der einen Seite und Elon Musk und Jeffrey B. Straubel auf der anderen, und hatten die Idee, ein kommerzielles Elektroauto auf den Markt zu bringen. Elon Musk, der durch den Verkauf seiner Anteile an PayPal ein beträchtliches Vermögen erworben hatte, investierte in Tesla und wurde 2004 Aufsichtsratsvorsitzender. Seitdem ist er die prägende Figur des Unternehmens.

Musk hatte – laut einem Bericht der Website „businessinsider.de" – seit seiner College-Zeit den Traum, Elektrofahrzeuge für den Massenmarkt zu entwickeln. Der erste Schritt war die Produktion eines Sportwagens in kleinen Stückzahlen, gefolgt von Massenmodellen wie Limousinen und Kompaktwagen, um Elektroautos für eine breite Kundschaft erschwinglich zu machen. Der Tesla Roadster, der von 2008 bis 2012 produziert wurde, war das weltweit erste elektrische Serienfahrzeug mit einem Batteriesystem aus Lithium-Ionen-Zellen.

Tesla expandierte schnell und eröffnete mehrere Produktionsstandorte in den USA sowie Gigafactories in China und Deutschland. Die Oberklasse-Limousine Model S, das SUV-ähnliche Model X und die Mittelklasse-Limousine Model 3 folgten. Das Model Y, das 2019 auf den Markt kam, wurde 2022 zum weltweit meistverkauften Elektroauto und nach Informationen von motor1.com 2023 sogar zum meistverkauften Auto überhaupt.

Ende 2008 stand das Unternehmen laut der deutschen Wochenzeitung „Die Zeit" vor schweren wirtschaftlichen Problemen, konnte jedoch durch Investitionen von Toyota, Daimler und anderen gerettet wer-

Weiterführende Informationen zu den Engagement-Aktivitäten von Raiffeisen Capital Management: www.rcm.at/engagement

Herbert Perus
Sustainability Office
bei der Raiffeisen KAG

den. Der Börsengang im Juni 2010 brachte 226 Millionen US-Dollar ein. Trotz einiger Rückschläge, wie dem temporären Kurseinbruch der Aktie nach einem Fahrzeugbrand 2013, hat Tesla seinen Marktwert kontinuierlich gesteigert und lag Anfang Dezember 2024 bei mehr als einer Billion US-Dollar. Dennoch hatte Tesla viele Jahre Verluste hinzunehmen. Einen Teil der Einnahmen der letzten Jahre erzielte Tesla mit den sogenannten „ZEV Credit Points". Dieses Modell ist ein äußerst komplexes Belohnungssystem für Hersteller, die emissionsfreie Fahrzeuge anbieten. Der Gesetzgeber in Kalifornien verlangt, dass mittlere und große Autohersteller eine gewisse Anzahl an emissionsarmen Fahrzeugen, sogenannte Zero Emissions Vehicles (ZEV), auf dem Markt haben müssen. Dafür erhält der Hersteller ZEV Credit Points, die auch gehandelt werden können.

Im Oktober 2014 wurde bekannt, dass Daimler seine Anteile an Tesla vollständig und Toyota seine Anteile teilweise verkauft hatte. Im November 2016 wurde die Übernahme des deutschen Maschinenbauers und Zulieferers Grohmann Engineering durch Tesla bekannt gegeben. Spezialisiert auf Montage-Anlagenbau, lieferte Grohmann Engineering dann Schlüsseltechnik zur Steigerung der Produktionskapazität.

Neben Fahrzeugen bietet Tesla seit 2015 auch Batteriespeicher wie die Tesla Powerwall an, die in der Gigafactory 1 in Nevada hergestellt wird. Tesla lieferte auch Komponenten für elektrische Antriebsstränge an Unternehmen wie Daimler und Toyota. Der Supercomputer Tesla Dojo, der 2023 eingeführt wurde, soll das maschinelle Lernen für das Fahrerassistenzsystem Full Self-Driving (FSD) verbessern. Das Ziel von Dojo ist es, die Millionen von Terabyte an Videodaten, die aus den realen Fahrsituationen von den fünf Millionen Tesla-Autos stammen und die deren Kameras ständig erfassen, effizient zu verarbeiten. Da ist es nicht mehr weit, bis das erste serienmäßige selbstfahrende Auto von Tesla auf den Markt kommen wird.

Musks Managementstil gilt in vielerlei Hinsicht als unkonventionell. Er lässt sich von Visionen leiten und setzt für seine Unternehmen äußerst anspruchsvolle Ziele, die er mit ungewöhnlich großer Risikobereitschaft verfolgt. Damit erreichte er Innovationen und setzte neue Maßstäbe für das technisch Machbare; oft konnte er aber auch die von ihm geschürten Erwartungen nicht erfüllen. Um seine Ziele zu erreichen, geht er nach Berichten mit großer Härte vor. Immer wieder wird über Vorwürfe wegen schwieriger Arbeitsbedingungen medial berichtet, wie beispielsweise in der

UNTERNEHMEN IM FOKUS

deutschen Nachrichtensendung „tagesschau" vom 8. Dezember 2023.

Tesla kämpft aktuell nicht nur mit sinkenden Verkaufszahlen, sondern auch mit einem Imageproblem, das mit Elon Musk selbst zusammenhängt. Tesla hatte früher bei vielen Innovationen und Komponenten die Nase vorne, die Marke hatte lange ein sehr positives Image. Heute haben die globalen Automobilhersteller aufgeholt und bieten vergleichbare oder sogar fortschrittlichere Alternativen. Der Grund: Tesla hat in den letzten Jahren wenige Modellinnovationen auf den Markt gebracht, während sich sogar BMW und VW mit neuen und optimierten Modellen im Hochpreissegment positionieren und generell die Konkurrenten aus Fernost die Märkte dominieren. Hinzu kommt ein weiterer Aspekt: Musks kontroverse öffentliche Äußerungen und seine politischen Aktivitäten haben Teslas Ansehen vor allem in Europa beeinträchtigt, wie beispielsweise das Online-Magazin „Zeit Online" am 5. Februar 2025 ausführlich berichtete. Dieses Image kann auf potenzielle Käufer, die Wert auf ethische und umweltbewusste Entscheidungen legen, abschreckend wirken. Musk beteiligt sich in erheblichem Ausmaß am öffentlichen politischen Diskurs und gestaltet die von ihm gekaufte Informationsinfrastruktur nach seinen Vorstellungen. Durch seine Beiträge auf X (früher Twitter) wurde er auch für das Verbreiten von stark umstrittenen Äußerungen bekannt, was ihm immer wieder scharfe öffentliche Kritik einträgt.

In Deutschland hat Tesla mit einigen Problemen im Zusammenhang mit der Ressource Wasser zu kämpfen, insbesondere bei der Gigafactory Berlin-Brandenburg, die in Grünheide, nahe Berlin, gebaut wurde. Einer der größten Kritikpunkte dabei ist der hohe Wasserverbrauch der Fabrik. Die Region hat begrenzte Wasserressourcen, die Fabrik liegt in der Nähe eines Wasserschutzgebietes und es gibt Bedenken, dass der zusätzliche Wasserverbrauch die lokalen Reserven übermäßig belastet. Während des Genehmigungsverfahrens gab es Proteste und Einsprüche von Umweltgruppen und lokalen Bürgerinitiativen auch zur Umweltverträglichkeitsprüfung, die nach Ansicht der Kritiker:innen nicht ausreichend gewesen sein soll. Trotz aller Bedenken wurde die Produktion in der Gigafactory Berlin-Brandenburg aufgenommen.

Musks Image und fehlende Modellneuheiten belasten spürbar die Nachfrage nach Tesla-Pkws. Beispielsweise rangiert die Marke, die 2022 und bis Mitte 2023 noch führend bei den Neuzulassungen von E-Autos war, derzeit nur noch auf Platz drei in Deutschland. Laut Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) hat Tesla bis Oktober 2024 31.461 neue Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen. VW lag mit 49.234 zugelassenen Elektrofahrzeugen weit vorne, gefolgt von BMW mit 33.167 Fahrzeugen. Dabei konnte BMW seine Zulassungen im Vergleich zu 2023 um 6600 Fahrzeuge steigern, während Tesla und VW deutliche Rückgänge verzeichneten. Einzig das Tesla-Model Y bleibt im deutschen Markt führend unter den Elektroautos. Doch auch hier sind die Zulassungszahlen im Vergleich zu 2023 stark rückläufig. Das Model Y steht für fast 80 % aller Tesla-Neuzulassungen in Deutschland, was die Abhängigkeit der Marke von einem einzigen Modell verdeutlicht. Im Gegensatz dazu verteilen sich die Zulassungen bei VW und BMW auf eine breitere Modellpalette.

Insgesamt schwierige Zeiten für die E-Auto-Branche generell und Tesla speziell. Wir werden das Unternehmen weiterhin genau beobachten.

TESLA

FRAUENPOWER

Im November 2024 waren rund 20 junge Frauen beim Frauenpowertag im 19. Bezirk bei Raiffeisen Capital Management*. Dabei ging es darum, den Arbeitsalltag in einer Kapitalanlagegesellschaft vorzustellen und so vielleicht das Interesse bei den Frauen zu wecken, selbst in eines der zahlreichen Berufsfelder aus der Fondsbranche einzusteigen.

Die Finanzbranche ist noch immer überwiegend von Männern dominiert. Auch wenn Raiffeisen Capital Management einen vergleichsweise sehr hohen Anteil an weiblichen Führungskräften und insgesamt an Mitarbeiterinnen hat, möchten wir das Thema Diversität und Geschlechtergleichheit weiter forcieren. Aus diesem Grund fand im November 2024 bereits zum dritten Mal der Frauenpowertag statt, bei der wir rund 20 jungen Frauen im Alter von 18 bis 26 Jahren die Möglichkeit gaben, den Arbeitsalltag in einer Kapitalanlagegesellschaft hautnah mitzuerleben und so in die zahlreichen Berufsfelder der Fondsbranche hineinzuschnuppern. Das positive Feedback der jungen Frauen, die gute Resonanz, verbunden mit dem Team-Spirit von Raiffeisen Capital Management, haben den Event auch diesmal wieder zu einem großen Erfolg werden lassen.

Redaktionelle Bearbeitung: Mag.ª Pia Oberhauser

* Raiffeisen Capital Management steht für die Raiffeisen KAG.

BESUCH DER GROSSBAUSTELLE BRENNER BASISTUNNEL

Zum Auftakt der Ausarbeitung des Themas Verkehrsinfrastruktur besuchte unser Team des Zukunfts-Themas „Infrastruktur" die Großbaustelle Brenner Basistunnel in Steinach am Brenner, um aus erster Hand Informationen über eines der größten Schieneninfrastrukturprojekte weltweit zu erfahren.

In einer einstündigen Führung durch das vor Ort befindliche Informations- und Besucherzentrum bekam das Team Informationen über den Status der Bauarbeiten und einen guten Eindruck von der ökonomischen und ökologischen Bedeutung dieser europäischen Infrastrukturgroßbaustelle, an deren Planung und Durchführung neben Österreich auch Italien und Deutschland beteiligt sind. Danach konnte sich das Team während der knapp zweistündigen Vor-Ort-Führung in den fast fertigen Tunnelabschnitten von den gewaltigen Dimensionen überzeugen.

Der Brenner Basistunnel mit seinen über 60 km ist ein Kernstück des europäischen Transitkorridors „Skandinavien–Mittelmeerraum" und soll das Nadelöhr Brenner auf dem Weg München–Verona – insbesondere in der in einigen Jahren notwendigen Sanierungsphase – entlasten. Mit einem maximalen Gefälle von 7 % ermöglicht er Fahrgeschwindigkeiten bis zu 160 km/h für den Güter- und 250 km/h für den Personenverkehr und wird die Fahrzeit von Innsbruck bis Franzensfeste auf 25 Minuten reduzieren.

Der Besuch erbrachte wertvolle Anregungen für die anstehenden Ausarbeitungen von Verkehrsthemen. Neben den nachhaltigen Errichtungseffekten steht die ökonomische, soziale und ökologische Zukunftsbetrachtung im Zentrum der Beurteilung.

Redaktionelle Bearbeitung: MMag. Stefan Grünwald

www.rowohlt.de
ISBN 978-3-499-22225-2

BUCHTIPP

Von Herbert Perus

JACK KEROUAC – UNTERWEGS

Jack Kerouacs „On the Road" ist zu einem Klassiker der amerikanischen literarischen Kultur geworden. Der Bericht des Protagonisten Sal Paradise über seine Reisen durch Amerika, der in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg spielt, ist zum Sinnbild für den Kampf um die Bewahrung der Freiheit des amerikanischen Traums in einem nüchterneren historischen Moment geworden. Die Reise des Alter Egos von Kerouac mit dem freien und rücksichtslosen Dean Moriarty (basierend auf dem Beat-Abenteurer Neal Cassady) von der Ost- zur Westküste Amerikas ist eine Hommage an die Mannigfaltigkeit, die Vitalität und den Geist der amerikanischen Jugend. Die Ablehnung von häuslicher und wirtschaftlicher Konformität zugunsten der Suche nach freien und inklusiven Gemeinschaften und nach gesteigerten individuellen Erfahrungen waren wichtige Bestandteile der aufkommenden Beat-Kultur, deren charismatischer Vertreter Kerouac – zusammen mit Literaten wie Allen Ginsberg und William S. Burroughs – bald werden sollte. Das in freier Prosa geschriebene Buch beschreibt eine Reihe von Reisen durch die Vereinigten Staaten von einer Reihe mittelloser junger Menschen, die in das Leben, die Schönheit, den Jazz, Drogen, Geschwindigkeit und Mystik verliebt sind und die Wecker, Fahrpläne, Straßenkarten, Hypotheken, Renten und alle traditionellen amerikanischen Ingredienzien für den klassischen American Way of Life absolut verachten. Das Buch war einer der ersten Romane, die mit der Beat-Bewegung der 1950er-Jahre in Verbindung gebracht wurden und ist seither ein fester Bestandteil des Kanons der wichtigsten amerikanischen Romane überhaupt. Dieses Stück voll frenetischer Prosa und überbordender Stilistik darf in keinem gut bestückten Bücherregal fehlen.

RAIFFEISEN-ESG-INDIKATOR

Der Raiffeisen-ESG-Indikator ist ein Bewertungsmaßstab für die Nachhaltigkeitsleistung eines Unternehmens bzw. eines Investmentfonds. Dabei werden für jedes Unternehmen die Dimensionen Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung anhand zahlreicher Kriterien bewertet und zum Raiffeisen-ESG-Indikator hochaggregiert. ESG steht als Abkürzung für die Begriffe Environment, Social und Governance.

Um den Raiffeisen-ESG-Indikator für einen Fonds zu berechnen, werden die Bewertungen der investierten Unternehmen mit dem Anteil des Unternehmens am Fondsvermögen zum jeweiligen Stichtag gewichtet. Für die Bewertung von Unternehmenstiteln beinhaltet der Raiffeisen-ESG-Indikator eine Einschätzung des Beitrags zu Zukunfts-Themen wie Mobilität und Energie sowie den Engagementerfolg.

Rechtliche Hinweise f. S. 31: Die veröffentlichten Prospekte bzw. die Informationen für Anleger gemäß § 21 AIFMG sowie die Basisinformationsblätter der Fonds der Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H. stehen unter www.rcm.at unter der Rubrik „Kurse & Dokumente" in deutscher Sprache (bei manchen Fonds die Basisinformationsblätter zusätzlich auch in englischer Sprache) bzw. im Fall des Vertriebs von Anteilen im Ausland unter www.rcm-international.com unter der Rubrik „Kurse & Dokumente" in englischer (gegebenenfalls in deutscher) Sprache bzw. in ihrer Landessprache zur Verfügung. Eine Zusammenfassung der Anlegerrechte steht in deutscher und englischer Sprache unter folgendem Link: https://www.rcm.at/corporategovernance zur Verfügung. Beachten Sie, dass die Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H. die Vorkehrungen für den Vertrieb der Fondsanteilscheine außerhalb des Fondsdomizillandes Österreich aufheben kann.

Veranlagungen in Fonds sind mit höheren Risiken verbunden, bis hin zu Kapitalverlusten. Im Rahmen der Anlagestrategie der Fonds Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Rent und Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Europa-Aktien kann überwiegend (bezogen auf das damit verbundene Risiko) in Derivate investiert werden. Die Fonds Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Aktien, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Europa-Aktien, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Momentum, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-EmergingMarkets-Aktien, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-US-Aktien, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Österreich-Plus-Aktien, Raiffeisen-SmartEnergy-ESG-Aktien und Raiffeisen-PAXetBONUM-Aktien weisen eine erhöhte Volatilität auf, d. h., die Anteilswerte sind auch innerhalb kurzer Zeiträume großen Schwankungen nach oben und nach unten ausgesetzt, wobei auch Kapitalverluste nicht ausgeschlossen werden können. Die Fondsbestimmungen der Fonds Klassik Nachhaltigkeit Mix, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Diversified, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Solide, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Rent und Raiffeisen-PAXet-BONUM-Anleihen wurden durch die FMA bewilligt. Der Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Solide kann mehr als 35 % des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen folgender Emittenten investieren: Frankreich, Niederlande, Österreich, Belgien, Finnland, Deutschland. Der Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Diversified kann mehr als 35 % des Fondsvermögens in Schuldverschreibungen folgender Emittenten investieren: Frankreich, Niederlande, Österreich, Belgien, Finnland, Deutschland, Italien, Schweden, Spanien. Der Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Rent kann mehr als 35 % des Fondsvermögens in Wertpapiere/Geldmarktinstrumente folgender Emittenten investieren: Frankreich, Niederlande, Österreich, Italien, Großbritannien, Schweden, Schweiz, Spanien, Belgien, Vereinigte Staaten von Amerika, Kanada, Japan, Australien, Finnland, Deutschland. Der Raiffeisen-PAXetBONUM-Anleihen und der Klassik Nachhaltigkeit Mix können mehr als 35 % des Fondsvermögens in Wertpapiere/Geldmarktinstrumente folgender Emittenten investieren: Frankreich, Niederlande, Österreich, Belgien, Finnland, Deutschland.

Seite 31: Umweltzeichen für Nachhaltige Anlageprodukte:
Das Österreichische Umweltzeichen wurde vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Infrastruktur & Technologie (BMK) für die Fonds Raiffeisen-GreenBonds, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Solide, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Mix, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Wachstum, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Aktien, Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Momentum und Raiffeisen-Nachhaltigkeit-EmergingMarkets-Aktien verliehen, weil bei der Auswahl von Aktien und Anleihen neben wirtschaftlichen auch ökologische und soziale Kriterien beachtet werden. Das Umweltzeichen gewährleistet, dass diese Kriterien und deren Umsetzung geeignet sind, entsprechende Aktien und Anleihen auszuwählen. Dies wurde von unabhängiger Stelle geprüft. Die Auszeichnung mit dem Umweltzeichen stellt keine ökonomische Bewertung dar und lässt keine Rückschlüsse auf die künftige Wertentwicklung des Anlageproduktes zu.

Raiffeisen-ESG-Indikator per 31.12.24		FNG-SIEGEL 2025	Österreichisches Umweltzeichen – Nachhaltige Finanzprodukte	SFDR*
Raiffeisen-GreenBonds	74,76	☆☆☆	✓	Art. 9
Klassik Nachhaltigkeit Mix	73,70	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Aktien	73,14	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Diversified	72,98	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-EmergingMarkets-Aktien	64,35	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-EmergingMarkets-LocalBonds	71,70	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Europa-Aktien	77,91	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Mix	73,15	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Momentum	78,46	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-ÖsterreichPlus-Aktien	75,96	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Rent	70,56	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-ShortTerm	70,62	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Solide	73,61	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-US-Aktien	73,05	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-Nachhaltigkeit-Wachstum	72,59	☆☆☆	✓	Art. 8
Raiffeisen-PAXetBONUM-Aktien	68,07	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-PAXetBONUM-Anleihen	73,03	☆☆☆		Art. 8
Raiffeisen-SmartEnergy-ESG-Aktien	81,44	☆☆☆		Art. 9

Raiffeisen-ESG-Indikator: Die Raiffeisen Kapitalanlage-Gesellschaft m.b.H. analysiert laufend Unternehmen und Staaten auf Basis interner und externer Researchquellen. Die Ergebnisse dieses Nachhaltigkeitsresearch münden gemeinsam mit einer gesamtheitlichen ESG-Bewertung, inkludierend eine ESG-Risikobewertung, in den sogenannten Raiffeisen-ESG-Indikator. Der Raiffeisen-ESG-Indikator wird auf einer Skala von 0 bis 100 gemessen. Die Beurteilung erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Unternehmensbranche.
* **SFDR:** Sustainable Finance Disclosure Regulation (dt. Offenlegungsverordnung) ist eine EU-Verordnung, die die Offenlegungspflichten von Finanzdienstleistern bzgl. der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsthemen in ihren Prozessen und Produkten regelt.
SFDR Art. 8: Der Fonds berücksichtigt im Zuge der Veranlagung ökologische und/oder soziale Merkmale.
SFDR Art. 9: Der Fonds strebt eine nachhaltige Investition an.

Raiffeisen
Capital Management

Make it happen

Make responsible investments happen

Expertise und Weitblick – heute und morgen

rcm.at

Raiffeisen Capital Management steht für Raiffeisen Kapitalanlage GmbH. Dies ist eine Marketing-mitteilung der Raiffeisen Kapitalanlage GmbH, Mooslackengasse 12, 1190 Wien. Stand: Jänner 2025.