

Von Lkw überlastete Rastplätze und Erreichen der Klimaziele – ein Widerspruch?



Ulrich Zorn
Gesellschafter/Partner

Gefühlt nimmt der Lkw-Verkehr beständig zu

Was fällt unter den Begriff „Güterverkehr“?

Fahrzeugbestand zunehmend, jedoch Fahrleistungen abnehmend

Wer am Wochenende auf einen Autobahnrastplatz abfährt, wird in seiner Orientierung zunehmend behindert durch eine Flut von Lkws, die bereits auf der Abbiegespur stehen und jede mögliche Lücke zuparken.

Zwar ist ein reibungslos funktionierender Güterverkehr Voraussetzung, um Wirtschaft und Versorgung eines Landes am Laufen zu halten.

Die Auswirkungen von Störungen sind noch aus der Hochzeit der Pandemie oder den niedrigen Flusspegeln des heißen Sommers 2022, mit der Folge von Lieferengpässen, mehr als präsent. Die Frage ist jedoch, über welche Wege der Güterverkehr schwerpunktmäßig abgewickelt wird.

Erfasst wird der inländische Güterverkehr in der Güterverkehrsstatistik. Hier heißt es: „**Güterverkehr** ist eine wichtige Voraussetzung für unsere Wirtschaft und mit der fortschreitenden Globalisierung verlängern sich die Transportwege und das Verkehrsaufkommen steigt. Der Güterverkehr umfasst den Transport von Gütern aller Art zwischen verschiedenen Orten auf Straßen, Schienen, dem Wasser, in der Luft oder in Rohrfernleitungen. Innerbetrieblicher Werksverkehr wird nicht in der Güterverkehrsstatistik erfasst. Der weitaus größte Teil der Güter wird mit dem **Lkw** transportiert. Der Güterverkehr mit der **Eisenbahn** und dem **Schiff** folgen mit großem Abstand. **Rohrfernleitungen**, in denen Rohöl transportiert wird, und der **Luftverkehr** spielen im Güterverkehr eine untergeordnete Rolle. Der sogenannte **kombinierte Verkehr** gewinnt aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen immer mehr an Bedeutung. Hierbei erfolgt der Gütertransport mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Ferntransport von standardisierten Ladeeinheiten (z. B. Container oder Wechselbehälter) findet dabei in der Regel durch die Eisenbahn oder mit Schiffen statt. Den Güterverkehr im Nahbereich, die letzte Meile, übernehmen Lkw“¹⁾.

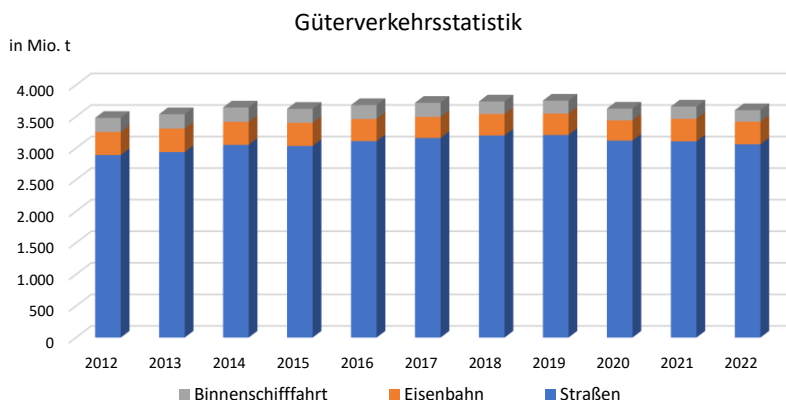
Tatsächlich nimmt der „mittlere **Fahrzeugbestand**“ in Deutschland seit Jahren beständig zu. Dieser betrug im Jahre 2021 (ggü. 2017) insgesamt an Kraftfahrzeugen 58,7 Mio. (+13 %). Dabei entfielen auf Pkw 47,6 Mio. (+5 %), auf Lkw bis 3,5 t wie bspw. Sprinter 2,9 Mio. (+21 %) und auf Lkw 0,8 Mio. (+3 %). Die gesamte **Jahresfahrleistung** betrug im Jahre 2021 insgesamt 719,6 Mrd. Kilometer und ist damit gegenüber 2017 um -2 % rückläufig. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung eines Pkw lag in 2021 bei 12.800 km, (-8 %), die eines Lkw bis 3,5 t bei 18.600 km (-5 %) und die eines Lkw bei 42.800 Km (-10 %) ²⁾.

Quellen:

¹⁾ https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/_inhalt.html#235066 Anm.: In der Güterverkehrsstatistik erfasst werden Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen sowie deren Anhänger.

²⁾ https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/vk_inlaenderfahrleistung_node.html,%20Kurzbericht%20Verkehr%20in%20Kilometern; eigene Berechnungen

Gemessen an der Gütermenge in Tonnen beläuft sich der in der Güterverkehrsstatistik ³⁾ erfasste inländische Güterverkehr insgesamt auf rund 3 Mrd. Tonnen in 2022, mit leicht abnehmender Tendenz. Der größte Anteil davon wird seit jeher über die Straße transportiert und es ist mit bloßem Auge keine Besserung zu erkennen. Zu diesen Daten hinzu kommt noch der Anteil der von ausländischen Lkw auf deutschen Straßen bewegten Gütermenge, der circa weitere 20 % der inländischen Mengen ausmacht. Der Anteil, der mit der Eisenbahn und via Binnenschifffahrt bewegt wird, ist vergleichsweise gering und relativ stabil.



Green Deal fordert eine Verlagerung zu Schiene und Binnenschifffahrt

Dies verwundert, denn die EU-Mitgliedsstaaten haben in ihrem Maßnahmenpaket zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050, dem Green Deal, ein SDG-Indikatorenset zur Messung der nachhaltigen Entwicklung (SDG 9 – Industrie, Innovation u. Infrastruktur)⁴⁾ definiert. Die Intention ist demzufolge, den Anteil der Schiene und der Binnenschifffahrt zu Lasten der Straße zu steigern. Mit der Einführung der Lkw-Maut in 2005 war die Idee verbunden, eine Verhaltensänderung zu initiieren. Die Berechnung wurde seitdem mehrfach modifiziert. In 2015 wurde die Mautpflichtgrenze von 12 auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesenkt und seit 2018 sind neben den Bundesautobahnen alle rund 40.000 km Bundesstraßen mautpflichtig. Einerseits ist der Verkehr über die Straße teurer und damit für die Lkw-Flotten tendenziell unattraktiver geworden, andererseits soll über die Berechnung der Mautsätze nach Schadstoffklassen, die zwischenzeitlich eingeführt wurde, ein Anreiz geschaffen werden zur Reduktion der Schadstoffemissionen. Ob dies allerdings ausreicht, sei dahingestellt, denn in der Kategorie Euro 6 liegt der aktuelle Maut-Satz⁵⁾ je nach zulässigem Gesamtgewicht und Achsen zwischen 9,8 Cent/km und 19,0 Cent/km, wohingegen die Sätze für Euro 4 bei 14,2 Cent/km und 25,4 Cent/km liegen. Die Staffel geht noch weiter bis Euro 1 und Euro 0 mit 19,7 Cent/km und 35,4 Cent/km. Jedoch lag in 2021 der Anteil von Euro 6 bei in Deutschland zugelassenen Lkw bereits bei ca. 87 %, bei in der EU zugelassenen bei ca. 86 % und bei Nicht-EU-Zulassungen bei ca. 53 %. Die Kategorie schlechter als Euro 4 ist auf deutschen Straßen praktisch nicht mehr unterwegs. Elektrisch betriebene Fahrzeuge, inklusive Hybridelektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge sind derzeit komplett befreit.

³⁾ <https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk>

⁴⁾ <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/gueterverkehr-eisenbahn.html>

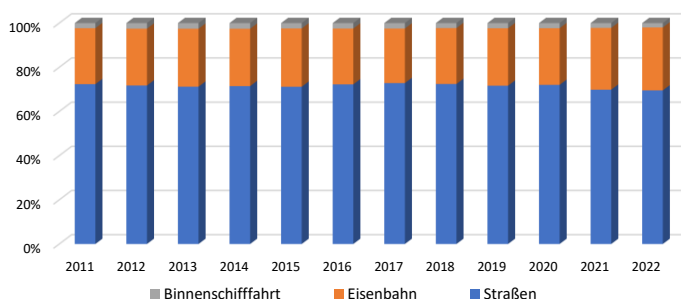
⁵⁾ https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Standardartikel_Buehne/Mautsaetze_01012023.html

Von Lkw überlastete Rastplätze und Erreichen der Klimaziele – ein Widerspruch?

Der Anteil dieser Motorentechnologie ist derzeit noch sehr gering und bewegt sich bei Neuzulassungen im mittleren einstelligen Prozentbereich. Das Mautaufkommen (2021: 7,6 Mrd. Euro) ist übrigens zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden.

Im Güterverkehr ist neben der Gütermenge in Tonnen die Maßeinheit für die Verkehrsleistung der sog. Tonnenkilometer (tkm). Dieser berechnet sich als Produkt der zurückgelegten Kilometer und der beförderten Gütermenge in Tonnen. Unter dem Blickwinkel der Beförderungsleistung ⁶⁾ stellt sich die Aufteilung zwischen Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt besser dar. Allerdings ist auch hier keine Dynamik weg von der Straße hin zu den Alternativen zu erkennen.

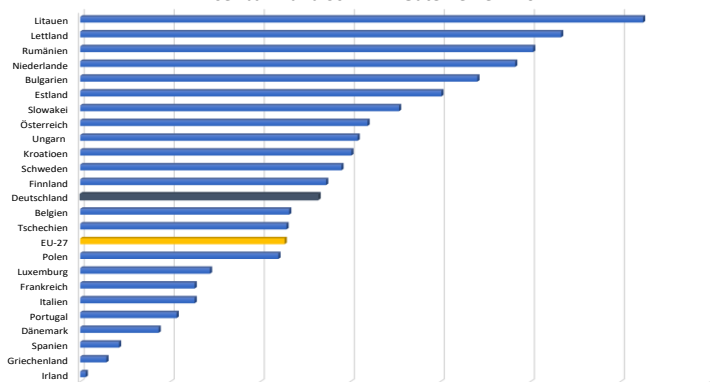
Güterverkehrsstatistik - Beförderungsleistung



Im europäischen Vergleich allerdings liegt Deutschland mit dem Mix aus Straße, Eisenbahn und Wasserstraße leicht besser als der Durchschnitt ⁷⁾.

Deutschland im europäischen Vergleich leicht überdurchschnittlich

Eisenbahn und Schiff im Güterverkehr 2021

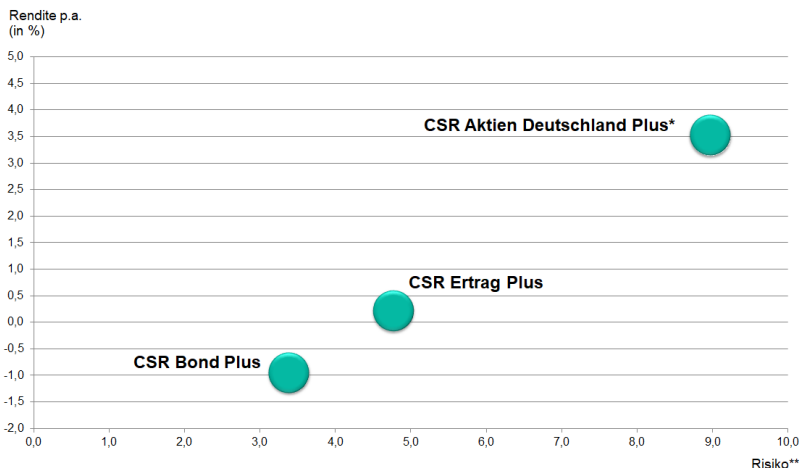


Fazit: Bei den Lkw-Neuzulassungen liegt der Anteil der Emissionskategorie Euro 6 bei nahezu 100 % und der Anteil der alternativen Antriebe nimmt zu, wengleich die Herausforderungen alternativer Antriebe in der Praxis bei Lkw höher sind als bei Pkw. Das Ziel einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße zur Eisenbahn oder Binnenschifffahrt hingegen erscheint unverändert in weiter Ferne. Bis auf weiteres wird das Problem der Orientierung auf Rastplätzen wohl Bestand haben.

⁶⁾ <https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk>

⁷⁾ https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/GreenDeal/_inhalt.html; Basis: Tonnenkilometer. Ohne Rohrfernleitungen, Luft- und Seeverkehr; kein Eisenbahnverkehr, keine Binnenschifffahrt in Malta und Zypern. Zum Teil Schätzung. Eigene Darstellung

Rendite und Risiko der CSR-Fonds auf einen Blick (31.12.2013 – 31.05.2023)



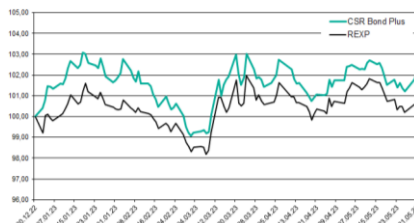
* Bis 02.01.2017
CSR „AS – Equity D“ wikifolio,
ab 02.01.2017 CSR Aktien
Deutschland Plus Fonds

** monatliche Volatilität der
Renditen (annualisiert)

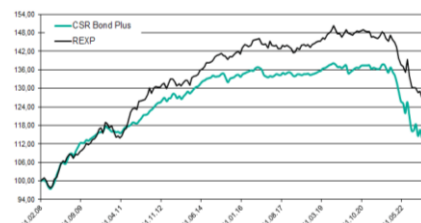
Quelle: www.wikifolio.de,
Bloomberg, eigene Darstellung

	Rendite p.a. in %	Risiko**	Rendite/Risiko
CSR Bond Plus	-0,95	3,39	-0,28
CSR Ertrag Plus	0,22	4,77	0,05
CSR Aktien Deutschland Plus*	3,53	8,97	0,39

Performance des CSR Bond Plus



in 2023: **+2,51 %** (REXP: +1,41 %)



seit Auflage: **+17,51 %** (REXP: +30,42 %)

Performance des CSR Ertrag Plus

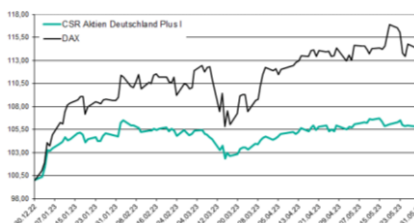


in 2023: **+4,36 %**



seit Auflage: **+4,92 %**

Performance des CSR Aktien Deutschland Plus I



in 2023: **+5,36 %** (DAX: +12,50 %)



seit Auflage: **+11,99 %** (DAX: +35,05 %)

Performance des CSR Bond Focus SDG



in 2023: +2,10 %



seit Auflage: -18,49 %

Links zu den aktuellen Factsheets der CSR-Fonds

<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-plus.html>
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-ertrag-plus.html>
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-aktien-deutschland-plus.html>
<https://csr-beratungsgesellschaft.de/csr-bond-focus-sdg.html>

Marktentwicklung/ Zusammenfassung

Das Hauptthema an den Finanzmärkten im vergangenen Monat war die Diskussion über die Anhebung der Schuldenobergrenze in den USA. Die Sorgen über einen potenziellen Zahlungsausfall trieben die Staatsanleihenrenditen nach oben und belasteten den Aktienmarktverlauf. Erst mit der Einigung zwischen dem US-Präsidenten Joe Biden und dem republikanischen Parlamentschef Kevin McCarthy kurz vor Monatsende, kehrte wieder eine Normalisierung ein.

Die DAX-Performance im Mai lag bei -1,62 %, die des DJEuroStoxx50 bei -1,86 % und die S&P 500-Performance lag bei 0,43 % (in USD). Die Rendite der öffentlichen Anleihen in Deutschland ist im 10-Jahresbereich von +2,31 % auf +2,28 % minimal gefallen und im 2-Jahresbereich von +2,69 % auf +2,72 %, leicht gestiegen, was zu einer noch stärker ausgeprägten inversen Zinsstrukturkurve führte.

Die REXP-Performance lag leicht im positiven Bereich mit +0,67 %. Gold gab um -1,37 % (in USD) nach. Der US-Dollar legte im Monatsverlauf gegenüber dem Euro um 3,09 % zu.

Die aktuelle Jahresperformance unserer Fonds beträgt per Ultimo Mai:

- **CSR Bond Plus:** +2,51 %
- **CSR Ertrag Plus:** +4,36 %
- **CSR Aktien Deutschland Plus:** +5,36 % (I-Tranche)
bzw. +5,18 % (R-Tranche)
- **CSR Bond Focus SDG:** +2,10 %