



Sustainable Investment Spotlight

Sustainable Investment Research, Bank J. Safra Sarasin

Juni 2017

Autoren



Guillaume Krepper
Sustainable
Investment Analyst
ESG

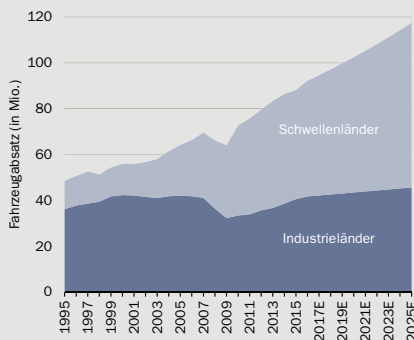


Philipp Mettler
Sustainable
Investment Analyst
Zyklische Konsumgüter &
ESG

Die (R)EVolution der Mobilität rückt näher

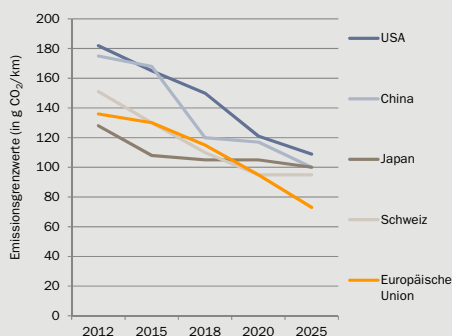
- Die Kombination aus neuen Technologien, Umweltbelastungen und regulatorischem Druck ebnet der Mobilitäts-(R)EVolution den Weg.
- Lösungsansätze ergeben sich aus der Kombination der Trends hin zu Elektrofahrzeugen, Car Sharing und autonomem Fahren. Sie lassen dabei auf eine sauberere, sicherere, günstigere und leichter zugängliche Mobilität hoffen.
- Damit sich diese Hoffnungen erfüllen, müssen allerdings noch weitere technologische, politische, gesellschaftliche und regulatorische Herausforderungen angegangen werden, wodurch sowohl die individuelle als auch die Massenmobilität revolutioniert werden.
- Unser integrierter nachhaltiger Anlageansatz ermittelt wesentliche Risiken und Chancen entlang der Mobilitäts-Wertschöpfungskette und trägt dabei zur (R)EVolution bei.

Grafik 1: Schwellenländer gewinnen zunehmende Anteile am Automobilmarkt



Quellen: ICCT, Bank J. Safra Sarasin, 2017

Grafik 2: Strengere Kraftfahrzeugemissionsstandards



Quellen: UBS, Bank J. Safra Sarasin, 2017

Starke Treiber für eine (R)EVolution

Mobilität ist für die Gesellschaft und Wirtschaft unerlässlich, hat aber untragbare ökologische und gesellschaftliche Herausforderungen zur Folge. Dabei trägt der Strassenverkehr wesentlich (ca. 15%) zu den globalen CO₂-Emissionen bei, während das Wachstum des Automobilmarkts, vor allem bedingt durch die Schwellenländer (vgl. Grafik 1), diese Zahl noch weiter in die Höhe treibt.

Die CO₂-Emissionen aus dem Strassenverkehr sind daher ein wesentliches Ziel globaler Klimaschutzmassnahmen. Eine Reduzierung des Ausstosses wird dabei insbesondere über Kraftfahrzeugemissionsstandards (vgl. Grafik 2) angestrebt. Gleichzeitig machte der «Dieselgate»-Skandal (vgl. dazu auch unsere Publikation *Autosektor – Neue Antriebe gefragt* von 2015) deutlich, dass es auf lange Sicht nicht möglich ist, solche Standards mit konventionellen Verbrennungsmotoren (ICE) einzuhalten.

Darüber hinaus bedeutet das aktuelle Besitzer- und Nutzungsmuster – mit durchschnittlich 1.2 Insassen je Fahrzeug in den USA – mehr als nur eine Kostenbelastung für die Gesellschaft. Alleinfahrten verursachen Verkehrsstaus, die für den Londoner Durchschnittsfahrer 6.2 Tage an verlorener Zeit jährlich darstellen, vom Kraftstoffverbrauch und den damit verbundenen Emissionen ganz zu schweigen. Parallel dazu entfällt in den USA ein Drittel der Stadtflächen auf Parkplätze, wobei die Fahrzeuge zu 95% der Zeit nicht bewegt werden. Zudem haben Verkehrsunfälle jedes Jahr weltweit 1.2 Millionen Todesopfer zur Folge.

Drei zunehmende Mobilitätstrends – Elektrofahrzeuge (Electric Vehicles, EV), Car Sharing und autonomes Fahren – haben das Potenzial, die für die Bewältigung dieser Herausforderungen erforderliche (R)EVolution zu bewirken (vgl. Grafik 3).

Grafik 3: Elektrofahrzeuge, Car Sharing und autonomes Fahren: eine heilige Dreieinigkeit?



Quelle: Bank J. Safra Sarasin, 2017

Aus ökologischer Sicht könnten Elektrofahrzeuge zu einer deutlichen Senkung der CO₂-Emissionen beitragen, wenn dies mit einer Stromversorgung aus sauberen Quellen und einem nachhaltigen Lebenszyklusmanagement bei Fahrzeugen kombiniert wird. Zudem könnte mit Fahrgemeinschaften die Zahl der Fahrzeuge im Strassenverkehr deutlich gesenkt werden, was Verkehrsstaus, Emissionen und den Bedarf an Parkplätzen mindern würde. Ergänzend kann autonomes Fahren sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Zugang zu Mobilität verbessern.

Shared Mobility

«Shared Mobility» existiert bereits seit Jahrzehnten, vor allem in Form von Taxis. Das Geschäftsmodell erweist sich als immer disruptiver, zumal die Personenbeförderung mit Privatfahrzeugen (z.B. Uber, Lyft), Carsharing-Clubs (e.g. ZipCar) und Mitfahrgelegenheiten (z.B. BlaBlaCar) zunehmend an Bedeutung gewinnen. Urbanisierung, demografischer Wandel und effizienter Ressourceneinsatz sprechen für ein anhaltend starkes Wachstum bei Car-on-Demand-Angeboten. Autonomes Fahren wird deutlich zu diesem Trend beitragen.

Ist die Zeit reif?

Damit sich diese Hoffnungen erfüllen, müssen aber zunächst wesentliche technologische, politische und gesellschaftliche Herausforderungen angegangen werden. Wie die Vergangenheit zeigt (vgl. Grafik 4), ist der Weg hin zu einer (R)EVolution daher und trotz der weiteren Fortschritte bei der Entwicklung von Elektrofahrzeugen seit Ende der 2000er-Jahre nach wie vor holprig.

Die Entwicklung und serienmässige Herstellung von Elektrofahrzeugen impliziert tiefgreifende Veränderungen in der Wertschöpfungskette.

Die Herstellung von Akkumulatoren erfordert beispielsweise enorme Mengen an Metallen wie Lithium, Kobalt und Graphit, die oftmals

in sensiblen Regionen – vor allem in der Republik Kongo – abgebaut werden.

Autonomes Fahren

Aufsichtsbehörden und Automobilverbände haben einen gemeinsamen Plan entwickelt, der Stufen für autonomes Fahren von 1 bis 5 festlegt. Zwar haben Tesla und andere Unternehmen bereits selbstfahrende Fahrzeuge getestet. Komplett autonome Fahrzeuge dürften ihre Strassenzulassung aber nicht vor Mitte des nächsten Jahrzehnts erhalten. Die heutzutage in Fahrzeugen verbauten fortschrittlichen Fahrerassistenzsysteme gelten nur als Stufe 1 oder 2. Um Stufe 4 oder 5 zu erreichen, müssen zunächst beachtliche regulatorische und technologische Hürden überwunden werden. Dazu zählen die Integration künstlicher Intelligenz, die in jeder Situation richtige Entscheidungen treffen kann, sowie eine hochpräzise 3D-Kartendarstellung in Echtzeit.

Ein Umrüsten auf Elektrofahrzeuge bedeutet, dass die Emissionsproblematik nicht mehr bei der Fahrzeugnutzung, sondern bei der Stromerzeugung zum Tragen kommt. In gleicher Weise ist auch die Entsorgung und das Recycling von Altbatterien von entscheidender Bedeutung, wenn die Elektrotechnologie zu einer grüneren Zukunft beitragen soll.

Auch die Entwicklungen im Hinblick auf autonomes Fahren und Car Sharing dürften disruptive Folgen für viele Geschäftsmodelle haben und sich auf die Beschäftigungssituation in der Transportbranche auswirken. Übertriebene Angst vor den gesellschaftlichen Folgen ist dabei allerdings nicht angebracht, da die Vergangenheit gezeigt hat, dass technologische (R)evolutionen nicht über Nacht vonstatten gehen.

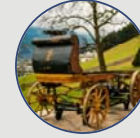
Aus technologischer und wirtschaftlicher Sicht dürften die Absätze und Gewinne der Automobilhersteller im Segment Elektromobilität trotz der verstärkten Bemühungen in diesem Bereich unseres Erachtens erst Mitte des nächsten Jahrzehnts deutlich steigen. Die Entwicklungen bei der Kilometerreichweite, den Unterhaltskosten und der Infrastruktur (vgl. Grafik 5) sowie die Akzeptanz von Kundenseite lassen lediglich einen schrittweisen Übergang hin zu Elektrofahrzeugen zu. Unternehmen müssen daher mit einer Phase doppelter Ausgaben für konkurrierende Technologien (Verbrennungsmotoren und elektrische Antriebssysteme) rechnen.

Grafik 4: EV – Vergangenheit und Zukunft im Überblick



1884

Thomas Parker, ein englischer Ingenieur, baut eines der ersten Elektrofahrzeuge.



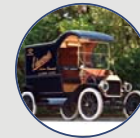
1899

Ferdinand Porsche stellt das Elektromodell P1 auf einer Automobilmesse in Berlin vor, auf der 20% der Hersteller Elektrofahrzeuge ausstellten.



1900

Elektrofahrzeuge machen 30% aller in den USA betriebenen Fahrzeuge aus. New York City besitzt eine Flotte von über 60 elektronisch angetriebenen (aber nicht selbstfahrenden) Taxis.



1912

Das (disruptive) Modell T von Ford kommt auf den Markt und ebnet der lange Zeit dominierenden Verbrennungsmotortechnik den Weg.



1996

General Motors lanciert das EV1-Modell, stellt das Projekt aber bald aus Rentabilitätsgründen wieder ein.



1997

Die Entwicklung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen nimmt mit der Markteinführung des symbolträchtigen Toyota Prius einen neuen Anfang.



2015

Die Automobilbranche ist mit «Dieselgate» in den Fokus gelangt. Das Angebot an Elektrofahrzeugen ist deutlich gestiegen, der globale Marktanteil fällt jedoch weiterhin sehr gering aus.



2030

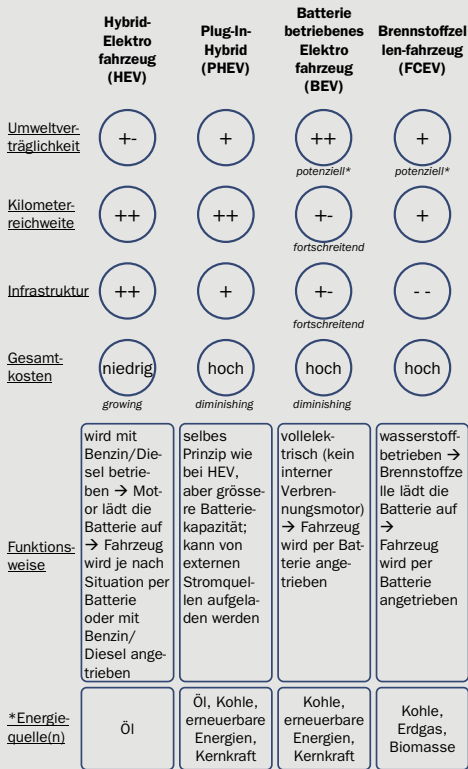
15 Automobilhersteller streben die Einführung von über 50 neuen EV-Modellen bis 2030 an und versprechen sich davon einen hohen Absatz. Angesichts der bestehenden Herausforderungen auf dem Weg zum Massenmarkt dürfte der Anteil der EVs bei den Neuzulassungen allerdings nur sehr langsam zunehmen.

Quelle: Bank J. Safra Sarasin, 2017

Die grössten Herausforderungen bestehen nach wie vor im Bereich der Akkutechnologie. Damit elektrische Antriebssysteme mit konventionellen Verbrennungsmotoren mithalten können, sind wesentliche Fortschritte unter anderem bei der Energiedichte, den Kosten und dem Lebenszyklus-Management erforderlich. Dabei entfallen derzeit rund 40% der Kosten eines Elektrofahrzeugs auf die Batterien.

Derzeit wird hauptsächlich in zwei Technologien – Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeuge – investiert, wobei Durchbrüche auch bei alternativen Antriebstechniken, wie z.B. Brennstoffzellen, möglich sind.

Grafik 5: Konkurrierende Technologien



Quelle: Bank J. Safra Sarasin, 2017

Die japanische Regierung und die Automobilhersteller des Landes legen beispielsweise ihren Fokus auf letztere Technologie. Dies verdeutlicht zudem die Rolle der Politik, wenn es darum geht, ein günstiges Umfeld für das neue Mobilitätsparadigma zu schaffen.

Regulierung treibt die (R)Evolution der Mobilität voran

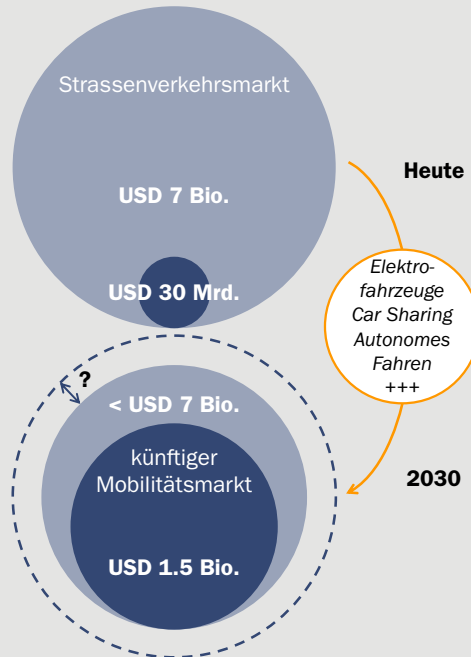
Auf Grundlage der globalen Klimaschutzmassnahmen rufen Regierungen Initiativen ins Leben, um die Verbreitung von Elektrofahrzeugen voranzutreiben sowie Fahrgemeinschaften und autonomes Fahren zu fördern. Neben Emissionsstandards kommen weltweit verschiedene Arten von Initiativen zum Einsatz. Darunter fallen steuerliche Anreize beim Kauf von Elektrofahrzeugen, sonstige Vergünstigungen, wie z.B. die Befreiung von Mautstrassen- und Parkgebühren in Norwegen, oder Auflagen für Automobilhersteller wie der Zielwert von 12% für die Durchdringung von Elektrofahrzeugen, den China bis 2020 anstrebt.

Gewinner und Verlierer

Die Evolution der Mobilität hat das Potenzial, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung grundlegend zu verändern. Dies dürfte viele der heute bestehenden Geschäftsmodelle erschüttern und gleichzeitig Chancen für konkurrierende Aussenseitertechnologien

eröffnen. Die Trends bei Elektrofahrzeugen, Car Sharing und autonomem Fahren dürften in der Tat eine deutlich höhere Nutzungsrate von Fahrzeugen und daher einen insgesamt kleineren Strassenverkehrsmarkt zur Folge haben. Dieser wird von einer tieferen Nachfrage nach Neufahrzeugen sowie einem geringeren Umfang an Wartungs-, Versicherungs- und anderen verbundenen Dienstleistungen und niedrigeren Preisen für diese Dienstleistungen geprägt sein.

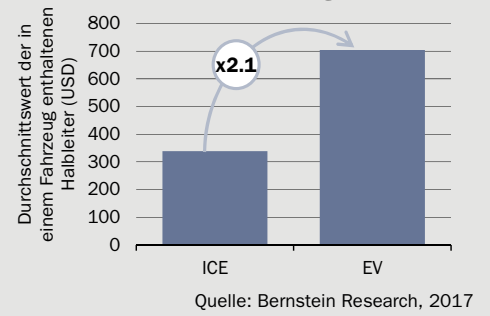
Grafik 6: Künftiger Mobilitätsmarkt dürfte bis 2030 um das 50-fache anwachsen



Quellen: McKinsey, Rocky Mountain Institute, Roland Berger, BoAML, Bank J. Safra Sarasin, 2017

Künftig sollten sich am Markt für Mobilität immer mehr Gelegenheiten ergeben, deren Umfang sprunghaft von aktuell USD 30 Mrd. auf schätzungsweise USD 1.5 Bio. bis 2030 ansteigen könnte (vgl. Grafik 6). Angesichts der Fortschritte bei der Entwicklung von Batterien und der zunehmenden Zahl von IT-Komponenten in Fahrzeugen (vgl. Grafik 7) – zwei Entwicklungen, die durch die Trends bei Elektrofahrzeugen und autonomem Fahren beflügelt werden – finden sich neue Marktteilnehmer, die von dieser Zunahme profitieren, in erster Linie in den Sektoren Chemie und IT. Diese Entwicklung hat zudem Kooperationsmodelle zur Folge, wie sich beispielsweise an der Zusammenarbeit zwischen BMW und Intel/Mobileye im Bereich autonomes Fahren zeigt. Traditionelle Marktakteure können so das neue Mobilitätsparadigma für sich nutzen und in einem ansonsten weltweit nachteiligen Umfeld für etablierte Unternehmen wettbewerbsfähig bleiben.

Grafik 7: EV-Technologie verdoppelt die Zahl der Halbleiter in Fahrzeugen

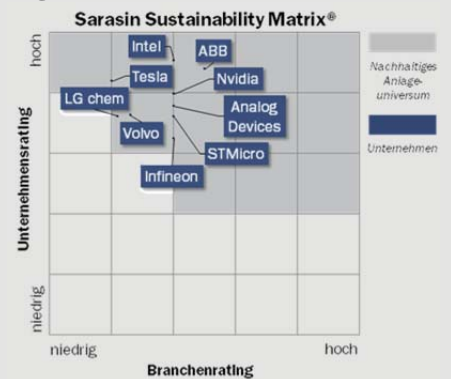


Quelle: Bernstein Research, 2017

Anlagen in die (R)Evolution

Es ist ein thematischer sektorübergreifender Ansatz erforderlich, um von der (R)Evolution der Mobilität zu profitieren. Der Research-Ansatz für nachhaltige Anlagen ermöglicht es uns, Unternehmen dahingehend zu beurteilen, wie sie die in den vorangegangenen Abschnitten skizzierten Herausforderungen auf mittlere und lange Sicht angehen dürften. Zudem analysieren wir die Position der Unternehmen im Hinblick auf die strategische Platzierung ihrer Mobilitätsprodukte und -dienstleistungen über eine Reihe von Branchen hinweg, z.B. Automobil, Transport, Software und Halbleiter. In der Regel geben wir technologisch disruptiven Unternehmen aufgrund der Wirtschaftlichkeit und der Zukunftsorientierung ihrer Geschäftsmodelle den Vorzug vor traditionellen Automobilherstellern (vgl. Grafik 8).

Grafik 8: Auswahl von für die (R)Evolution geeigneten Unternehmen



Quelle: Bank J. Safra Sarasin, 2017

Nur durch die Kombination von Finanz- und Nachhaltigkeitsanalysen können Anleger die Eignung eines Unternehmens im Hinblick auf solche tiefgreifenden Veränderungen beurteilen. Mittels unseres integrierten nachhaltigen Anlageansatzes sind wir in der Lage, zum Vorteil unserer Kunden und zugunsten der Zukunft der Mobilität, Unternehmen zu ermitteln, die am besten positioniert sind, um von der (R)Evolution zu profitieren.

Wichtige rechtliche Hinweise

Diese Publikation wurde von der Sustainable Investment Research-Abteilung der Bank J. Safra Sarasin AG, Schweiz, (nachfolgend die «Bank») ausschliesslich zu Informationszwecken verfasst. **Sie ist nicht das Ergebnis von Finanzanalysen, die das CIO-Research der Bank für Privatkunden durchgeführt hat.** Auch wenn diese Publikation Analysten zitiert oder Zitate aus Analysepublikationen wiedergibt, kann diese Publikation aus regulatorischen Gründen nicht als Anlageanalyse oder Analyseempfehlung gelten, da sie keine substantielle Untersuchung oder Analyse darstellt. Daher finden die von der Schweizerischen Bankiervereinigung herausgegebenen «Richtlinien zur Sicherstellung der Unabhängigkeit der Finanzanalyse» auf dieses Dokument keine Anwendung. Bei den in dieser Publikation aufgeführten Ansichten, Meinungen und Kommentaren (zusammengefasst als «Ansichten» bezeichnet) handelt es sich um Ansichten des Sustainable Investment Research und sie können von denen der Research-Abteilung oder anderer Abteilungen der Bank abweichen. Die Bank kann Anlageentscheidungen treffen oder Eigenhandelspositionen einnehmen, die mit den in dieser Publikation zum Ausdruck gebrachten Ansichten nicht vereinbar sind. Ferner stellt sie gegebenenfalls in diesem Dokument aufgeführten Unternehmen Beratungs- oder andere Dienstleistungen bereit, woraus sich ein Interessenkonflikt ergibt, der die Objektivität der Bank beeinträchtigen könnte. Auch wenn die Bank Massnahmen ergriffen hat, um derartige Konflikte zu vermeiden bzw. offenzulegen, kann sie in dieser Hinsicht keine Zusicherungen geben.

Die in diesem Dokument enthaltenen Ansichten entsprechen denen, die des Sustainable Investment Research zum Zeitpunkt der Erstellung des Dokuments vertritt, und sie sind Änderungen vorbehalten. Die Publikation basiert auf allgemein zugänglichen Informationen und Daten («die Informationen»). Auch wenn die Bank sich nach Kräften bemüht, zuverlässige und umfassende Informationen zu verwenden, kann sie keine Zusicherung geben, dass sie tatsächlich korrekt oder vollständig sind. Mögliche Fehler oder die Unvollständigkeit der Informationen stellen keine rechtlichen (vertraglich festgelegten oder stillschweigend mitvereinbarten) Gründe für eine Haftung dar, weder im Hinblick auf unmittelbare oder mittelbare Schäden noch auf Folgeschäden. Insbesondere haften weder die Bank noch ihre Aktionäre und Mitarbeitenden für die in diesem Dokument enthaltenen Ansichten.

Methodologie des Nachhaltigkeits-Rating

Die Umwelt-, Sozial- und Governance-Analyse (ESG) von Unternehmen basiert auf einer vom Sustainable Investment Research der Bank entwickelten Bewertungsmethode. Alle Ratings werden von internen Nachhaltigkeitsanalysten durchgeführt. Das Nachhaltigkeits-Rating beinhaltet zwei Dimensionen, die in der Sarasin Sustainability-Matrix® zusammengefasst sind:

- Branchen-Rating: Vergleichende Analyse von Branchen, basierend auf deren Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft.
- Unternehmens-Rating: Vergleichende Analyse von Unternehmen in der jeweiligen Branche, basierend auf ihrer Leistung im Umgang mit den Chancen und Risiken in den Bereichen Ökologie, Gesellschaft und Governance.

Ausschliesslich Unternehmen mit hinreichend hohem Unternehmens-Rating kommen für die Nachhaltigkeitsfonds der Bank infrage.

Hauptthemen

Bei dem Nachhaltigkeits-Rating bewerten die Analysten des Sustainable Investment Research, wie gut Unternehmen die Erwartungen ihrer wichtigsten Anspruchsgruppen (z. B. Mitarbeiter, Lieferanten, Kunden) sowie die damit verbundenen allgemeinen und branchenspezifischen Chancen und Risiken in den Bereichen Ökologie, Gesellschaft und Governance erkennen und bewirtschaften. Die Managementqualität eines Unternehmens im Hinblick auf Chancen und Risiken in den Bereichen Ökologie, Gesellschaft und Governance wird mit denen anderer Unternehmen in der Branche verglichen.

Kontroverse Aktivitäten (Ausschlüsse)

Bestimmte Arten von Geschäftstätigkeiten, die als unvereinbar mit nachhaltiger Entwicklung gelten (z. B. Rüstungsgüter, Kernenergie, Tabak, Pornografie), können zum Ausschluss von Unternehmen aus dem Universum der nachhaltigen Anlagen der Bank führen.

Datenquellen

Die Sustainable Investment Research-Abteilung nutzt eine Vielzahl von Datenquellen, die allgemein zugänglich sind, (z. B. Unternehmensberichte, Presse, Internetsuche) sowie Daten/Informationen zu finanziellen, ökologischen und sozialen Risiken sowie zu Risiken in Verbindung mit Corporate Governance und Reputation, die Dienstleister im Auftrag des Sustainable Investment Research erfassen.

Der gesamte Inhalt dieser Publikation ist urheberrechtlich geschützt (alle Rechte vorbehalten). Interessenten ist es gestattet, dieses Dokument ausschliesslich zu privaten, nicht gewerblichen Zwecken vollständig oder teilweise zu verwenden, zu ändern oder zu vervielfältigen. In diesem Zusammenhang dürfen Urheberrechtsvermerke und Markenkennzeichnung weder geändert noch entfernt werden. Jede Verwendung darüber hinaus bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Bank. Dasselbe gilt für die Verbreitung dieser Publikation. Externe Datenlieferanten geben keinerlei Zusicherungen oder Gewährleistungen im Hinblick auf die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Aktualität der gelieferten Daten und haften nicht für in Verbindung mit diesen Daten entstandene Schäden jeglicher Art.

© Bank J. Safra Sarasin AG 2017

Elisabethenstrasse 62

Postfach

CH - 4002 Basel

Telefon + 41 (0)58 317 44 44

Fax + 41 (0)58 317 44 00

www.jsafrasarasasin.com