Boerse Stuttgart

NOVEMBER 2017

Marktmacher

DAS MAGAZIN MIT WEITBLICK

orientieren

2030 EFFIZIENTE MOBILITÄT

Am Steuer eines Elektroautos oder als Passagier im autonom fahrenden Wagen – Menschen sind künftig vernetzter und effizienter unterwegs als je zuvor. Der Wandel schafft auch Perspektiven für Anleger.

starten
Wie aktuelle Marktstimmungen und Meinungen auf Twitter für Anleger nutzbar gemacht werden.

handeln
Welche Vorteile das neue Wertpapier EUWAX Gold II bei Kosten und Auslieferung bringt.

ankommen
Warum der Ex-Bundesliga-Profi und Unternehmer Marcell Jansen gerne in Start-ups investiert.

editorial

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

die Deutschen sind Gold-Weltmeister: Pro Kopf lag die Nachfrage hierzulande im Jahr 2016 bei mehr als 1,4 Gramm und damit höher als etwa in China oder Indien, wie der Branchenverband World Gold Council berechnet hat. Auch künftig wird das gelbe Edelmetall gefragt sein – etwa in Form von Gold-Wertpapieren zur Diversifizierung des eigenen Portfolios. Die Börse Stuttgart hat das anhaltend hohe Anlegerinteresse aufgegriffen und das erfolgreiche Produkt EUWAX Gold weiterentwickelt: Beim neuen ETC EUWAX Gold II können sich Anleger das physisch hinterlegte Gold jetzt grammgenau ausliefern lassen – und laufenden Verwaltungsgebühren komplett aus dem Weg gehen.

AUCH IN DER AUTOMOBILINDUSTRIE nimmt Deutschland weltweit eine Führungsrolle ein. Der Schwerpunkt dieser Ausgabe von „Marktmacher" beleuchtet, wohin sich die Branche entwickelt: Um die effizienten Mobilitätslösungen der Zukunft ist ein globaler Wettbewerb entbrannt. Elektroautos, autonomes Fahren, vernetzter Verkehr und Car Sharing werden im kommenden Jahrzehnt einen riesigen Markt grundlegend verändern. Der Wandel ruft neue Akteure aus anderen Branchen auf den Plan – vom asiatischen Start-up bis zum Silicon-Valley-Giganten. Für Anleger wird es spannend sein, wer im Rennen um Innovationen und Kunden letztlich die Nase vorn hat.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Dr. Michael Völter
Vorsitzender des Vorstands der Vereinigung Baden-Württembergische Wertpapierbörse e. V.

starten

4–5 ZAHLEN & FAKTEN
Marktstimmung via Twitter erkennen – Große Marktkapitalisierung – Zertifikate stärker gefragt – VentureZphere hilft Start-ups – Soforthandel für Anleihen – Cyber-Sicherheit im Fokus – Profi-Tipps fürs Trading.

orientieren

6–11 ZUKUNFTSTREND
2030 – Die Welt bewegt sich effizienter denn je
Menschen und Waren sind künftig wirtschaftlicher und vernetzter unterwegs – durch E-Mobilität, autonomes Fahren und ein grundsätzliches Umdenken.

14–15 INTERVIEW
Autoexperte Ferdinand Dudenhöffer
Im Zukunftsmarkt für intelligente Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte ist das Rennen zwischen Automobilkonzernen und Technologiefirmen offen.

16–17 INVESTMENTHINTERGRUND
Mögliche Ansätze für Privatanleger
Autobauer, Chiphersteller, Logistiker und Rohstoffproduzenten wollen von Elektromobilen und digitaler Vernetzung profitieren. Anleger können auf vielfältige Weise daran teilhaben.

handeln

18–20 ANLEGERVERHALTEN
Dem Risiko auf der Spur
Unsicherheit gehört zu jedem Investment. Wer neben Renditen auch Risiken für sich einschätzen kann, trifft bessere Entscheidungen.

21 EUWAX GOLD II
Goldige Zeiten
Die Börse Stuttgart hat EUWAX Gold II eingeführt. Bei dem ETC können sich Anleger das Edelmetall in der gewünschten Stückelung grammgenau ausliefern lassen – laufende Gebühren gibt es nicht.

TITELTHEMA

6–13

Große Geschäfte mit neuer Mobilität

Effizienz und Vernetzung prägen künftig den Transport von Menschen und Gütern. Möglich wird dies durch intelligente und autonome Fahrzeuge – und die Abkehr vom Auto als Statussymbol. Für den Zukunftsmarkt bringen sich etablierte und neue Akteure in Stellung.

inhalt

22–23 AKTIENMÄRKTE
Europa im Aufwind
Viele Länder in Europa gewinnen wieder an wirtschaftlicher Kraft. Das eröffnet Perspektiven – wenn man Risiken im Blick behält.

24–26 HANDELSQUALITÄT
ETFs intelligent handeln
Exchange Traded Funds finden wachsenden Zuspruch. Um die Stärken von ETFs voll auszuschöpfen, sollten Anleger immer auch auf den Handelsplatz und dessen Services achten.

ankommen

28–31 EINBLICKE
Wir sind die Börse Stuttgart
Vom Händler über die IT-Expertin bis zum Kundenbetreuer: Viele Menschen sind am reibungslosen Börsenbetrieb für Privatanleger beteiligt.

32 ESSAY
Einen Augenblick, Herr Weinberg
Der Leiter des Rohstoff-Researchs der Commerzbank über die Ölpreisentwicklung, die Rolle der Opec und die künftige Nachfrage beim schwarzen Gold.

33 PRO & CONTRA
Ein Robo-Advisor ist kein Ersatz für persönliche Finanzberatung.
Verbraucherschützer Niels Nauhauser diskutiert mit Erik Podzuweit von Scalable Capital.

34 INTERVIEW
„Über Geld spricht man nicht. Oder doch, Herr Jansen?“
Wie der Ex-Profifußballer und jetzige Unternehmer sein Geld investiert und Gründern hilft.

35 NACHGEFRAGT
Leserfrage & Impressum
Bei der Leserfrage nehmen alle eingehenden Antworten an der Verlosung teil. Zu gewinnen gibt es ein iPad.

Cover: ©Rinspeed, Foto links: Börse Stuttgart, Foto rechts: Getty Images

Die Stimmung im Blick

US-Präsident Donald Trump kann die Märkte mit einem einzigen Tweet beeinflussen. Auf Twitter finden sich auch viele Beiträge, die Meinungen zu einzelnen Wertpapieren reflektieren. Werden sie durch einen Algorithmus in einem Sentiment zusammengefasst, geben sie Auskunft über die aktuelle Marktstimmung und können für Investitionsentscheidungen und zum Erkennen von Trends herangezogen werden. Die Börse Stuttgart stellt Privatanlegern auf ihrer Website ein solches Social Sentiment zum DAX und seinen 30 Einzelwerten zur Verfügung. Nach kostenfreier Anmeldung sehen Anleger, wie viele Tweets es gibt und ob die Stimmung gerade positiv oder negativ ausfällt. Ein positiver oder negativer Wert des Sentiments bedeutet dabei, dass der zugrunde liegende Algorithmus mehrheitlich positive beziehungsweise negative Tweets identifiziert hat.

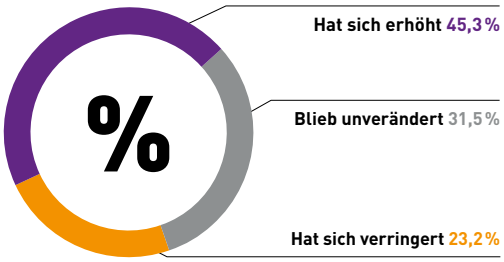
694.000.000.000 Euro

BETRUG DIE MARKTKAPITALISIERUNG VON APPLE, dem wertvollsten Konzern der Welt, zum Börsenschluss in Stuttgart am 30. September 2017. Das ist fast genauso hoch wie das Bruttosozialprodukt der Niederlande für 2016 mit 697 Milliarden Euro und immerhin gut ein Fünftel der Wirtschaftskraft Deutschlands mit 3.133 Milliarden Euro.

ANLEGER GREIFEN VERSTÄRKT ZU ZERTIFIKATEN

Mehr als 45 Prozent der Privatanleger in Deutschland haben den Zertifikate-Anteil in ihrem Portfolio in den letzten sechs Jahren erhöht, so eine Trendumfrage des Deutschen Derivate Verbandes (DDV). „Immer mehr Investoren trauen sich an kapitalmarktnahe Produkte heran. Das ist wichtig, um im Dauerzinstief das eigene Chance-Risiko-Profil entsprechend anzupassen", sagt DDV-Vorstand Lars Brandau. Weniger als ein Viertel der befragten 1.490 Selbstentscheider reduzierten ihr Engagement in strukturierten Produkten, zu denen beispielsweise Aktienanleihen sowie Kapitalschutz-, Discount- und Bonus-Zertifikate gehören.

Zunehmende Bedeutung
Veränderung des Anteils strukturierter Produkte im Portfolio während der vergangenen sechs Jahre in Prozent.



Quelle: DDV

START-UPS FÖRDERN

Die Gruppe Börse Stuttgart hat die Online-Plattform VentureZphere gestartet: Sie begleitet Start-ups und hilft ihnen, Netzwerke zu Kapitalgebern und etablierten Unternehmen als strategische Partner zu knüpfen. Dabei steht die Plattform Start-ups aller Branchen und Finanzierungsphasen offen. „Junge Unternehmen werden dank VentureZphere sichtbarer – und zwar bei den Zielgruppen, die für ihren Erfolg unverzichtbar sind", sagt Börsenchef Dr. Michael Völter. Aktuell präsentieren sich über 200 Start-ups auf VentureZphere.

@ **Die Plattform für Start-ups und Investoren:**
www.venturezphere.com

Foto: Börse Stuttgart

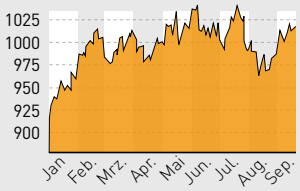
SOFORTHANDEL FÜR BONDS

Die Börse Stuttgart hat den börslichen Soforthandel auch für Anleihen eingeführt. Dabei fragt der Anleger über die Ordermaske einen Preis bei der Börse an. Dort erstellen die Handelsexperten für die spezifische Anfrage eine aktualisierte Preisindikation. Dabei berücksichtigen sie nicht nur die im Orderbuch vorliegenden Orders und die aktuelle Marktsituation, sondern auch die im Gesamtmarkt vorhandene Liquidität. Nun kann der Anleger innerhalb einer festgelegten Zeitspanne seine Order aufgeben und davon ausgehen, dass diese im gewünschten Volumen und mindestens zur angezeigten Preisindikation ausgeführt wird. Ist die vollständige Ausführung nicht zeitnah möglich, wird die Order automatisch gelöscht. Der Anleger erhält in beiden Fällen eine unmittelbare Benachrichtigung. Derzeit ist der börsliche Soforthandel über die Online-Broker Flatex und ViTrade verfügbar.

Cyber-Sicherheit im Fokus

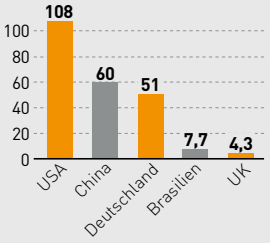
Als das Schadprogramm WannaCry im Mai 2017 die Daten auf Millionen Computern verschlüsselte, stiegen die Aktienkurse von vielen Cybersecurity-Firmen. Weil Hacker-Angriffe große Schäden verursachen, ist Sicherheitssoftware gefragt – bei Unternehmen, Behörden und Privathaushalten. Das Analysehaus Markets and Markets erwartet, dass die jährlichen Ausgaben bis 2021 global auf 202 Milliarden US-Dollar steigen. Anleger können mit Aktien und Themen-Zertifikaten auf den Trend eingehen.

Gefragte Anbieter
Der Nasdaq CTA Cybersecurity Index von Januar bis September 2017.



Quelle: Comdirect

Märkte für Problemlöser
Die Länder mit den höchsten Kosten für Cyberschäden in Milliarden US-Dollar.



Quelle: KPMG, 2017

Drei Fragen an…

Lars Erichsen, Handels-Profi und einer der Chefredakteure der Trading-Group.

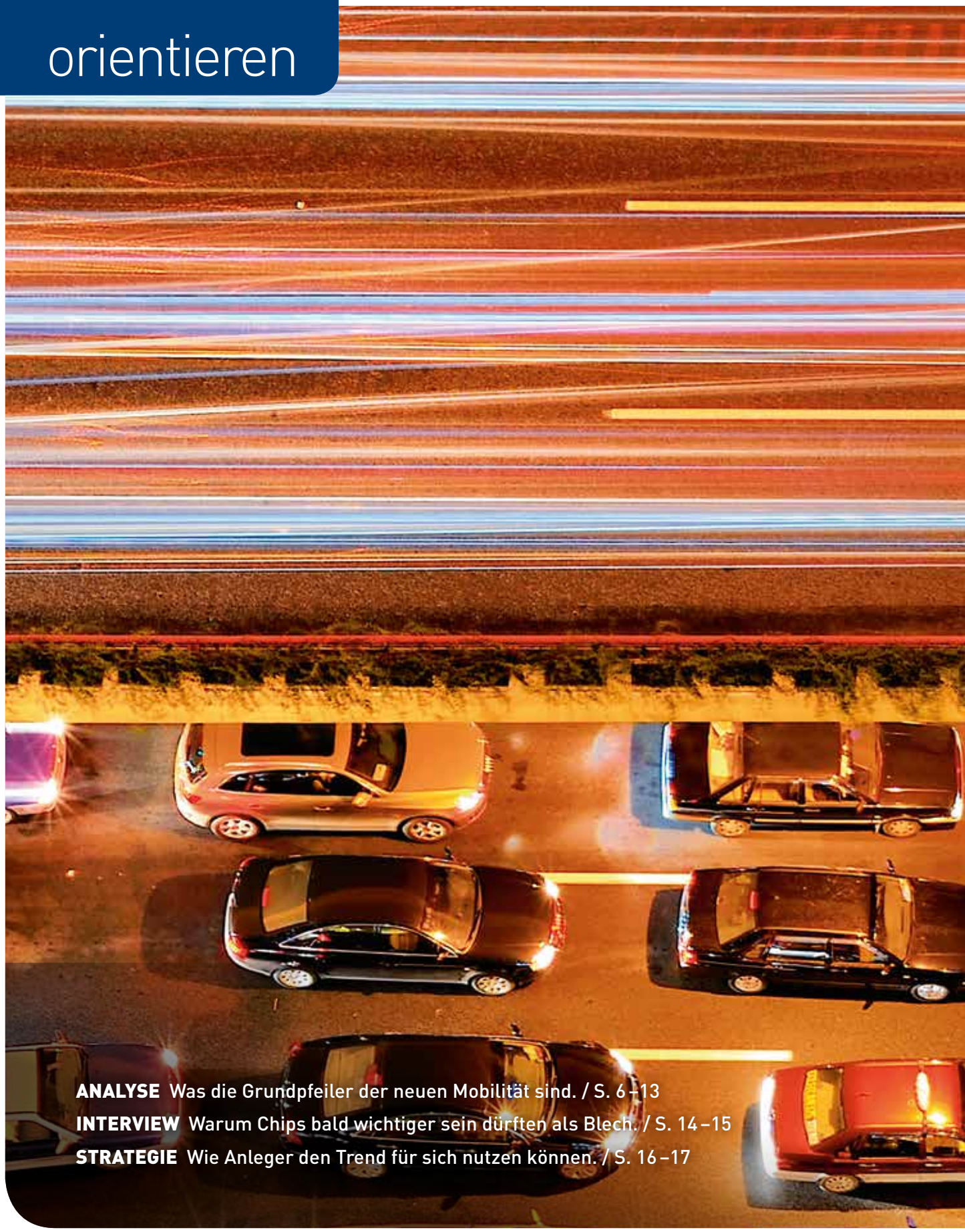
1. Was ist beim Trading unbedingt zu beachten?
Im Idealfall handelt niemand an der Börse, ohne vorher feste Regeln definiert zu haben. Das gilt für lang- wie kurzfristig orientierte Anleger. Neben der Freude am Handel und einer unerlässlichen Disziplin ist es entscheidend, aus Fehlern zu lernen. Das ist nur möglich, wenn ich die Qualität meiner Handelsentscheidungen regelmäßig überprüfe und gegebenenfalls anpasse. Das wiederum verlangt ein Regelwerk, damit Entscheidungen nicht aus dem Bauch heraus getroffen werden.

2. Welcher Grundsatz ist besonders wichtig?
Die „Ein-Prozent-Regel", nach der man maximal ein Prozent seines Trading-Kapitals pro Trade an Verlustrisiko eingehen sollte. Ich halte dies für sehr wichtig. Bei meinem eigenen Trading unterscheide ich zwischen längerfristigen Handelsgeschäften, bei denen ich bis zu zwei Prozent Verlust riskiere. Bei kurzfristigen Trades begrenze ich den maximalen Verlust aber zum Teil sogar auf nur 0,5 Prozent.

3. Haben Anleger denn genug Disziplin dafür?
Das müssen sie! Auch mal einen Verlust zu realisieren, ist ein wichtiger Bestandteil des Tradings. Die Ziele können variabel sein und angepasst werden, der maximale Schaden für das Depot sollte aber vorher feststehen. Hilfreich dabei sind Stop-Loss-Marken – seien sie nun fest als Order im Markt platziert oder mentaler Natur.

Foto: Getty Images/ Jon Feingersh; PR

orientieren



ANALYSE Was die Grundpfeiler der neuen Mobilität sind. / S. 6–13
INTERVIEW Warum Chips bald wichtiger sein dürften als Blech. / S. 14–15
STRATEGIE Wie Anleger den Trend für sich nutzen können. / S. 16–17

2030

DIE WELT BEWEGT SICH EFFIZIENTER DENN JE

Foto: GettyImages/Jiyang Li

Menschen und Güter sind künftig wirtschaftlicher und vernetzter unterwegs. Möglich wird dies durch **intelligente Konnektivität,** autonomes Fahren und ein grundsätzliches Umdenken.

VON NANDO SOMMERFELDT UND HOLGER ZSCHÄPITZ*

Kwiggle soll die Welt besser machen – vor allem effizienter. Es ist, das behauptet sein Erfinder Karsten Bettin, das kleinste Rad der Welt. Zumindest dann, wenn es zusammengeklappt ins Handgepäck passt. Die Kwiggle-Idee ist eine Antwort auf ein drängendes Problem – die Ineffizienz des Verkehrs. Dieser wird weltweit noch immer von mehr als einer Milliarde Autos dominiert.

Einen Pkw braucht der Kwiggle-Fahrer nicht. Denn sein Rad bringt ihn von Tür zu Tür. Sein Rad hat er immer dabei – ob in der Bahn oder im Flieger. Es ist sozusagen das Scharnier zur Mobilität von morgen.

NATÜRLICH WERDEN IN ZEHN JAHREN keine acht Milliarden Kwiggles in den Städten dieser Welt umherfahren. Und natürlich wird es auch künftig noch Autos geben. Das ändert allerdings nichts daran, dass Bettins Vision schon in zehn bis 15 Jahren Realität sein könnte. Die Welt wird sich effizienter bewegen. Der Fortschritt wird auf den Straßen sichtbar sein: Die Menschen sind vernetzter, ökonomischer und ökologischer unterwegs.

Möglich wird dies durch intelligente Konnektivität, autonomes Fahren und ein grundsätzliches Umdenken. Denn das Ende des Autos als Statussymbol, das die Generation Y bereits heute vorlebt, ermöglicht einen Paradigmenwechsel. Niemand muss mehr ein Auto besitzen, um es zu benutzen. Neue Mobilitätskonzepte können die Welt erobern.

LEITSYSTEME KOORDINIEREN DANN die urbanen und überregionalen Verkehrsströme. Züge mit Magnetschwebetechnologie befördern dann Menschen sehr komfortabel durch Druckluftröhren – in Geschwindigkeiten, die heute nur Flugzeuge erreichen. Die Luftfahrt wiederum wird durch autonom fliegende Maschinen umgekrempelt. Vor allem Frachtgut wird bereits in den kommenden zehn bis 15 Jahren ohne Piloten um den Erdball befördert, wodurch Airlines kostengünstiger und effizienter agieren (siehe S. 11: „Fehler ausräumen“). Auf kürzeren Distanzen wird sich das Gesicht der Logistik ebenfalls radikal wandeln – von Paketdiensten bis zur Lieferung von Lebensmitteln. Das gelingt vor allem mithilfe intelligenter Drohnen und der digitalen Koordinierung freier Transportkapazitäten.

OB MENSCHEN ODER GÜTER bewegt werden – die Auswirkungen sind in jedem Fall gigantisch. Allein bei Automobilen ist weltweit ein Markt von sieben Billionen US-Dollar neu zu verteilen. In der Logistik kommen noch einmal sieben Billionen Dollar hinzu. Das entspricht zusammengenommen einem Fünftel der weltweiten Wirtschaftsleistung.

Ein Ansatzpunkt für mehr Effizienz liegt dabei auf der Hand: Heute fahren von weltweit rund 1,2 Milliarden Pkw die allermeisten gar nicht. Statistisch gesehen parken 95 Prozent der Fahrzeuge gerade irgendwo – ohne jemandem zu nutzen. Die Unterhaltskosten pro Jahr und Auto sind für die Besitzer im Schnitt dreimal so hoch wie die

RISIKEN UND CHANCEN

Versicherungen machen die Hälfte ihres Schadengeschäfts mit Autopolicen, so Experten der Großbank Barclays. Hier drohen Rückgänge: Denn rund 90 Prozent der Schadensfälle gehen auf menschliches Versagen zurück. Doch bei autonomer Mobilität spielt der Risikofaktor Mensch keine Rolle mehr. Allerdings werden auch neue Geschäfte möglich: Ausfälle ganzer Flotten, etwa durch Hackerangriffe oder technische Fehler, erfordern neuartige Policen.

*Die Autoren sind Redakteure der „WELT“ und „WELT am SONNTAG“

Komplett autonome Autos sind bereits auf Teststrecken unterwegs.

Kosten für das Fahrzeug selbst. Diese unökonomische Rechnung nehmen die meisten Menschen heute noch hin, da sie den eigenen Wagen als Statussymbol sehen – oder weil es bislang an Alternativen mangelt, die ihnen eine ähnlich hohe Flexibilität bieten.

ES IST DAS ZUSAMMENSPIEL VON vier Faktoren**,** das die Zukunft der Mobilität bestimmen wird. Als sogenannte „Game Changer" gelten das autonome Fahren, das Carsharing, die Vernetzung der Transportmittel und der Wandel hin zur Elektromobilität.

„Der evolutionäre Auslöser wird der Durchbruch autonomer Fahrzeuge sein", ist sich Matthias Teichert sicher. Als Branchenexperte der Frankfurter Denkfabrik Fortschritt sagt er voraus: „Der Rollenwandel aller Insassen von Pilot zu Passagier sorgt für eine viel weniger enge Bindung zum Produkt Auto." Das bedeutet: Ab dem Moment, in dem der Nutzer nicht mehr selbst fährt, konsumiert er nur noch einen Service. „Pay-as-you-go"-Car nennen es die Strategen von Goldman Sachs – zu Deutsch: das Bezahle-nur-wenn-du-es-brauchst-Auto. Das Automobil wird als autonomes Gefährt entemotionalisiert. Die Fahrzeit von Ort A zu Ziel B kann für andere Tätigkeiten genutzt werden – nicht von ungefähr stehen die Werbe- und die Unterhaltungsindustrie bereits in den Startlöchern, um mit ihren Angeboten im autonomen Fahrzeug Fuß zu fassen.

DER RÜCKGANG DES SELBSTFAHRENS geht einher mit dem zweiten Faktor des Wandels – dem Teilen. Das sogenannte „Ride-Hailing" ist die autonome Weiterentwicklung des heutigen Carsharings. Ein Algorithmus berechnet, an welcher Stelle Mitfahrgelegenheiten benötigt werden. Der Nutzer ordert den Wagen per App, der dann pünktlich bereitsteht. Der Markt dafür könnte sich bis zum Jahr 2030 verachtfachen, schätzen die Experten von Goldman Sachs.

Das „Ride-Hailing" ist nur denkbar auf Basis der mobilen Vernetzung. Das Internet der Dinge verbindet schon heute rund 25 Milliarden Geräte miteinander. Viele unserer Kühlschränke, Waschmaschinen oder Armbanduhren sind bereits jetzt Teil dieses digitalen Ökosystems.

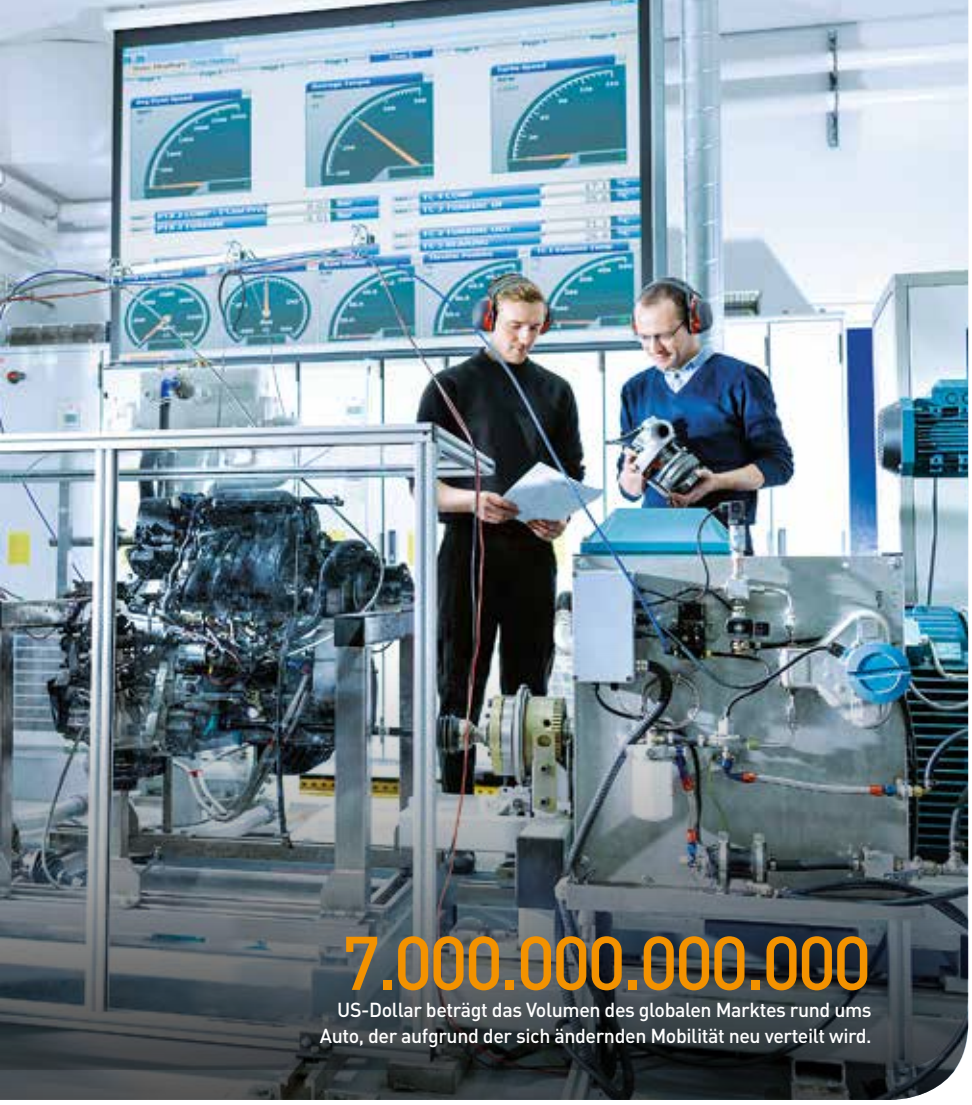
SEHR BALD WERDEN AUCH AUTOS, Lkws oder Busse dazugehören. „Das Internet der Dinge breitet sich schnell auf die Fahrzeuge aus", erklärt Beijia Ma, Branchen-Analystin bei Merrill Lynch. „Wir sehen bereits heute ein rasantes Wachstum über die herkömmliche GPS-Technik und mobile Konnektivität hinaus." Wi-Fi und Netzwerktechnologien erlauben den Fahrzeugen, mit der Außenwelt zu kommunizieren und letztlich Roboter auf Rädern zu werden.

Auch beim Antrieb steht ein Wandel bevor: „Wir sehen zu Beginn der 2020er-Jahre den Wendepunkt hin zur E-Mobilität", sagt Autoanalystin Ma. Denn dies sei der Zeitpunkt, zu dem die Elektroautos preislich mit herkömmlichen Fahrzeugen mithalten können. Heute sind

»VIELE START-UPS WERDEN ENTWEDER ZU NEUEN RIESEN HERANWACHSEN ODER DURCH GRÖSSERE ANBIETER AUFGEKAUFT.«

Uwe Burkert, Chefvolkswirt der LBBW

Fotos: Getty Images, LBBW



7.000.000.000.000

US-Dollar beträgt das Volumen des globalen Marktes rund ums Auto, der aufgrund der sich ändernden Mobilität neu verteilt wird.

die E-Mobile rund ein Drittel teurer. Das Interesse der Verbraucher ist schon jetzt groß. Befragungen der US-Verbraucherschutzorganisation CFA zufolge wollen 40 Prozent der Amerikaner ein E-Vehikel kaufen, unter den nach 1980 geborenen Millennials ist die Kaufbereitschaft sogar noch größer.

NOCH ALLERDINGS FEHLT ein globaler Startschuss, da die etablierten Hersteller nur zögerlich umschwenken. Jetzt wird die Verbreitung der E-Mobilität politisch weiter forciert – im Reich der Mitte. „Die chinesische Regierung hat sich das Thema wie keine andere auf die Fahnen geschrieben", sagt Ferdinand Dudenhöffer, Leiter des Center Automotive Research (siehe S. 14: „Chips sind in Zukunft wichtiger als Blech"). Bereits im Jahr 2020 soll jedes sechste Auto auf den Straßen ein elektrobetriebenes sein. Heute sind es weniger als zwei Prozent. Notfalls will Chinas Umweltbehörde durch ein striktes Verbot von Dreckschleudern das anvisierte Ziel erreichen. Für die Autoindustrie verändern die vier Game Changer alles.

Doch den Untergang der Branche müssen sie nicht bedeuten. „Selbst wenn die Zahl der Autobesitzer deutlich zurückgehen sollte, wird die Zahl der verkauften Fahrzeuge nicht einbrechen. Sie wird nur langsamer steigen und ab dem Jahr 2030 stagnieren", erklärt Norbert Rücker von der Bank Julius Bär.

ER ERGÄNZT: „Die Wertschöpfung verändert sich allerdings komplett." So wird es den Moment, in dem der Fahrer die Motorhaube öffnet und bereits wenige Sekunden später seine ölverschmierten Hände betrachtet, beim Automobil der Zukunft nicht mehr geben. Schon die klassische Motorhaube ist dann Vergangenheit. In den Wagen finden sich wesentlich mehr Elektronik, Batterien und funktionelles Interieur. Der Elektromotor lässt sich irgendwo platzsparend montieren.

2030 werden sich die Kräfteverhältnisse in der Automobilbranche geändert haben. Dann gewinnen Elektronikanbieter und Batteriehersteller an Einfluss. Allein der Markt für die Energiespeicher wird von heute fünf Milliarden US-Dollar auf 170 Milliarden wachsen. Auch Software wird eine zentrale Rolle spielen. „Im Fokus wird bei künftigen Fahrzeugen weniger der Wagen an sich stehen, sondern vielmehr seine Software und seine Fähigkeit, sich zu vernetzen", bestätigt Branchenexpertin Ma.

NICHT ALLE angestammten Hersteller dürften die Wertschöpfungshoheit über das Automobil der Zukunft haben. Auch bei den Zulieferern wird es einen Auslese-prozess geben. Zu attraktiv sind die neuen Geschäftsfelder, zu groß deshalb die weltweite Konkurrenz aus anderen einst autofremden

Branchen. Der Chefvolkswirt der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW), Uwe Burkert, prophezeit eine Zweiteilung der bisherigen Autobauerzunft. „Die Premiumhersteller können sich durch ihre Markenbildung, die hohe technologische Expertise und Qualität differenzieren. Die Volumenhersteller hingegen müssen künftig noch mehr auf die Kosteneffizienz achten. Sie werden unter Druck geraten."

Der Paradigmenwechsel vom eigenen Fahrzeug zur Mobilität als Dienstleistung bedeutet, dass Anbieter von Fahrdiensten und Technologiekonzerne als neue Wettbewerber in Erscheinung treten. „Vor allem die Giganten des Silicon Valley stehen bereit. Denn sie haben extrem viel Kapital für Forschung und Entwicklung zur Verfügung", meint Branchenstrategin Ma. Dabei investieren die Internetriesen nicht nur in den Wachstumsmarkt für Mobilitätsdienste. Sie wollen auch die im autonomen und vernetzten Auto anfallenden Daten sammeln und mit Big-Data-Analysen aufbereiten. Wenn die Konzerne so noch mehr über Konsumenten, deren Vorlieben und Aufenthaltsorte erfahren, stärkt dies überdies ihr aktuelles Geschäftsmodell.

VIELE EXPERTEN rechnen damit, dass auch die Autobranche selbst zusätzliche Akteure hervorbringen wird. „Neue Anbieter aus China, deren Namen wir zum Teil noch gar nicht kennen, werden gute Chancen haben", sagt Ökonom Burkert. „Darüber hinaus aber auch viele kleine Nischenanbieter in Teilsegmenten. Nach Jahrzehnten der Konsolidierung und Fokussierung auf Größe kommen im Rahmen der Transformation viele kleine Anbieter auf den Markt." Ein aktuelles Beispiel ist die Deutsche Post, die selbst einen für ihre Zwecke konstruierten E-Transporter baut.

Sehr schnell wird die Chipindustrie von der neuen mobilen Ära profitieren. Das digitalisierte Auto beherbergt sehr viel mehr Halbleitertechnologie als bisher. „Für die Verarbeitung der immensen Datenmengen sind leistungsfähige Chips nötig. Wir sehen heute schon die Chipersteller als einen ganz großen Gewinner. Viele kleinere Start-ups werden noch kommen und dann entweder zu neuen Riesen heranwachsen oder durch größere Anbieter aufgekauft werden", so LBBW-Chefvolkswirt Burkert.

SEHR DIREKT BETROFFEN von der neuen Mobilität wird auch die Energiebranche sein. Allein deshalb, weil immer mehr Fahrzeuge Strom und nicht mehr Kraftstoffe aus Erdöl tanken. Damit bricht einer der wichtigsten Verbraucher des fossilen Brennstoffs weg. Und die Ölbranche scheint nicht besonders gut auf die neue Zeit vorbereitet zu sein. Eine Umfrage der WELT ergab in diesem Herbst, dass die fünf größten deutschen Tankstellenbetreiber lediglich an 60 ihrer gut 7.000 Stationen Elektroladesäulen installiert haben. Die Untersuchung zeigte auch, dass die meisten Konzerne in Sachen E-Infrastruktur vorerst keine größeren Investitionen planen.

In diese Lücke könnten die Energieversorger stoßen. Vor allem bei staatlich gelenkten Investitionsprogrammen dürften sie aufgrund ihrer bereits vorhandenen Infrastruktur der erste Ansprechpartner sein. Zumal die Konzerne das Elektromobil schon jetzt als zusätzliche Abnahmequelle ihrer Energie ausgemacht haben. Auch private Stromspeicher für das regelmäßige Betanken des Wagens in der eigenen Garage könnten vor allem von den Versorgern kommen. Schließlich agieren sie in Sachen Stromversorgung bereits jetzt ganz nah an dem Konsumenten.

Elektrisch betrieben ist dann wahrscheinlich auch Karsten Bettin unterwegs, ob in einem autonomen Carsharing-Vehikel oder in einem öffentlichen Verkehrsmittel. Mit dabei hat er natürlich sein Kwiggle. Wenn er ausgestiegen ist, wechselt er für die letzte Wegstrecke aufs Selberfahren mit seinen Beinen als Antrieb. Effizienter geht es kaum.

FEHLER AUSRÄUMEN

An autonomer Fortbewegung führt auch für die klassische Luftfahrtbranche kein Weg vorbei. Einer UBS-Analyse zufolge werden heute 70 Prozent aller Unfälle durch menschliche Fehler verursacht. Die Vermeidung von Fehlern ist allerdings nur ein Nebeneffekt der pilotenfreien Zukunft. Denn der wahre Innovationstreiber sind enorme Kosteneinsparungen: Rund 25 Milliarden Dollar ließen sich pro Jahr streichen, wenn die Kosten für Piloten und deren Training entfielen.

»DER EVOLUTIONÄRE AUSLÖSER WIRD DER DURCHBRUCH AUTONOMER FAHRZEUGE SEIN.«

Matthias Teichert, Branchenexperte bei der Frankfurter Denkfabrik Fortschritt

Fotos: Getty Images, Fortschritt GmbH

DER **FORTSCHRITT** IST AUF DER STRASSE SICHTBAR

Elektroautos sind Alltag, die Fahrzeuge haben sich vernetzt, Passagiere lassen sich fahrerlos chauffieren, und Strom gibt es in Parknischen. Die effiziente Mobilität ist 2030 allgegenwärtig.

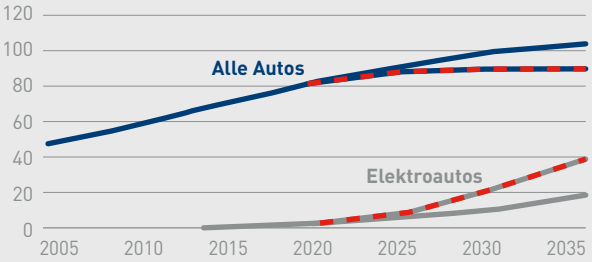
GEWALTIGE VERÄNDERUNGEN

Entweder sorgen Innovationen rund ums Elektroauto für revolutionäre Umbrüche und stark steigende Verkaufszahlen. Oder es kommt zu einer langsameren Evolution. So oder so sind Elektroautos 2035 im Straßenverkehr noch deutlich in der Minderheit.

Szenario „Evolution“ Szenario „Revolution“

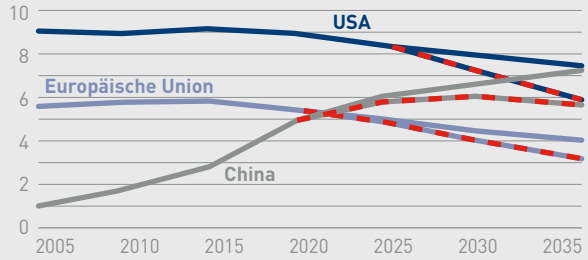
SO WÄCHST DIE ZAHL DER AUTOS

Weltweiter Verkauf in Millionen pro Jahr.



SO SINKT DER BEDARF AN BENZIN

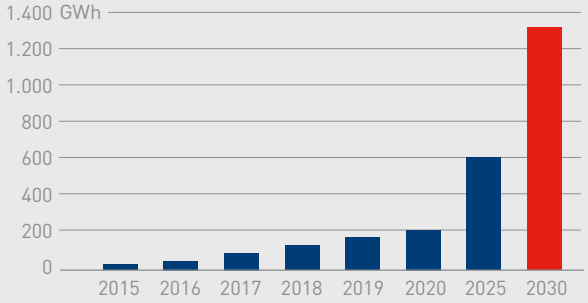
Kraftstoffverbrauch für Autos in Millionen Barrel* pro Tag.



* 1 Barrel = 159 Liter Quelle: OICA, Weltbank, UN

INNOVATIVER ENERGIESCHUB

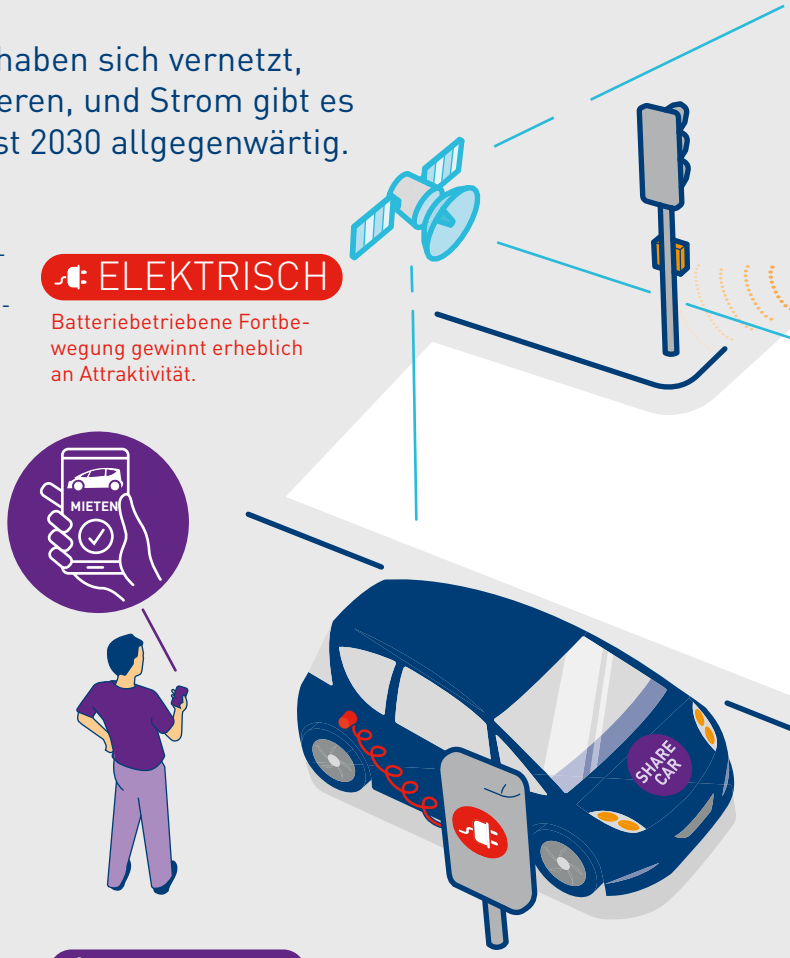
Wie die Leistung von Autobatterien – in Gigawattstunden – aufgrund technischer Neuerungen ansteigt.



Quelle: BofA, Merrill Lynch

ELEKTRISCH

Batteriebetriebene Fortbewegung gewinnt erheblich an Attraktivität.

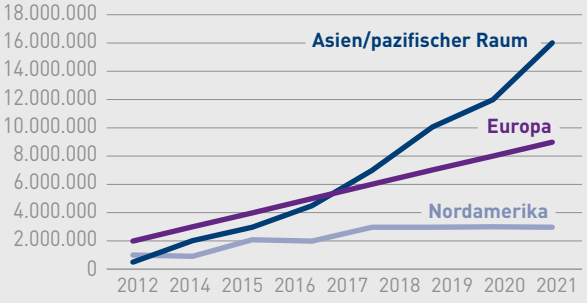


TEILEN

Das gemeinsame Nutzen von Fahrzeugen gilt ökonomisch als extrem sinnvoll.

WILLKOMMEN BEIM CARSHARING

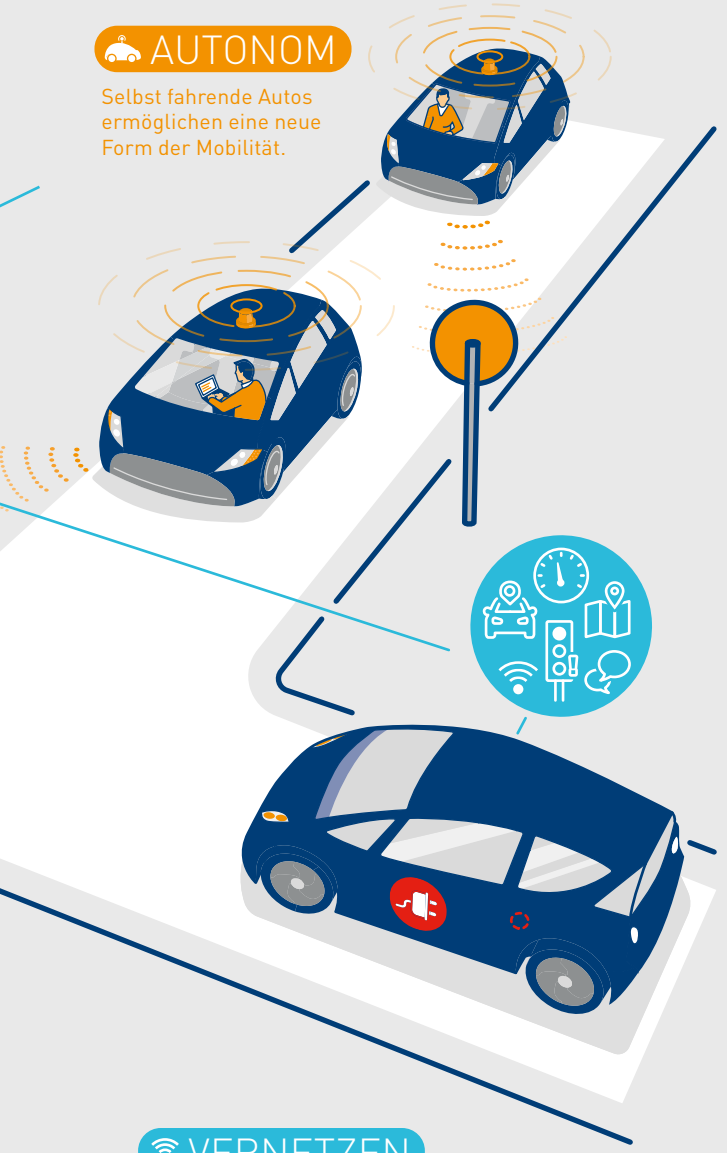
Asiaten freunden sich zusehends mit dem Teilen von Autos an. Entsprechend steigen die Mitgliederzahlen solcher Angebote.



Quelle: Center for Automotive Research

AUTONOM

Selbst fahrende Autos ermöglichen eine neue Form der Mobilität.



VERNETZEN

Das digitale Zusammenspiel der Fahrzeuge reduziert menschlich bedingte Unfallsituationen.

MEHR ZEIT FÜR ANDERE DINGE

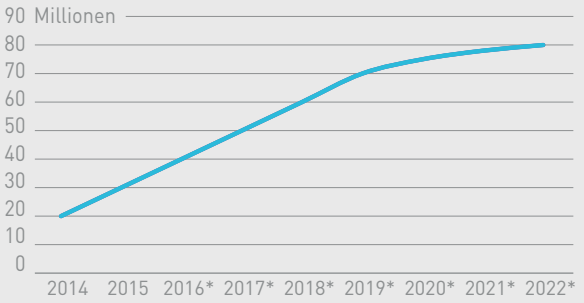
Die Anforderungen an den Fahrer ändern sich ganz allmählich – bis das Auto schließlich selbstständig unterwegs ist.

	Aufgabe des Fahrers	Aufgabe des Systems
2010 **Level 1** **Assistiertes Fahren**	Teils Fuß vom Pedal	Ausgeklügelte Assistenz mit Hilfen beim Bremsen und Halten der Spur.
2015 **Level 2** **Teilweise autonom**	Kurzzeitig Hände weg vom Steuer	Streckenweise selbstständiges Fahren.
2020 **Level 3** **Weitgehend autonom**	Blickkontrolle kaum nötig	Größtenteils selbstständiges Fahren mit akustischen Warnsignalen an den Fahrer.
2025 **Level 4** **Autonom**	Kein Eingreifen erforderlich	Völlig selbstständiges Fahren in dafür vorgesehenen Umgebungen.
2030 **Level 5** **Ohne Fahrer**	Als Beifahrer fühlen	Gänzlich autonomes Fahren – möglicherweise ohne Lenkrad und Pedale.

Quelle: Barclays Research

BEACHTLICHER ANSTIEG

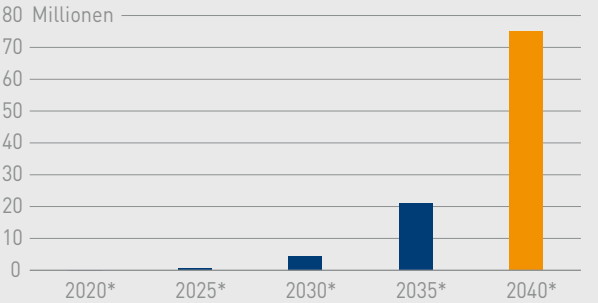
Der weltweite Verkauf an Autos, die sich mit anderen Fahrzeugen vernetzen können, nimmt über die Jahre kontinuierlich zu.



* Schätzung Quelle: OICA, Weltbank, UN

GROSSES POTENZIAL

Der jährliche Absatz an gänzlich selbstständig fahrenden Autos könnte 2040 weltweit 75 Millionen erreichen.



* Schätzung Quelle: IHS

INFOGRAFIK: NIKO WILKESMANN

»Um die deutsche Autoindustrie muss man sich wenig Sorgen machen. Einfach die Aktien unters Kopfkissen legen.«

»CHIPS SIND IN ZUKUNFT WICHTIGER ALS BLECH«

Aus Sicht von **Autopapst Ferdinand Dudenhöffer** werden die jetzigen Geschäftsmodelle ganzer Branchen auf den Kopf gestellt angesichts der sich wandelnden Mobilität der Menschen.

Herr Professor Dudenhöffer, heute schon mit dem E-Mobil in die Uni gefahren?
Nein, so weit ist es bei mir noch nicht. Aber der erste Schritt hin zur mobilen Zukunft wird der Durchbruch der Elektromobilität sein. Die ausschließlich mit Strom fahrenden Autos werden jetzt schnell und in großer Zahl kommen. Vor allem China wird diesen Trend befeuern. 2019 ist dort eine E-Auto-Quote von zehn Prozent vorgeschrieben und die wird schnell weiter steigen.

Was müssen und werden diese Autos können?
Die Preise für Batterien sinken mit den hohen Stückzahlen. Gleichzeitig werden die Fahrzeuge auch Reichweiten von rund 500 Kilometern erreichen. Das wird die Akzeptanz noch einmal deutlich steigern.

Was muss die Automobilbranche tun, um in diesem Wandel zu bestehen?
Die Autobauer benötigen schnellstmöglich zuverlässige Batterielieferanten. Grundsätzlich sollten sich die Konzerne die Energiebranche

zum Vorbild nehmen. Dort haben sich die Unternehmen aufgespalten und ihre Geschäftsbereiche getrennt. In die bisherigen, klassischen Aktivitäten und in die der neuen Welt. Damit das eine nicht das andere belastet oder lähmt. Für die großen Hersteller dürfte diese Umorganisation kein Problem sein.

Schaffen auch die Zulieferer den Sprung in die neue Ära?
Für viele wird es schwierig. Vor allem kleinere Firmen haben sich bislang kaum mit Elektromobilität beschäftigt. Sie müssen jetzt schnellstens eine Überlebensstrategie entwickeln. Um die Großen braucht man sich nicht zu sorgen. Doch wer heute vor allem Kolben, Dichtungsringe oder Einspritzdüsen baut, befindet sich sicherlich in keiner guten Position.

Wie sehr müssen die Autobauer die Konkurrenz der Technologiekonzerne fürchten?
Das Rennen ist noch offen, weil die Autobauer ins Internet gehen und gleichzeitig Silicon-Valley-Firmen in die Autowelt. Aber eines ist klar: Chips sind in Zukunft wichtiger als Blech. Wer die Intelligenz für das Auto baut, ist der Star, der andere nur der bloße Produzent.

Wie stehen die Chancen für Deutschland und andere Auto-Nationen?
Wenn es um Intelligenz im Auto geht, stehen die Deutschen gar nicht so schlecht da, wenngleich die Elektronik bislang offline funktionierte. Hierzulande heißt die zentrale Einheit „Steuergerät". Die Amerikaner hingegen haben ihre Wagen dank moderner Chips und Software schon früh mit dem Internet verbunden. Hier ist der Einfluss des Silicon Valley zu spüren. Bei den Japanern sieht es schlechter aus.

Reden wir dabei über einen in Zukunft schrumpfenden Absatzmarkt?
Nein. Derzeit werden jährlich 85 Millionen Pkw verkauft. Und der Markt in China oder Indien ist noch lange nicht gesättigt. Ganz Asien ist untermotorisiert. Auch in der Sharing-Welt ist Mobilität wichtig, um Volkswirtschaften voranzubringen. Insbesondere Schwellenländer sind auf moderne Verkehrsmittel angewiesen.

Wo werden dabei künftig die großen Gewinne eingefahren?
Es kommt darauf an, wem künftig die Autos gehören – den Verbrauchern wie heute oder aber Flottenbetreibern. Wenn wir davon ausgehen, dass die Verbraucher in Zukunft weniger Wert auf den eigenen Wagen legen und dass das Auto immer seltener als Statussymbol gilt, dann zählen die Anbieter von Mobilitätslösungen zu den Gewinnern. Entscheidend wird sein, wen der Kunde kontaktiert, wenn er mobil sein will.

Dann ist das Rennen also noch völlig offen?
Ja. Wenn die Autos dann wirklich autonom fahren, geht es darum, wer die Schnittstelle zum Kunden beherrscht. Das Smartphone holt das Auto. Der Dienstleister hat alle Fäden in der Hand. Bei wem der Kunde am Ende per App bestellt, ist egal. Entscheidend ist, über welche Plattform er das tut. Denn dort liegen dann auch alle Daten der Kunden. Es verdient derjenige das Geld, der den direkten Kontakt zum Kunden hat. Alle anderen sind dann nur noch Zulieferer.

Wo würden Sie in dieser neuen Autowelt investieren?
Ein großes Wachstumsfeld sind die Energiespeicher der Zukunft: Batteriehersteller oder die Infrastrukturdienstleister, die den Strom verteilen. Ich würde aber auch auf die Sharing-Themen von morgen setzen. Dabei lasse ich bei aller Visionskraft aber auch Augenmaß walten.

Und was ist mit deutschen Autoaktien?
Um die deutsche Autoindustrie muss man sich wenig Sorgen machen. Da können Sie wie Börsenguru André Kostolany die Aktien unters Kopfkissen legen.

INTERVIEW: NANDO SOMMERFELDT, HOLGER ZSCHÄPITZ
Redakteure der „WELT" und „WELT am SONNTAG"

ZUR PERSON

Ferdinand Dudenhöffer ist Inhaber des Lehrstuhls für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft an der Fakultät für Ingenieurwissenschaften der Universität Duisburg-Essen sowie Direktor des Center Automotive Research (CAR). Sein jüngstes Buch trägt den Titel: „Wer kriegt die Kurve? Zeitenwende in der Automobilindustrie".

Foto: laif/ Thomas Rabsch

MÖGLICHE **ANSÄTZE** FÜR PRIVATANLEGER

Die neue Mobilität öffnet Wege für Investments: Bei Automobilkonzernen, Zulieferern, Versandhändlern und Rohstoffproduzenten rücken bestimmte Chancen und Risiken in den Fokus.

1 AUF AUTOS, CHIPS UND BATTERIEN SETZEN

AKTUELL IST OFFEN, welche klassischen Autobauer in der neuen mobilen Welt eine Hauptrolle spielen. Brancheninvestments wie Exchange Traded Funds auf den Index STOXX Europe 600 Automobile & Parts bieten zwar breite Streuung, umfassen jedoch Vorrei-

3 IN ROHSTOFFE MIT ZUKUNFT INVESTIEREN

SMARTE MOBILITÄT funktioniert nicht allein mit Strom aus Sonne oder Wind. Für den Bau intelligenter Elektrovehikel und neuer Ladestationen werden jede Menge Rohstoffe benötigt. So enthält ein E-Auto mit 80 Kilogramm viermal mehr Kupfer als

ter wie Nachzügler aus der Autoindustrie. Wer langfristig auf einzelne Autoaktien setzen möchte, sollte beachten, wie sich die jeweiligen Hersteller oder Zulieferer mit Investitionen und Innovationen für die Zukunft rüsten. Alle Autowerte aus DAX und MDAX sind an der Börse Stuttgart von 9 bis 17:30 Uhr ohne Spread handelbar. Künftig könnten insbesondere Halbleiterproduzenten vom Trend zu digital vernetzten Fahrzeugen profitieren. Mikrochip-Aktien sind Basiswerte für eine Vielzahl von Anlagezertifikaten und auch in ETFs enthalten, die beispielsweise den MSCI World Information Technology Index abbilden. Sollte der Absatz von Elektroautos deutlich an Fahrt gewinnen, können auch die Hersteller von Batterien und damit verbundenen Komponenten ihr Know-how in wachsende Märkte einbringen. Heute dominieren in diesem Bereich vor allem Konzerne aus Asien.

2 DIE NEUE WELT DER WARENSTRÖME ABBILDEN

ANGESICHTS ENORMER ZUWÄCHSE beim Internetgeschäft wird der Versandhandel ganz neue Wege gehen, um seine Lieferversprechen zu erfüllen. Vor allem gilt es, Transportkapazitäten effizienter zu nutzen. Ob Nahrungsmittel oder Pakete: Autonome Fahrzeuge könnten Sendungen dann ausliefern, wenn der Empfänger sie zu sich ruft – auch nachts und am Wochenende. Weil dieser grundlegende Wandel weitere Wachstumsperspektiven eröffnet, ist er für die großen Online-Versandkonzerne interessant. Deren Aktien werden an der Börse Stuttgart von 8 bis 22 Uhr gehandelt, also bis zum Börsenschluss in den USA. Daneben finden Anleger in Stuttgart einige Zertifikate, die sich auf E-Commerce-Aktien und -Indizes beziehen. Wenn Logistik künftig in größerem Maßstab autonom abläuft, sind auch Veränderungen in der mobilen Infrastruktur notwendig – von intelligenten Verkehrsleitsystemen über neue Stromkabel bis hin zu leistungsfähigen Datennetzen. Insgesamt acht Aktien-ETFs auf Infrastrukturindizes sind an der Börse Stuttgart handelbar, darunter Papiere mit Fokus auf die USA oder auf Schwellenländer.

@

Die Produktfinder der Börse Stuttgart:
www.boerse-stuttgart.de/produkt-finder

ein Pkw mit Verbrennungsmotor. Wer als Privatanleger an der Preisentwicklung von Kupfer partizipieren möchte, kann an der Börse Stuttgart 17 Exchange Traded Commodities mit Bezug zu dem Industriemetall handeln. Darunter sind ETCs, die auf einen fallenden Kupferpreis setzen oder diesen gehebelt abbilden. Eine Hebelwirkung haben auch die 115 Optionsscheine und rund 1.000 Knock-out-Produkte auf den Basiswert Kupfer, die in Stuttgart gelistet sind. Anleger sollten beachten: Neben dem technischen Fortschritt beeinflussen auch die allgemeine Konjunktur und die Investitionszyklen der Minen den langfristigen Preistrend bei Kupfer. Als weiteren Rohstoff rückt die E-Mobilität Lithium in den Fokus, ein wichtiges Grundmaterial für Batterien. An der Börse Stuttgart sind mehr als 50 Aktien von Lithium-Produzenten handelbar, die meisten von ihnen sind kleinere Unternehmen.

Foto: Getty Images (2) D. Sharon Pruitt, Lawren Lu

DEM RISIKO **AUF DER SPUR**

Unsicherheit gehört zu jedem Investment. Wer Risiken und seine persönliche **Bereitschaft zum Wagnis** einschätzen kann, trifft bessere Anlageentscheidungen.

Rendite und Risiko sind bei der Geldanlage zwei Seiten einer Medaille. Ein ideales Finanzprodukt, das maximalen Ertrag bei absoluter Sicherheit verspricht, gibt es nicht. Vielmehr gilt: Je höher die Rendite ausfallen soll, desto größer ist die Unsicherheit, die Anleger dafür in Kauf nehmen müssen. Während sich allerdings die Rendite genau beziffern lässt, ist das Risiko eine abstrakte Größe. Die Finanztheorie kennt eine Vielzahl an Maßzahlen, die sich dem Begriff Risiko von unterschiedlichen Seiten nähern: Es ist der Versuch, Risiken greifbar zu machen und daraus eine optimale Anlageentscheidung abzuleiten.

Andreas Hackethal ist Professor für Personal Finance an der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Er weiß um die Tücken dieser Ansätze

und sagt: „Risiko bedeutet zunächst nichts anderes als die Möglichkeit, dass es anders kommen kann als erwartet – besser oder schlechter." Zinsen, Wertpapierkurse und Rohstoffpreise sind den unterschiedlichsten Einflussfaktoren ausgesetzt, auf die sie mal mehr und mal weniger stark reagieren.

Über die sogenannte Standardabweichung lassen sich diese Veränderungen gut darstellen. Sie gibt an, wie stark der Wert eines Investments innerhalb eines bestimmten Zeitraums um den Mittelwert schwankt. Bei dieser Berechnung der Volatilität werden somit Abweichungen nach oben und unten gleich behandelt.

INTUITIV BEURTEILEN die meisten Privatanleger das Risiko eines Investments allerdings eher danach, wie viel sie verlieren können. Sie betrachten also lediglich die Abweichung nach unten. Als Maßgröße für den Verlustfall hat sich in der Finanzmathematik der Value at Risk bewährt. Er gibt – in Geldeinheiten ausgedrückt – den Verlust im Portfolio an, der innerhalb eines bestimmten Zeitraums mit einer vorgegebenen Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Beträgt der Value at Risk einer Anlage beispielsweise 10.000 Euro, die Haltedauer ein Jahr und der sogenannte Erwartungsbereich 95 Prozent, dann bedeutet dies Folgendes: Die Anlage wird innerhalb eines Jahres mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent nicht mehr als 10.000 Euro an Wert verlieren. Anders ausgedrückt ist statistisch gesehen bei dieser Position nur durchschnittlich alle 20 Jahre mit einem Verlust jenseits von 10.000 Euro zu rechnen. „Aber natürlich besteht die Möglichkeit, dass die Verluste den Value at Risk überschreiten", gibt Hackethal zu bedenken. Den durchschnittlichen Verlust in einem solchen extremen Szenario berechnen Finanzmathematiker mit dem sogenannten „Expected Shortfall". Salopp gesagt, zeigt dieser an, wie schlimm es kommen kann, wenn es wirklich schlimm kommt.

PROFESSIONELLE INVESTOREN kennen Risikomaße und orientieren ihre Anlagestrategien daran. Auch Privatanlegern verschaffen die Kennzahlen eine Vorstellung davon, wie sicher beziehungsweise riskant eine Anlage ist – auch im Vergleich zu anderen. Davon ausgehend stellt sich allerdings die nicht weniger wichtige Frage, ob das Risiko eines Investments auch tatsächlich zur persönlichen Risikoneigung passt.

Statistisch betrachtet ist die Risikotoleranz über alle Anleger hinweg normalverteilt. Es gibt mutigere und eher zurückhaltende Investoren, aber die meisten sind in der Nähe des Mittelwerts verortet und in einem ausgewogenen Maß bereit, einen bestimmten Verlust in Kauf zu nehmen. Immer vorausgesetzt, sie haben die Aussicht, einen bestimmten Gewinn zu erzielen.

Monika Müller, Diplom-Psychologin und Finanzcoach, unterstützt Anleger dabei, bessere Investmententscheidungen zu treffen. Für sie ist ausschlaggebend, den eigenen Platz auf dieser mathematischen Verteilungsfunktion, also die individuelle Risikobereitschaft, zu bestimmen. Sie beschreibt diese Position gerne als die Komfortzone: „Psychologisch betrachtet ist das der Bereich, aus dem heraus wir neutral und angstfrei agieren können."

UM ZU ERKENNEN, wie man finanzielle Risiken wahrnimmt, bewertet und handhabt, muss man sich seine Verhaltensmuster bewusst machen. Aber wie geht ein Privatanleger dabei vernünftig vor? „Einige gängige Methoden, mit denen die Risikobereitschaft gemessen werden soll, umfassen nur drei oder vier Fragen und genügen so keinerlei wissenschaftlichen Standards", sagt Müller. Diese erfüllt hingegen beispielsweise der Fragebogen des australischen Risk-Profilers FinaMetrica: 25 psychometrische Fragen liefern ein relativ objektives und transparentes Ergebnis (siehe Link „Risiko-Profil ermitteln" auf dieser Seite).

ABGEFRAGT WERDEN unter anderem Anlageentscheidungen der Vergangenheit, der Umgang mit finanziellen Misserfolgen und die Renditeerwartungen an ein Investment. Aber auch das vorherrschende Gefühl nach einer

@

Risiko-Profil ermitteln mit dem FinaMetrica-Fragebogen:
www.riskprofiling.com/marktmacher

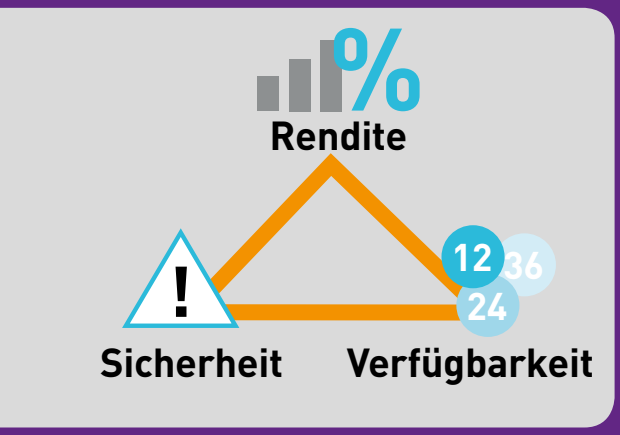
Das Ergebnis aus den Antworten zum Fragebogen ist keine Anlageempfehlung.

GENAU CHECKEN

Drei Tipps helfen, gute Investmententscheidungen zu treffen. Zum einen: Wisse um dein Risiko! Anleger sollten ihre finanzielle Risikobereitschaft kennen und einbeziehen. Zum anderen: Schaue nicht zu sehr auf den Markt! Wer aufgrund aktueller Entwicklungen seine Komfortzone verlässt, entscheidet oft emotional – dabei entstehen die meisten Fehler. Und schließlich: Lasse dich nicht täuschen! Was der Mensch zuletzt wahrgenommen hat, beeinflusst seine Entscheidung mehr, als es sollte.

Foto: Getty Images/ Vernon Wiley

Das magische Dreieck der Geldanlage



Rendite, Sicherheit und Verfügbarkeit sind drei Ziele, die keine Kapitalanlage der Welt gleichzeitig in vollem Umfang erreichen kann. Vielmehr stehen sie in einem Spannungsverhältnis zueinander: Ist ein Aspekt bei einem Investment stark ausgeprägt, so trifft dies auf mindestens einen weiteren nicht zu. Jeder Anleger sollte sich bewusst machen, welches der drei Ziele für ihn persönlich am wichtigsten ist, und sein Portfolio daran ausrichten.

wichtigen finanziellen Entscheidung oder die Einstellung zu Arbeitsplatzsicherheit sind Gegenstand von Fragen. Als Ergebnis liefert der Test eine Punktzahl, die den Anleger in eine von insgesamt sieben Klassen einordnet und ihm zeigt, wie risikobereit er im Vergleich zu anderen Menschen ist.

Jeder Gruppe ist dabei eine für sie typische Portfolioaufteilung zugeordnet, die zwar keine Anlageempfehlung darstellt, aber zumindest eine grobe Richtung aufzeigen kann. Anleger der Gruppe vier – also mit einem durchschnittlich ausgeprägten Sicherheitsbedürfnis – fühlen sich beispielsweise am wohlsten, wenn 40 Prozent ihres Depots auf Anlagen entfallen, die eine mittlere Ertragserwartung und ein mittleres Risiko haben, sowie jeweils 30 Prozent auf solche mit geringen beziehungsweise hohen Renditeaussichten und Risiken.

SICH ONLINE DURCH DIE FRAGEN zu klicken dauert etwa eine Viertelstunde. Der Anleger füllt den Bogen selbstständig aus – unabhängig von einem Berater. Psychologisch mache das einen gewaltigen Unterschied, meint Müller. Wissenschaftliche Studien konnten zeigen, dass sich Menschen im Beisein eines Fachmanns weniger kompetent fühlen, als sie eigentlich sind. Selbst wenn es um den eigenen Körper geht, den man selbst am besten kennt, lässt sich dieser sogenannte Principal-Agent-Effekt nachweisen: Patienten vertrauen tendenziell eher dem Arzt als sich selbst. „Ist ein Anleger auf sich selbst angewiesen", erläutert Müller, „wird sein Gehirn in eine selbstkompetente Aktion gebracht, und er schlüpft automatisch in eine aktive Rolle."

Die anhand des Fragebogens ermittelte finanzielle Risikobereitschaft ist ein stabiles Persönlichkeitsmerkmal. Sie wird sich in den seltensten Fällen nennenswert ändern. Selbst die Finanzkrise vor zehn Jahren hat die Anleger nicht aus ihrer „Komfortzone" gelockt: Rund 4.000 Privatanleger haben vor 2007 und nach 2008 monatlich den FinaMetrica-Fragebogen ausgefüllt. Ihre Risikobereitschaft, die zwischen null und 100 Punkten liegen kann, ist in dieser Zeit von durchschnittlich 53 auf 51 Zähler gefallen – statistisch unerheblich. Bei 80 Prozent der Anleger blieb die Risikotoleranz konstant, nur beim Rest gab es mehr oder weniger starke Abweichungen nach oben oder unten.

Risikoexpertin Müller betont: „Der Markt hat keinen Einfluss auf das persönliche Profil der finanziellen Risikobereitschaft, er verändert lediglich für einen kurzen Moment die Wahrnehmung." Anleger sollten sich davon nicht täuschen lassen und aktuellen Trends zu viel Gewicht einräumen. Entscheidend ist vielmehr, das eigene Risikoprofil sehr genau zu kennen, bevor man eine Investmententscheidung trifft. **BRITTA SCHOLZ**

»WER SEINE RISIKOBEREITSCHAFT KENNT, KANN NEUTRAL UND ANGSTFREI HANDELN.«

Monika Müller, Diplom-Psychologin und Geschäftsleiterin von FCM Finanz Coaching

GOLDIGE **ZEITEN**

Mit dem neuen ETC **EUWAX Gold II** gehen Anleger jährlichen Verwaltungskosten aus dem Weg und können sich das Edelmetall grammgenau in der gewünschten Stückelung ausliefern lassen.

Der Goldpreis kannte 2017 fast nur eine Richtung: aufwärts. War eine Feinunze zu Jahresbeginn rund 1.150 US-Dollar wert, kostete sie Mitte Oktober rund 1.300 Dollar. Ein Grund für die Preisrally waren die Spannungen um Nordkorea – Gold war als sicherer Hafen gefragt. Noch wichtiger war jedoch der schwächelnde US-Dollar, der etwa gegenüber dem Euro stark an Wert verlor. Diese Entwicklung machte Gold in Nicht-Dollar-Ländern günstiger und führte dort zu einer größeren Nachfrage.

GOLDAFFINE ANLEGER können nun das neue Gold-ETC namens EUWAX Gold II erwerben, das die Boerse Stuttgart Securities GmbH jüngst aufgelegt hat. Das Kürzel ETC steht für Exchange Traded Commodity: Mit dem börsengehandelten Wertpapier partizipieren Anleger an der Preisentwicklung des gelben Edelmetalls. EUWAX Gold II ist eine Weiterentwicklung von EUWAX Gold: Beide ETCs verbriefen ein Gramm eines 100-Gramm-Goldbarrens und sind zu 100 Prozent mit physischem Gold unterlegt.

@

Mehr zu EUWAX Gold II:
www.euwax-gold.de/ewg2ld

Und bei beiden Wertpapieren fallen keine jährlichen Gebühren für die Verwahrung und Versicherung des hinterlegten Goldes an. Die Neuerung bei EUWAX Gold II beschreibt Rupertus Rothenhäuser, Geschäftsführer der Boerse Stuttgart Securities GmbH: „Anleger können sich das hinterlegte Gold nun auch ab einem Gramm in der gewünschten Stückelung ausliefern lassen und sind damit noch flexibler." Die Ausübung kann zudem an jedem Handelstag erfolgen. Eine Auslieferung in Form von Kleinbarren ist bei 100 Gramm Gold oder einem Vielfachen davon innerhalb Deutschlands kostenfrei. Bei anderen Stückelungen fallen Form- und gegebenenfalls Lieferkosten an.

DIE NEUE PRODUKTSTRUKTUR soll auch die steuerliche Behandlung begünstigen. Ob Kursgewinne in EUWAX Gold II nach Ablauf der einjährigen Spekulationsfrist steuerfrei sind, ist allerdings aufgrund der fehlenden Rechtssprechung noch nicht abschließend geklärt. EUWAX Gold II lässt sich börsentäglich von 8 bis 22 Uhr an der Börse Stuttgart handeln. **GIAN HESSAMI**

»MIT EUWAX GOLD II SIND ANLEGER JETZT FLEXIBLER BEI DER AUSLIEFERUNG DES EDELMETALLS.«

Rupertus Rothenhäuser, Geschäftsführer der Boerse Stuttgart Securities GmbH

Fotos: FCM; C.Hafner; Börse Stuttgart

Am Triumphbogen in Brüssel weht die Europaflagge.

EUROPA IM **AUFWIND**

Die Wirtschaftsentwicklung setzt positive Zeichen für die **europäischen Aktienmärkte.** Anleger können daran teilhaben, sollten Risiken aber nicht ausblenden.

Die Alte Welt bekommt seit einiger Zeit neuen Schwung. Jahrelang hatte sich die Wirtschaft in der Eurozone schlechter entwickelt als in den USA. Schuld daran waren unter anderem stockende Reformen, Bankenkrisen und politische Risiken. Seit Anfang 2017 sieht es so aus, als habe Europa sein Formtief überwunden und setze zur Aufholjagd an. Noch haben die USA zwar in puncto Wirtschaftswachstum die Nase vorn, sagen die Experten des Internationalen Währungsfonds. Dennoch: Europas Wirtschaft entwickelt sich dynamischer als vor einigen Jahren. Entsprechend optimistisch haben sich Anleger und Verbraucher vergangenen Sommer gezeigt: Der ifo-Geschäftsklimaindex erreichte im Juli 2017 einen neuen Rekord, europäische Aktienindizes wie der EURO STOXX 50 sind trotz einiger Rücksetzer seit Jahresbeginn 2017 gestiegen.

@

Europäische Aktien-ETFs an der Börse Stuttgart:
http://bit.ly/2vS5rdc

EUROPAS AUFSCHWUNG stützt sich auf viele Pfeiler. Das solide Wachstum der Weltwirtschaft fördert die Exporte europäischer Unternehmen. Die Arbeitslosenquote in vielen europäischen Ländern sinkt, Konsu-

»DIE EUROPÄISCHEN MÄRKTE HABEN NOCH IMMER NACHHOLBEDARF.«

Axel Angermann, Chefökonom der Feri-Gruppe

Foto: Getty Images/ Dado Daniela; Feri

menten sind in Einkaufslaune. Zudem wird die Europäische Zentralbank (EZB) ihre expansive Geldpolitik wohl noch bis 2019 beibehalten und damit Wirtschaft und Aktienmärkte in Europa weiter stützen. „Zinserhöhungen liegen noch in weiter Ferne", sagt Axel Angermann, Chefökonom der Feri-Gruppe. Lediglich der starke Euro könnte der Konjunktur im Währungsraum einen Dämpfer versetzen, da er europäische Waren in Übersee verteuert.

Zieht man diese Aspekte heran, so sind europäische Aktien für Anleger einen Blick wert. Trotz der Kursanstiege seit Beginn 2017 gelten Angermann zufolge viele Werte im Vergleich zu Titeln aus den USA oder Japan noch immer als vergleichsweise günstig bewertet.

WER NICHT DIREKT auf Einzelaktien setzen möchte, kann aus einer Vielzahl europäischer Aktienfonds wählen, die sich flexibel und ohne Ausgabeaufschlag an der Börse Stuttgart kaufen lassen. Breit gestreute Fonds zu europäischen Unternehmen mit hoher Marktkapitalisierung eignen sich dabei zur grundsätzlichen Diversifizierung des Portfolios jenseits des DAX. Risikofreudige Anleger können auch Fonds beimischen, die Aktien kleiner oder mittelgroßer Unternehmen aus unterschiedlichen europäischen Ländern enthalten. Diese Small- und Mid-Caps entwickeln sich in Aufschwungphasen oft besonders gut. Geht es abwärts, lassen sie allerdings in der Regel mehr Federn als Standardwerte.

Für kostenbewusste Anleger sind börsengehandelte Indexfonds (ETFs) eine Alternative zu aktiv gemanagten Fonds: Viele Europa-ETFs punkten mit niedrigen Verwaltungsgebühren. Einige ETFs bilden den Aktienindex EURO STOXX 50 nach, andere den STOXX Europe 600. Letzterer enthält nicht nur Titel aus der Eurozone, sondern auch Aktien aus Schweden, Großbritannien und der Schweiz.

DAMIT ERÖFFNET DER STOXX EUROPE 600 interessante Möglichkeiten. „Anleger können hier an der Wertentwicklung namhafter Schweizer Pharma- und Konsumgüterkonzerne sowie großer britischer Rohstoffunternehmen teilhaben", sagt Roland Hirschmüller, der für die Baader Bank den Handel mit Auslandsaktien an der Börse Stuttgart leitet. „Solche Einzeltitel sind beispielsweise im DAX kaum vertreten." Wegen der laufenden Brexit-Verhandlungen und der unterschiedlichen Währungen, die der STOXX Europe 600 enthält, ist er allerdings volatiler als der EURO STOXX 50. „Anleger sollten sich auf etwas stärkere Schwankungen einstellen – nach oben wie nach unten", sagt Hirschmüller.

Auch Anleger, die sich auf die Eurozone beschränken, müssen in der kommenden Zeit mit Marktschwankungen rechnen „Es könnte noch etwas holpriger werden als bisher – trotz des insgesamt positiven Ausblicks", warnt Feri-Ökonom Angermann. So könnten etwa im Frühjahr 2018 politische Risiken wieder hochkochen und für Unsicherheit an den Märkten sorgen. „Die Eurozone hat sich von der Wirtschafts- und Schuldenkrise noch nicht vollständig erholt. Auf längere Sicht können strukturelle Schwächen wieder zutage treten und zu unangenehmen Überraschungen führen", sagt Angermann. **JULIA GROTH**

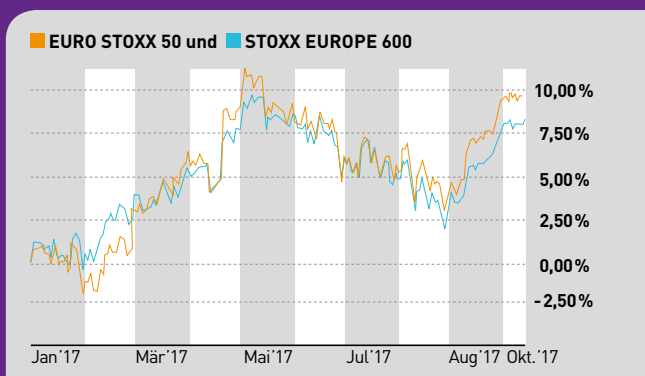
DAS GESPENST

Anleger sollten die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) im Blick behalten, weil sie Folgen für die Märkte hat. Wann und wie die EZB den Leitzins anhebt, hängt maßgeblich von der Inflation ab. Angestrebt wird eine Inflationsrate von zwei Prozent. Im Sommer 2017 schien dies zum Greifen nah. Die Kerninflation ohne Energie- und Lebensmittelpreise blieb allerdings deutlich niedriger.

Aufwärtstrend

Europa-Aktienindizes seit Beginn 2017

Im ersten Halbjahr 2017 ging es für das europäische Börsenbarometer EURO STOXX 50 nach oben, ebenso für den breiter gefassten Aktienindex STOXX Europe 600. Zur Jahresmitte drehte die Lage: Die Geopolitik sorgte für Rücksetzer, Anleger agierten vorsichtiger. Mittelfristig könnten sich die solide Weltwirtschaftsentwicklung und die starke Konjunktur in Europa wieder positiv auswirken.



Quelle: onvista.de (Stand 13.10.2017)

ETFS **INTELLIGENT HANDELN**

Transparent, günstig und breit gestreut – **Exchange Traded Funds überzeugen** immer mehr Anleger. Um die Stärken von ETFs voll auszuschöpfen, sollten Anleger auf Qualität im Handel achten.

Immer mehr Anleger nutzen Exchange Traded Funds, um flexibel und breit gestreut in verschiedene Märkte zu investieren. Sie haben die Vorteile der passiven, börsengehandelten Indexfonds kennen und schätzen gelernt. Dazu zählt deren Transparenz: ETFs bilden ihren zugrunde liegenden Index in der Regel im Verhältnis 1:1 ab und sind deshalb für Anleger gut nachvollziehbar. Gleichzeitig sind die Verwaltungskosten relativ gering, da bei den passiven Indexfonds kein Fondsmanagement nötig ist. Da ETFs Sondervermögen darstellen, ist das investierte Kapital bei einer Insolvenz des Indexfonds-Anbieters geschützt. Und nicht zuletzt sorgen ETFs prinzipiell für eine gewisse Diversifizierung des Investments, da ihnen jeweils ein kompletter Index mit einer Vielzahl von Einzeltiteln zugrunde liegt. Dabei haben Anleger die Auswahl aus einem breiten Produktspektrum: An der Börse Stuttgart, dem größten deutschen Parkett-handelsplatz für ETFs, stehen Anlegern alle rund 1.500 in Deutschland handelbaren Exchange Traded Products zur Verfügung.

AUF INDEXFONDS setzen mittlerweile nicht nur Investoren, die ihre Portfolios langfristig strukturieren möchten. „Eine stetig steigende Zahl von Anlegern nutzt ETFs auch, um taktisch zu agieren und auf aktuelle Marktbewegungen einzugehen", sagt Michael Görgens, der den Handel mit ETFs und Anleihen an der Börse Stuttgart leitet. Gerade für diese kurzfristiger orientierten Anleger rücke die Frage in den Fokus, an welchen Handelsplatz sie ihre ETF-Order legen sollen. Denn die Stärken der Anlageklasse lassen sich nur dann voll ausschöpfen, wenn die Qualität im Handel ebenfalls stimmt.

AKTIVE ETF-ANLEGER wollen jederzeit in der Lage sein, auf das Marktgeschehen zu reagieren. Eine Grundlage hierfür sind ausgedehnte Handelszeiten, wie sie etwa die Börse Stuttgart bietet. Hier läuft der ETF-Handel börsentäglich von 8 bis 22 Uhr, also bis zum Börsenschluss in den USA.

Damit einher geht ein Service, der gerade bei intensiv handelnden ETF-Anlegern maßgeblich zum Risikomanagement beiträgt. „An der Börse Stuttgart werden risikobegrenzende Orders wie Stop-Loss oder Trailing-Stop aktiv und damit unabhängig von Umsätzen ausgelöst, wenn das jeweilige Marktniveau erreicht ist. Die Stop-Order kann dann zum nächstmöglichen Zeitpunkt zur Ausführung kommen", erklärt Görgens. Das ist für viele ETFs relevant, denn mehr als drei Viertel der an der Börse Stuttgart gelisteten ETFs werden im Tagesdurchschnitt kaum gehandelt. Wer für ein solches Wertpapier eine Stop-Order aufgibt, die unabhängig von Umsätzen ausgelöst wird, stellt eine Orderausführung zu einem Preis sicher, der möglichst nah am gewählten Limit liegt und den aktuellen Marktbedingungen entspricht. Ohne diesen Schutz könnte der Anleger eine Ausführung in einem völlig veränderten Marktumfeld erhalten – und eine böse Überraschung erleben.

APROPOS PREIS: Um ETFs effizient zu handeln, sollten

»IMMER MEHR ANLEGER GEHEN MIT ETFS AUF KURZFRISTIGE MARKTBEWEGUNGEN EIN.«

Michael Görgens, Leiter des ETF- und Anleihenhandels an der Börse Stuttgart

Fotos: Börse Stuttgart

Stuttgart ist Deutschlands führende Parkettbörse für ETFs.

Anleger nicht nur die Transaktionsentgelte, sondern auch die Preisqualität der unterschiedlichen Handelsplätze vergleichen. Denn der konkrete Preis des jeweiligen ETFs zum Zeitpunkt der Orderausführung bestimmt die impliziten Kosten der Transaktion – und wirkt sich damit erheblich auf die Gesamtperformance des Investments aus. Wenn ein Anleger beispielsweise 1.000 Stück eines ETFs kauft und wieder verkauft, macht ein jeweils um einen Cent besserer Preis schon 20 Euro Ersparnis aus.

DESHALB BIETET die Börse Stuttgart im ETF-Handel ein Höchstmaß an Preisqualität. Dafür sorgen nicht nur Banken als Market-Maker, die ihre Spannen aus An- und Verkaufspreisen übermitteln und so den Rahmen für die Preisermittlung vorgeben. Daneben sind auch Handelsexperten in den elektronischen Handel eingebunden. „Sie spenden in besonderen Marktphasen und Orderbuchsituationen zusätzliche Liquidität und gleichen Angebot und Nachfrage auch innerhalb der Market-Maker-Preisspanne aus", so Görgens. Dadurch kann in Stuttgart die Mehrzahl der ETF-Orders zu Preisen ausgeführt werden, die innerhalb des Market-Maker-Spreads liegen. An der Börse Stuttgart sind somit häufig bessere Preise verfügbar als sonst am Markt. Dies gilt insbesondere auch in den Nebenhandelszeiten, wenn sich die Spreads aufgrund der geringeren Gesamtmarktliquidität ausweiten können. In Stuttgart mildern die Handelsexperten mit ihren Liquiditätsspenden diesen Effekt ab – zum Nutzen des Anlegers.

IM ETF-HANDEL finden Privatanleger in Stuttgart auch sonst Bedingungen vor, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. So prüfen die Handelsexperten viele der

@

Der ETF-Finder der Börse Stuttgart:
www.boerse-stuttgart.de/etffinder

eingehenden Orders persönlich auf Plausibilität. Dabei müssen Anleger allerdings nicht auf eine schnelle Orderausführung verzichten: Mehr als 80 Prozent aller Orders bei ETFs werden an der Börse Stuttgart innerhalb von drei Sekunden ausgeführt, über 90 Prozent innerhalb von zehn Sekunden.

UM NOCH DIREKTER auf das Marktgeschehen einzugehen und noch schneller Gewissheit über die Orderausführung zu erhalten, können Anleger zudem den Soforthandel der Börse Stuttgart nutzen. Die Handelsvariante ist derzeit über die Online-Broker Flatex und ViTrade verfügbar und wird sukzessive bei weiteren Onlinebanken ausgebaut. Beim Soforthandel fragen Anleger über die Ordermaske einen Preis für einen ETF bei der Börse Stuttgart an und erhalten in Sekundenschnelle eine aktuelle Preisindikation. Auf dieser Basis kann der Anleger innerhalb einer festgelegten Zeitspanne seine Order aufgeben. Bei vollständiger Ausführbarkeit wird die Order mindestens zur angezeigten Preisindikation ausgeführt oder sogar besser. „Wenn sich der Markt in der Zwischenzeit zugunsten des Anlegers entwickelt, wird dies bei der folgenden Preisermittlung berücksichtigt", sagt Görgens. Ist die Ausführung nicht möglich, wird die Order automatisch gelöscht. Der Anleger erhält in beiden Fällen eine unmittelbare Benachrichtigung. Im Soforthandel hat er somit die Entscheidungshoheit darüber, wann und zu welchem Preis seine Order ausgeführt wird.

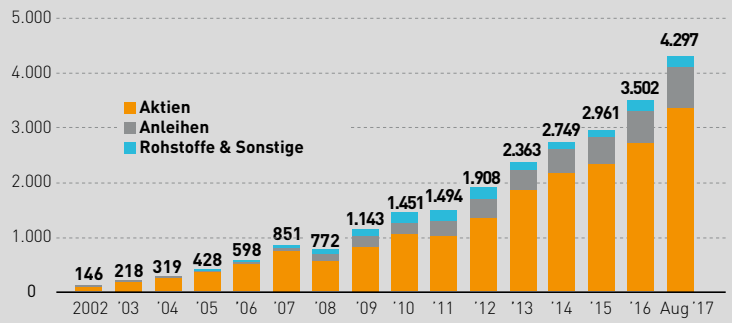
SELBSTBESTIMMTEN ANLEGERN bietet die Börse Stuttgart in der gesamten Handelszeit von 8 bis 22 Uhr deutliche Mehrwerte – insbesondere bei Orders, die aufgrund ihrer Größe, des gehandelten Produkts oder der aktuellen Marktsituation weitere Risikofaktoren mit sich bringen. Wer hier in Sachen Handelsqualität auf Nummer sicher geht, hat mehr Freiraum für eine fundierte Produktauswahl und ein sorgfältiges Timing seines ETF-Investments. **JOHANNES FREVERT**

Wachsender Markt

Bei über 4,4 Billionen US-Dollar lag das weltweit ausstehende Volumen von Exchange Traded Products Ende September 2017. Laut dem Vermögensverwalter Blackrock flossen seit Anfang 2017 rund 458 Milliarden Dollar in den Markt für Passivprodukte – wesentlich mehr als im gesamten bisherigen Rekordjahr 2016.

Der ETF-Markt nach abgebildeten Assetklassen

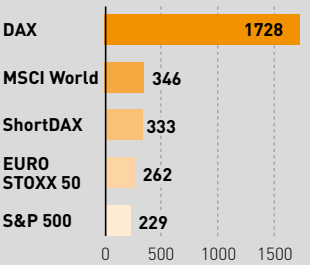
US-Dollar in Milliarden



Quelle: Blackrock

Die wichtigsten ETF-Indizes an der Börse Stuttgart

Orderbuchumsatz mit ETFs in Mio. Euro Januar - Augst 2017



Und jetzt mal Klartext.

Halbe Stunde –
volle Information.

Egmond Haidts schnelle Fundamentalanalyse: So überraschend und ungewöhnlich wie das Marktgeschehen selbst. Die Live-Sendung im Internet, kostenlos, jeden zweiten Dienstag um 18 Uhr.

BNP PARIBAS

www.eueregmond.de

Wir sind die **Börse Stuttgart**

Sie wickeln Orders ab, betreuen die Handelsplattform oder beantworten Anlegerfragen: **300 Börsianer** sorgen täglich dafür, dass in Stuttgart alles rundläuft. Sieben Porträts – stellvertretend für die ganze Mannschaft.

VON ANJA WETZEL

Stefan Mauz

Der Telefonjoker

An manchen Tagen klingelt das Telefon bei Stefan 10-mal pro Stunde. Rund 1.000 Anfragen kommen im Monat über die kostenfreie Kundenhotline oder via E-Mail bei ihm und seinen vier Kollegen in der Kundenbetreuung an. „Wie funktioniert eine Aktienanleihe?" oder „Was ist eine Stop-Loss-Order?" wird er dann gefragt. Für die Antwort braucht das wandelnde Börsenlexikon mal eine Minute und mal wesentlich länger – der Anrufer soll es ja verstehen. Auch privat hilft Stefan gern weiter: Da trainiert er beim FC Horb den Fußballnachwuchs.

Jens Furkert

Der Anleihenhändler

Wer eine Anleihe über die Börse Stuttgart handelt, dessen Order landet oft bei Jens: Auf den sechs Bildschirmen vor sich führt der Zweimetermann Angebot und Nachfrage zusammen. Zwei Tasten werden dabei besonders beansprucht: Mit „Enter" aktualisiert er das elektronische Orderbuch, mit „F3" stellt er einen Preis fest – im Bruchteil einer Sekunde. Geduldiger ist Jens, wenn es um die Weitergabe von Wissen geht, zum Beispiel als Dozent bei den Anlegerseminaren der Börse. Und Wissen hat er genug: Sein erster Arbeitstag an der Börse war 1998.

Marliese Kagerer

Die Barkeeperin

Manchmal legt Marliese während ihrer Arbeitszeit gut und gern acht Kilometer am Tag zurück. Wenn sie mit ihrem Team für die Bewirtung in den Besprechungsräumen sorgt, ist sie viel unterwegs. An anderen Tagen steht sie hinter dem Tresen der „Handelbar" und versorgt die Börsenmannschaft mit einem warmen Mittagessen, Smoothies, Käsekuchen & Co. Auf Wunsch schmiert die Schwäbin auch schon einmal Senf auf die Salami oder zerdrückt Schokoküsse zwischen zwei Brötchenhälften. Nur bei den Preisen ist sie knallhart: Gehandelt wird nicht.

Fotos: Marc Schäfer

Michaela Becker

Die Netzwerkerin

Technik fasziniert Michaela schon seit 20 Jahren: Als die Schwäbin mit dem ansteckenden Lächeln noch in ihrer Ausbildung zur Bankkauffrau steckte, schraubte sie bereits Computer auseinander. Im Abendstudium bildete sie sich weiter und stieg 2006 als Systemadministratorin an der Börse ein. Heute schließt sie auf technischer Ebene Handelsteilnehmer an die Handelsplattformen an – und trägt so innerhalb des technischen Teams dazu bei, dass Anleger reibungslos verbriefte Derivate über die Börse Stuttgart handeln können.

Christian Sieber

Der Menschenscout

Bei Christians Arbeit dreht sich alles um den Menschen: Mit seinem Team sucht der Personalleiter börsenaffine Mitarbeiter, die vor allem eines möchten: etwas bewegen. Das ist in ganz unterschiedlichen Berufsfeldern möglich – entsprechend vielfältig sind die Talente der Bewerber, die sich von der Faszination Börse anstecken lassen. Doch Christian und seine Mitarbeiter sichten nicht nur Bewerbungen. Sie sorgen auch dafür, dass intern bei den Gehaltsbescheinigungen, Sozialleistungen und Urlaubsanträgen der Börsianer alles glatt läuft.

Thomas Rieß

Der Börsenpolizist

Angst braucht vor Thomas niemand zu haben: Der gebürtige Oberfranke sieht sich eher als Freund und Helfer der Marktteilnehmer. Seit 15 Jahren arbeitet er für die Handelsüberwachungsstelle. Mithilfe spezieller IT-Systeme, die täglich Milliarden Datensätze analysieren, wacht er über den ordnungsgemäßen Handel und die Einhaltung des Regelwerks der Börse. Zudem fahndet er nach Fällen von Marktmanipulation und Insiderhandel. Es geht um lückenlose Kontrolle – und damit um hohe Transparenz und Sicherheit.

Daniela Rau

Die Anlegerversteherin

„Be a bull" – unter diesem Slogan entwickelte Daniela im Jahr 2000 die erste Marketing-Kampagne für private Anleger mit. In Deutschland war das revolutionär: Zum ersten Mal ließ sich eine breite Öffentlichkeit für Aktien begeistern. An der Börse fühlte sich die Arbeit ein bisschen an wie in einem Start-up. Heute sind im Marketing die Abläufe eingespielt, die Aufgaben vielfältig – und Daniela ist noch immer für Anleger aktiv. Sie verfasst zum Beispiel den Newsletter „Bonds weekly" und organisiert Kampagnen sowie die Anlagemesse Invest.

Fotos: Marc Schäfer

EINEN AUGENBLICK, HERR WEINBERG

Die Opec-Staaten werden es 2018 kaum schaffen, Rohöl zu verteuern. **Der Preisanstieg** dürfte später stattfinden.

In Sachen Ölpreis geben sich viele Mitglieder der Organisation Erdöl exportierender Staaten (Opec) gerade Mühe: Sie haben im ersten Halbjahr 2017 nennenswert weniger Öl gefördert und so dem Markt eine gewisse Menge des Rohstoffs entzogen. Doch die gewünschte Preissteigerung pro Barrel – also ein Fass mit 159 Litern – hat das nicht gebracht. Denn andere Länder haben ihre Produktion erhöht, allen voran die USA mit ihrem Schieferöl. Das dürfte auch 2018 so bleiben. Deswegen muss man sich fragen, ob es überhaupt eine erfolgversprechende Strategie ist, dem Markt künstlich große Mengen zu entziehen.

BIS MÄRZ 2018 WIRD DAS Ölkartell wie verabredet mit seinen Produktionskürzungen fortfahren. Doch was dann? Werden die Mitglieder die Produktion wieder hochfahren und die Preise, die bis dahin relativ stabil bleiben dürften, zum Absturz bringen? Dann wären weniger als 40 US-Dollar pro Barrel denkbar, weil täglich wieder 1,8 Millionen Fässer Öl zusätzlich auf den Markt kämen.

Es wäre strategisch nachhaltiger, wenn die Opec-Länder die Preisfindung einfach dem Markt überließen. Sie sollten so viel Öl fördern und exportieren, wie weltweit nachgefragt wird. Die Folge wäre zwar ein Preisrutsch – doch nur kurzfristig. Denn einige Schieferölproduzenten müssten angesichts niedriger Preise aufgeben, und die Exploration dürfte nicht im Handumdrehen steigen, wenn die Preise später wieder anziehen.

DIE OPEC-LÄNDER ABER SEHEN das anders: Sie werden ihr Kartell aufrechterhalten und stur bei ihrer Strategie bleiben. Ungeachtet dessen dürfte sich die Disziplin unter den Förderländern verschlechtern und die Tagesproduktion vielerorts doch steigen.

Der Preis für die Nordseesorte Brent könnte 2018 zwischen 45 und 55 US-Dollar pro Barrel liegen – vorausgesetzt, es kommt zu keinen gravierenden politischen Ereignissen wie einem Machtwechsel in Saudi-Arabien oder einem Konflikt zwischen Riad und Teheran.

DENN WENN DAS KÖNIGREICH in solch einer Gemengelage für einige Tage die Öllieferungen stoppen sollte, könnten Marktteilnehmer fast jeden Preis nach oben rechtfertigen.

So oder so wird der Bedarf an Rohöl langfristig stetig steigen. Denn in Afrika, Indien und China, dem weltgrößten Automarkt, werden Verbrennungsmotoren immer noch sehr stark gefragt sein, wenn in den Industrienationen längst zahlreiche Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind.

SCHON VOR ZEHN JAHREN waren nicht die Produzenten für den Preisanstieg bei Rohöl verantwortlich. Grund war vielmehr eine erheblich gestiegene Nachfrage. Das könnte sich wiederholen.

ZUR PERSON

Eugen Weinberg leitet seit Anfang 2007 das Rohstoff-Research der Commerzbank. Der Diplom-Wirtschaftsmathematiker war nach seinem Master of Business Administration zunächst bei der BW-Bank als Fondsmanager und Rohstoffanalyst tätig und baute dann das Rohstoff-Research bei der DZ-Bank auf.

PRO & CONTRA:
»EIN ROBO-ADVISOR IST KEIN ERSATZ FÜR PERSÖNLICHE FINANZBERATUNG«

PRO **WENN WIR VON ROBO-ADVICE REDEN,** geht es um Anlageempfehlungen sowie Vermögensverwaltung auf Basis einer steuernden, vorsortierenden, standardisierten Datenabfrage. Das ist nicht dasselbe wie eine Finanzberatung, bei der ein Ratsuchender mit einem Berater über seine persönliche Situation und seine finanziellen Wünsche ergebnisoffen spricht.

Eine standardisierte Abfrage kann per se nicht auf die individuelle Lage eingehen. Sie beruht vielmehr auf vereinheitlichten Fragen, bestimmten Nutzertypen und groben Lebensphasen.

Digitale Vermögensverwaltung kann allerdings eine preiswerte Alternative sein, wenn Verbraucher einen Teil ihres Vermögens mit Wertschwankungsrisiken in Wertpapiere anlegen wollen. Viele Robo-Advisor nutzen dafür Erkenntnisse der Kapitalmarktforschung und investieren das Kapital breit in Finanzprodukte mit geringen Gebühren. Auch diese Dienstleistung hat jedoch ihren Preis. Wer gut informiert ist und sich selbst um die Anlage kümmert, spart – je nach Anbieter – rund ein Prozent laufende Kosten pro Jahr. Allerdings muss er auch Auswahl und Gewichtung der Wertpapiere komplett selbst vornehmen.

ZU DEN PERSONEN

PRO
Niels Nauhauser ist Abteilungsleiter Altersvorsorge, Banken, Kredite bei der Verbraucherzentrale Baden-Württemberg. Er ist Diplom-Kaufmann und Autor des Lexikons der Finanzirrtümer.

CONTRA
Erik Podzuweit ist Gründer und Geschäftsführer der Scalable Capital Vermögensverwaltung mit Sitz in München. Der Wirtschaftswissenschaftler war zuvor unter anderem bei Goldman Sachs.

CONTRA **WENN ROBO-ADVISOR EINE** vollumfängliche Vermögensverwaltung bieten, die den Segen der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht hat, dann können Privatinvestoren dort die risikogerechte Auswahl günstiger und breit gestreuter ETFs und das Managen ihres Portfolios an geprüfte Profis abgeben.

Im Vorfeld haben Interessierte oft Fragen zu ihrer Geldanlage, die sich in einem Gespräch gut klären lassen. Normalerweise allerdings geben Anleger direkt online den Auftrag, einen bestimmten Betrag zu betreuen.

Bevor jemand zum Kundenkreis eines Robo-Advisor zählt, steht aber ein Check an: Da geht es um den finanziellen Status des Einzelnen, die Anlageziele, Kapitalmarktkenntnisse und seine statistisch exakt zu ermittelnde Risikobereitschaft. Anschließend folgen die Produktauswahl und die fortlaufende Portfoliokontrolle.

Ich wage die Prognose: In zehn Jahren wird jeder Anleger Robo-Advice nutzen. Dann ist eine digitalisierte Vermögensverwaltung normal, bei der Interessierte auch einen persönlichen Berater dazubuchen können. Dieses Angebot gibt es heute schon in den USA. Es ist ganz klar die Zukunft.

Foto: Commerzbank; Illustration: Sasan Saidi

»ÜBER GELD SPRICHT MAN NICHT. ODER DOCH, HERR JANSEN?«

Gibt es eine Weisheit in Sachen Finanzen, die Ihnen wichtig ist?
Von meinem Vater habe ich einen klugen Satz mitbekommen: Du kannst nicht mehr Geld ausgeben, als du hast. Einen anderen Spruch hat mir mein Finanzplaner Stephan Bergel klargemacht: Gier frisst Hirn.

Was bedeuten solche Redensarten für Sie als Privatanleger?
Ich habe schon früh einzelne Anlagemöglichkeiten auf ihr Risikopotenzial hin analysiert, bin dann mit Termingeld und verzinslichen Anlagen recht konservativ unterwegs gewesen und habe nur in geringem Umfang auf einen Index wie den DAX gesetzt. Auch heute lege ich als Privatmann eher konservativ an.

Und als Geschäftsmann?
Da gehe ich mit der MJ Beteiligungs GmbH, zu deren Geschäftsführern auch Stephan Bergel zählt, mehr ins Risiko.

Sie begleiten Jungunternehmer als Investor und fördern Start-ups. Was reizt Sie dabei?
Solch eine Zusammenarbeit hat sehr viel mit Team-Play zu tun. Das kenne ich aus dem Fußball. Wie im Mannschaftssport muss man es hinkriegen, in guten wie in schlechten Zeiten zusammenzuspielen und Lösungen zu finden, um Projekte voranzutreiben.

Beispielsweise engagieren Sie sich bei Gymjunky und Ben Green.
Beide Projekte passen zu meiner DNA. Bei Gymjunky geht es um spezielle Fitnessmode, bei Ben Green um bezahlbares, leckeres und vor allem gesundes Essen im Restaurant. Wir investieren nicht einfach in ein Unternehmen, weil sich das Geschäftskonzept gut anhört. Meine beiden Partner und ich schauen schon genau, was zu uns passt. Wir fördern junge Firmen in einer sehr frühen Phase, während der sie oftmals keine Unterstützung bekommen.

Woran liegt das?
Die Mentalität des Investierens ist in Deutschland schon speziell. Viele stecken ihr Geld lieber in eine Immobilie als in ein risikobehaftetes, junges Unternehmen – was ich auch verstehe. Denn bei solchen Beteiligungen kann auch einiges schieflaufen. Doch es ist etwas Tolles, in junge Menschen zu investieren. Das gibt mir viel.

INTERVIEW: RUDOLF KAHLEN

ZUR PERSON

Marcell Jansen spielte bei den Klubs Borussia Mönchengladbach, FC Bayern München sowie HSV. Nach seiner Karriere als Profi-Fußballer kümmert er sich als Investor um Start-ups und ist Unternehmer.

Foto: PR/ Jenn Werner

Ihre Meinung zählt in unserer Umfrage für die kommende Ausgabe:

Nutzen Sie Social Media als Informationsquelle bei der Geldanlage?

Wir sind gespannt auf Ihre Antwort. Als Dankeschön verlost „Marktmacher" unter allen Teilnehmern ein iPad. Bitte nutzen Sie die eingeklebte Postkarte oder senden Sie eine E-Mail mit Ihrer Antwort an marktmacher@boerse-stuttgart.de. Auf beiden Wegen können Sie gleichzeitig auch das Magazin „Marktmacher" abonnieren.

Es handelt sich um ein Gewinnspiel der Boerse Stuttgart GmbH. Angestellte der Boerse Stuttgart GmbH sowie von deren verbundenen Unternehmen sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Die Teilnahme am Gewinnspiel ist unabhängig von einem kostenlosen Abonnement. Teilnahmeschluss ist der 30.03.2018. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Barauszahlung des Gewinns ist nicht möglich. Der Gewinner wird postalisch oder per E-Mail benachrichtigt.

Fehlt hier die Postkarte?
Dann einfach per E-Mail am Gewinnspiel teilnehmen oder ein Abo bestellen:
marktmacher@boerse-stuttgart.de

Abonnieren Sie „Marktmacher" unter **www.boerse-stuttgart.de/marktmacher**

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: Boerse Stuttgart GmbH, Börsenstraße 4, 70174 Stuttgart, Tel.: +49 711 222 985-715, Fax: +49 711 222 985-555, E-Mail: marktmacher@boerse-stuttgart.de, Internet: www.boerse-stuttgart.de **VERANTWORTLICH:** Bernd Stockmann (V.i.S.d.P.) **PROJEKTMANAGEMENT BÖRSE STUTTGART:** Johannes Frevert **VERLAG:** Axel Springer SE, Axel-Springer-Straße 65, 10888 Berlin, E-Mail: newbusiness@axelspringer.de, Internet: www.axelspringer.de **GESCHÄFTSLEITUNG NEUE GESCHÄFTSFELDER:** Frank Parlow, Lutz Thalmann **PROJEKTMANAGEMENT VERLAG:** Marina Istvanic **REDAKTION:** Rudolf Kahlen (Leitung), Julia Groth, Gian Hessami, Britta Scholz, Nando Sommerfeldt, Stefan Terliesner, Anja Wetzel, Holger Zschäpitz **GESTALTUNG, BILDREDAKTION, INFOGRAFIK:** Anja Horn (Leitung), Barnabas von Schorlemer, Anna Mozer, Niko Wilkesmann (Infografik)

ANZEIGEN: Johannes Frevert, Börse Stuttgart **DRUCK:** Druckhaus Humburg GmbH & Co. KG, Am Hilgeskamp 51–57, 28325 Bremen

HINWEIS:
Die im Magazin enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte werden vorbehalten. Redaktionelle Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder.

Haben Sie Fragen an den Herausgeber oder das Redaktionsteam? Interessieren Sie sich für ein Abonnement von „Marktmacher"? Schreiben Sie an **marktmacher@boerse-stuttgart.de**

› RÜCKBLICK

1888

EINE COBURGER MASCHINENFABRIK BAUT DIE ERSTE ELEKTRO-KUTSCHE MIT VIER RÄDERN.