

MÄRKTE & ZERTIFIKATE

Magazin für Anleger

August 2024

Automobilindustrie 2024

Profil-Check



BNP PARIBAS | ZERTIFIKATE

www.bnpparibas.de

ZUM 11. MAL DIE BESTEN HEBELPRODUKTE

Elf Freunde sollt ihr sein.



ZERTIFIKATE
AWARD AUSTRIA

2024

1. Platz
Hebelprodukte



BNP PARIBAS | ZERTIFIKATE

www.bnpparis.com

Brumm Brumm

Zugegeben, für jemanden, der sich nicht täglich mit dem Thema Automobilität beschäftigt und eher nostalgisch von schönen alten deutschen Automobilen schwärmt, ist die Grafik, die unser Autor Olaf Hordenbach aus der Quelle motor1.com gezogen hat, eine Ernüchterung. Unter den Top 10 der im Jahr 2023 meistverkauften Autos ist kein einziges deutsches Modell. Auf Platz 20 kommt der VW Polo als meistverkauftes deutsches Vierrad daher. Offensichtlich hat der VW-Kauf meiner Mutter den Typ nicht in die Top 10 hieven können ... Nun ja, ein Tesla, Model Y, hätte losgelöst vom Preis wohl eher nicht zu ihr gepasst.

Und so tasten wir uns im Titelthema dieser Ausgabe an den Status quo in der Autobranche heran, zeigen interessante Statistiken und schauen in die Zukunft. Natürlich steht da auch das alte Thema Verbrenner versus Elektro auf Olafs Liste. Unser Autor, der auf dem Land zu Hause eigentlich am liebsten Trecker fährt, macht einen nüchternen Profil-Check. Er listet auf, was welcher Konzern in Sachen E-Mobilität bis wann plant. Er blickt auf die Erfolgsge-

schichte von Tesla und zeigt auch, was Käufer hierzulande für chinesische Autos zahlen müssen.

Für die einen wichtig, für die anderen nicht mehr: der Ölpreis. Knackt das Barrel die 100-Dollar-Marke bald? Seite 42 gibt Orientierung. Und dann in eigener Sache: Inline Optionsscheine werden bei Anlegerinnen und Anlegern immer beliebter. Und das könnte sich verstärken. Denn nun kann man mit ihnen auch auf einen Seitwärtsmarkt in den USA setzen. Also auch auf Aktien wie Nvidia, Apple und eben auch Tesla. Denn wer weiß, wie oft es Tesla noch in die Top 10 schafft?

Im Übrigen konnte sich meine anfängliche Ernüchterung wieder legen. Zeigt die Grafik auf Seite 15 doch Volkswagen weiterhin als Nummer 2 weltweit nach Fahrzeugabsatz in 2023. Meine Ma liegt also doch im Trend. Und sie fährt gut damit.



Ihr Volker Meinel



Volker U. Meinel

BNP Paribas

IHR WOCHENKALENDER

MONTAG

Rendezvous mit Harry
Harald Weygand diskutiert Marktgeschehen, Charttechnik und Trends

Um 19 Uhr bei rendezvousmitharry.de



DIENSTAG

Ever Egmond
Fundamental wichtig: 30 Minuten Marktanalyse mit Egmond Haidt

Um 18 Uhr bei everegmond.de



MITTWOCH

Born Akademie
Charttechnik interaktiv lernen mit Rüdiger Born

Um 18:30 Uhr auf bornakademie.de



DONNERSTAG

Calling USA
Aktien-News aus dem Silicon Valley. Dazu die passenden Chart-Analysen.

Um 18 Uhr LIVE auf callingusa.de



FREITAG

Märkte & Zertifikate
Zeit für den Blick in die kommende Woche

Gegen 12 Uhr im Postfach. Abo unter: bnp.de/service/weekly





10 Profil-Check – die deutsche Automobilindustrie und das E-Auto. Wie fit sind die heimischen Unternehmen für die Zukunft?

26 Verschnaufen – die Globalisierung macht eine Pause. Doch von einem Ende des Welthandels kann keine Rede sein.



NEWS

- 06** Fit für das zweite Halbjahr – neue Messeterminale
- 06** Strukturierte Produkte – für Rohstoffe unerlässlich
- 08** Im Fokus der Finanzgerichte: die Beschränkung der Verlustverrechnung bei Termingeschäften

TITELTHEMA

- 10** Automobilindustrie 2024 – Profil-Check
Wie fit sind die deutschen Autobauer?
MÄRKTE & ZERTIFIKATE begibt sich auf die Autobahn Richtung Zukunft.
- 20** „Die Ausgangslage ist gut.“ Im Gespräch mit Dr. Ralf Petri vom VDE
- 22** Statistik – das E-Auto im Alltag

INDEXMONITOR

- 24** ETF-Kolumne: Nachhaltiges Investieren in Infrastruktur-Aktien
- 26** Globale Verschnaufpause – die Globalisierung atmet durch, ein Ende ist aber nicht in Sicht
- 28** Europa und die Wahlen – Euro Stoxx 50 ist günstig bewertet

AKTIENMONITOR

- 30** Tech-Aktien – Alternativen zu den Big Seven
- 32** Schokolade – Aktien, die vom Preisauftrieb profitieren
- 34** Klimaschutz auf hoher See – die Schifffahrt muss umdenken
- 36** Weniger schmeckt besser – wenn Unternehmen eigene Aktien zurückkaufen
- 38** Künstliches Fleisch „schmeckt“ einfach besser

ROHSTOFFMONITOR

- 40** Silber – die Nachfrage steigt, das Angebot stagniert
- 42** Öl – trotz Förderkürzung kein Preisauftrieb

WÄHRUNGSMONITOR

- 44** Das Britische Pfund profitiert vom Zinsunterschied

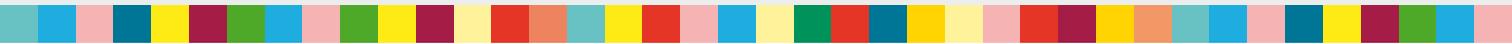
ANLEIHEMONITOR

- 46** US-Zinswende – im September könnte es so weit sein



36 Weniger Stücke, mehr zum Essen. Warum Unternehmen eigene Aktien zurückkaufen und was das für die Aktionäre bedeutet.

46 Gut zuhören, bald könnte es so weit sein. Anleger warten auf eine Zinssenkung durch die amerikanische Notenbank.



LESERSERVICE

- 48** Inline Optionsscheine – wie Anleger im Seitwärtstrend Gewinne erzielen können
- 50** Trading-Kolumne: den Drawdown intelligent abpuffern
- 52** ESG-Kolumne: wie die KI dem Autofahrer hilft

STANDARD

- 03** Editorial
- 54** Gewinnspiel
- 55** Rechtliche Hinweise
- 56** Wissenswertes zu Zertifikaten
- 58** Zahlen und Fakten / Impressum

Anzeige



BNP PARIBAS
ZERTIFIKATE

UNSERE BÖRSENSENDUNGEN AUF YOUTUBE

Charttechnik hat viele Gesichter.





Reges Treiben auf dem Börsentag Hamburg – und das Zertifikateteam von BNP Paribas steht Rede und Antwort (linkes Bild).

Messen/Börsentage

Fit für das zweite Halbjahr

Mit Schwung und Elan startet BNP Paribas in das zweite Halbjahr. Auch in den kommenden Monaten stehen einige sehr interessante Messen und Börsentage an, auf denen BNP Paribas mit seinem Zertifikateteam vertreten sein wird. Am 7. September etwa in Berlin. Dann findet dort der Börsentag statt. Ort der Veranstaltung ist wie in den Vorjahren das Ludwig-Erhard-Haus in der Fasanenstraße. Los geht es um 9:30 Uhr. Weitere Infos finden Sie unter www.boersentag-berlin.de.

Weiter geht es mit dem Börsentag Hamburg am 2. November. Ab 9:30 Uhr öffnet die Handelskammer am Adolphsplatz ihre Tore für interessierte Anleger. Und auf die wartet ein pralles Programm. Rund 70 Vorträge sind geplant, dazu haben sich zahlreiche Aussteller angemeldet. Ein Muss für alle Börsianer.

Am 22. und 23. November steht schließlich die World of Trading (WoT) an. Die spezielle Messe für alle sehr aktiven Anleger findet im Forum der Messe Frankfurt statt. Erleben Sie interessante Fachvorträge, spannende Seminare und eine Ausstellung zu den neuesten Tools und Technologien rund um das Thema Trading. Infos unter www.wot-messe.de

Anlegerservice

Mit strukturierten Produkten auf Rohstoffe setzen

„Punktlandung“ nennt man so etwas in der Fliegersprache. In der zurückliegenden Ausgabe von MÄRKTE & ZERTIFIKATE hatten wir Rohstoffe als Titelthema. Damit haben wir ins Schwarze getroffen, denn eine Mehrheit der Anleger interessiert sich laut einer Umfrage des Bundesverbands für strukturierte Wertpapiere, kurz BSW, genau für dieses Thema. Laut monatlicher BSW-Umfrage im Juni gaben über 60 Prozent aller befragten Personengruppen an, sich für Rohstoffe zu interessieren und auch in sie zu investieren. Dabei nutzen sie entweder Anlage- oder Hebelprodukte oder sie besitzen

sogar direkt physisches Gold oder Silber. Dabei wichtig: Viele Befragte gaben an, dass sie ohne strukturierte Produkte wie Zertifikate nicht in Rohstoffe investieren würden. „Mit Anlage- und Hebelprodukten haben auch private Anlegerinnen und Anleger die Möglichkeit, Rohstoffe zur Diversifikation ihrer Portfolios und als Inflationsvorsorge einzusetzen“, kommentiert Christian Vollmuth, geschäftsführender Vorstand des BSW, das Umfrageergebnis.

Weitere Infos dazu auf www.derbsw.de.

TRADER'S BOX®

Die App für Trader.



BNP PARIBAS | ZERTIFIKATE

www.bnpp.de

Gastbeitrag von Franz Schober, Steuerberater im Tax Department Germany von BNP Paribas

Eine Geschichte ohne Ende

Die Beschränkung der Verlustverrechnung bei Verlusten aus Termingeschäften steht erneut im Fokus der Finanzgerichte. Zentrale Frage dabei: Ist sie verfassungskonform? Dazu gibt es unterschiedliche Interpretationen. Wir fassen zusammen.



Aktenstapel auf Aktenstapel, die Berücksichtigung von Verlusten bei Termingeschäften dreht eine neue Runde durch die Finanzgerichte.

Die bereits in den zurückliegenden Ausgaben an dieser Stelle mehrfach zitierte „unendliche Geschichte“ der eingeschränkten Verlustverrechnung bei Verlusten aus (i) Aktien (§ 20 Abs. 6 S. 4 EStG), (ii) Termingeschäften (§ 20 Abs. 6 S. 5 EStG) und (iii) dem wertlosen Verfall von Kapitalanlagen (§ 20 Abs. 6 S. 6 EStG) ist nun um eine weitere Episode reicher. Die Verrechnung von Verlusten aus Termingeschäften wie beispielsweise CFDs ist seit dem 1. Januar 2021 auf 20.000 Euro beschränkt. Eine Verrechnung von Verlusten aus Termingeschäften wie CFDs, Optionen, Swaps und Futures (zur Definition eines Termingeschäfts

siehe BMF-Schreiben vom 19.5.2022; Rz. 9) kann bis zu dem oben genannten Betrag lediglich mit Gewinnen aus Termingeschäften und Stillhalterprämien erfolgen (siehe § 20 Abs. 6 S. 5 EStG). Entgegen dem eigentlichen Sinn und Zweck der Abgeltungsteuer kann die Verrechnung dieser Verluste lediglich im Rahmen der Steuererklärung des jeweiligen Steuerpflichtigen beziehungsweise Anlegers erreicht werden. Nicht verrechnete Verluste können auf Folgejahre vorgetragen werden und können im nächsten Jahr bis zu einer Höhe von 20.000 Euro mit Gewinnen aus Termingeschäften und Stillhalterprämien verrechnet wer-

den. Sollten in den Folgejahren keine weiteren positiven verrechenbaren Gewinne/Einkünfte erzielt werden, können die vorgetragenen Verluste nicht gegen andere Einkünfte aus Kapitalvermögen oder andere Kategorien von Einkünften im Sinne des Einkommensteuergesetzes verrechnet werden.

Gerichtliches Hin und Her. Der CFD-Verband führte unter dem Aktenzeichen 10 K 1091/23 beim Finanzgericht Baden-Württemberg einen Prozess zur beschränkten Verrechnung von Verlusten aus Termingeschäften. Die Klage des Interessenverbands beziehungsweise des Steuerpflichtigen richtete sich gegen die vorgenannte eingeschränkte Möglichkeit der Verlustverrechnung. In dem angesprochenen Verfahren stand das Veranlagungsjahr 2021 zur Diskussion. Das Finanzgericht Baden-Württemberg hat die Musterklage mit Urteil vom 29.4.2024 abgewiesen.

Die Revision wurde allerdings aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung und zur notwendigen Fortbildung des Rechts zugelassen. Das zuständige Finanzgericht äußerte in der Urteilsbegründung Zweifel und Bedenken zur Verfassungsmäßigkeit. Die bestehenden Zweifel und Bedenken sind allerdings nicht ausreichend, um den direkten Weg zum Bundesverfassungsgericht zu gehen. Nach Auskunft des CFD-Verbands hätte das Finanzgericht davon überzeugt sein müssen, dass die Norm des § 20 Abs. 6 S. 5 EStG verfassungswidrig ist, um eine sogenannte „Richtervorlage“ zu erreichen. Diese Punkte hat nun der zuständige Senat des Bundesfinanzhofs im Revisionsverfahren zu eruieren. Das Revisionsverfahren ist beim Bundesfinanzhof unter dem Aktenzeichen VIII R 11/24 anhängig. Zu dem weiteren Zeitplan beziehungsweise einem Datum des Verhandlungstermins liegen uns zum aktuellen Zeitpunkt keine Informationen vor.

Der Stand der Dinge. Das Finanzgericht Baden-Württemberg hat sich somit in dieser Rechtssache (Aktenzeichen: 10 K 1091/23) abweichend vom Urteil des Finanzgerichts Rheinland-Pfalz (Aktenzeichen: 1 V 1674/23 anhängig vor dem BFH unter Az. VIII B 113/23) geäußert. Das Finanzgericht Rheinland-Pfalz hatte noch erhebliche Bedenken bezüglich der Verfassungsmäßigkeit des § 20 Abs. 6 S. 5 EStG angemeldet.

Der Stand der oben genannten Verfahren und Verlustverrechnungsbeschränkungen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Frage der Verfassungswidrigkeit der Verluste aus Aktien wurde vom Bundesfinanzhof unter dem Aktenzeichen VIII R 11/18 entschieden und dem BVerG zur Entscheidung vorgelegt.
- Die Frage der beschränkten Verrechnung von Verlusten aus Termingeschäften wurde durch zwei Finanzgerichte entschieden: FG Baden-Württemberg (Aktenzeichen: 10 K 1091/23), anhängig vor dem BFH unter Az. VIII R 11/24, und FG Rheinland-Pfalz (Aktenzeichen: 1 V 1674/23), anhängig vor dem BFH unter Az. VIII B 113/23.
- Zur Frage der Verfassungswidrigkeit der Verrechnungsbeschränkung bei Verlusten aus dem wertlosen Verfall von Kapitalanlagen liegen uns keine Informationen zu finanzgerichtlichen Verfahren vor.

Weitreichende Folgen. Letztgenannter Fall ist für Inhaber von Optionsscheinen und Zertifikaten von großer Bedeutung, da es sich bei Verlusten aus Zertifikaten und Optionsscheinen gerade nicht um Verluste aus Termingeschäften handelt. Aufgrund der Wesensähnlichkeit zur Verlustverrechnungsbeschränkung bei Aktien- und Termingeschäften sollten hier aber entsprechende Rückschlüsse möglich sein.

Für Anleger bleibt die Situation wenig zufriedenstellend. Die unterschiedlichen Auffassungen der Finanzgerichte, die aktuell laufenden finanzgerichtlichen Verfahren und das ausstehende Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur eingeschränkten Verrechnung bei Verlusten aus Aktien bringen ein hohes Maß an Komplexität mit sich. Mit dem Blick nach vorne bleibt das wünschenswerte Szenario aus Sicht der Anleger, dass sich der Gesetzgeber erneut dieser Thematik annimmt und eine entsprechende Vereinfachung vornimmt, um die Regelung auf verfassungsrechtlich stabile Beine zu stellen sowie eine aus Anlegerperspektive wirtschaftlich verständliche Steuerbelastung zu gewährleisten.

FRANZ SCHOBER

Der Autor ist Steuerberater im Tax Department Germany der BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland. Zuvor war er als Steuerberater bei einer Beratungsgesellschaft und einem inländischen Kreditinstitut tätig. Er ist auf die Besteuerung und Strukturierung von Kapitalanlagen spezialisiert und Autor zahlreicher Fachbeiträge.





Automobilindustrie 2024

Profil-Check

Das E-Auto hat die deutsche Autoindustrie „kalt erwischt“, sagen Kritiker. „Mitnichten“, lautet die Antwort. Doch wie ist es wirklich um das heimische Auto bestellt? MÄRKTE & ZERTIFIKATE geht zum „Profil-Check“ auf die Autobahn Richtung Zukunft.

„Auf der Autobahn wird es halt mal eng“, ruft mir mein Freund zu. Ich sitze neben ihm, auf dem Beifahrersitz seines Boliden, eines PS-Benzinungeheuers aus deutscher Produktion. „Sauter“, wie mir mein Freund immer wieder versichert. Nahezu 600 PS bringen das Geschoss in knapp vier Sekunden auf 100 Kilometer in der Stunde. Wozu man das braucht, frage ich ihn nun, bekomme aber keine Antwort. Stattdessen geht es in einem atemberaubenden Tempo über die A9 Richtung München. Natürlich immer auf der linken Spur, mit Blinker und Lichthupe kämpft sich mein Fahrer durch den Abendverkehr. Mir wird langsam schlecht, schwitzige Hände hab ich sowieso schon. Ich merke an, dass sein Fahrverhalten ein Fall für die Polizei

ist, doch mein Freund lacht nur und gibt, so kommt es mir vor, ein Quäntchen Extragas. Und auf geht es, links, Lichthupe, Vollgas. Ich mache die Augen zu, und mir schwant, dass alles hier irgendwie falsch ist, quasi unzeitgemäß. Warum um alles in der Welt stellt man solche Autos her? Einfach nur extrem schnell und protzig, ansonsten zu nichts zu gebrauchen. Das Futter für meine Tiere würde ich hier nicht reinbekommen, das sage ich meinem Freund noch, doch da steht er schon vor meiner Haustür, das ging schnell.

Deutschlands meistverkauftes Auto auf Platz 20. Einige Tage später, zu Hause an meinem Arbeitstisch, lasse ich den „Tief-

flug“ über die A9 Revue passieren. Sieht so die Zukunft der Mobilität aus? Das kann ich mir nicht vorstellen. Zumindest alle mir bekannten Studien zum Thema Mobilität favorisieren den gegenteiligen Weg – statt schneller wird es eher langsamer, statt PS eher klimaneutral, statt „sauteuer“ eher kostengünstig. Trends, die die deutsche Autoindustrie verschlafen hat, sagen Experten. Ein Blick auf die Verkaufsstatistik aus dem zurückliegenden Jahr offenbart die ganze Misere der deutschen Autoindustrie (siehe Grafik unten). Unter den zehn meistverkauften Autos der Welt im Jahr 2023 ist kein einziges deutsches Modell. Stattdessen ausschließlich Amerikaner und Japaner. Auf Platz 1 mit dem Tesla sogar ein US-Auto. Dabei galt Amerikas Automobilindustrie lange Zeit als ausgeknockt, in Deutschland lachte man nur über sie.

Nun ist sie zurück in der Verkaufsstatistik, gleich mehrmals. Denn auch Ford ist dabei, und noch mal Tesla mit dem Model 3. Gegangen sind die Deutschen, abgerutscht und abgeschlagen auf Platz 20, mit dem VW Polo. 364.000 Stück wurden von dem meistverkauften deutschen Auto weltweit im zurückliegenden Jahr abgesetzt, ein Viertel der verkauften Stückzahl des Model Y von Tesla. Unfassbar. Das war mir nicht bewusst. Wie um alles in der Welt fällt uns da noch ein, uns als „Autonation“ zu bezeichnen? Den Titel haben wir doch längst verloren!

Wichtiger Bestandteil der deutschen Wirtschaft. Ja und nein.

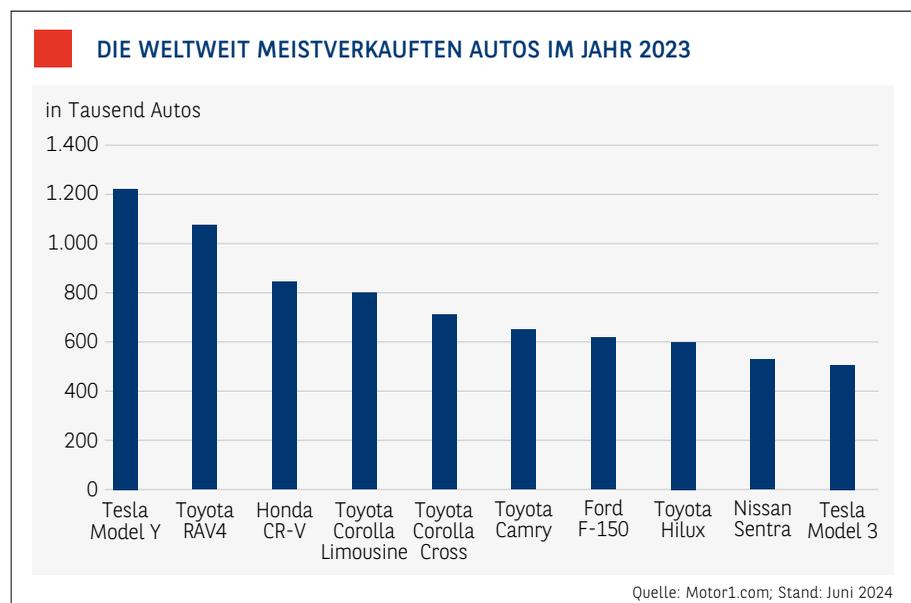
Autonation sind wir wohl deswegen noch, weil ein großer Teil der Wertschöpfung in Deutschland eben von der Autoindustrie kommt. Immerhin waren im zurückliegenden Jahr rund 780.000 Menschen in der heimischen Automobilproduktion tätig. Die Branche erzielte einen Umsatz von über 560 Milliarden Euro, was ungefähr ein Achtel der gesamten Wertschöpfung, des Bruttoinlandsprodukts, Deutschlands im zurückliegenden Jahr ausmacht (siehe Seite 12). Ohne die Autoindustrie und ihre Zulieferer würde



Start für den ID.7 im August 2023. Ministerpräsident Stephan Weil (M.) freut sich, doch in Sachen E-Auto hat VW Nachholpotenzial.

Deutschland auf einen Schlag in der Liste der größten Volkswirtschaften der Welt um mindestens zwei Plätze von Rang 3 auf Rang 5 abrutschen.

Das Auto ist also mehr als nur eine Liebhaberei, es ist Bestandteil unserer wirtschaftlichen Existenz. Zudem gilt die deutsche Autoindustrie immer noch als Innovationsführer weltweit. Die Forschungs- und Entwicklungsergebnisse, die hier erzielt werden, strahlen auch auf andere Industriesektoren aus. Als Schlagwörter sind hier Digitalisierung, Industrie 4.0, Automatisierung und Vernetzung der Produktion zu nennen. Umso



VOLKSWAGEN CAPPED BONUS ZERTIFIKAT

WKN / ISIN	PG1FDW / DE000PG1FDW9
Kurs des Basiswerts	105,65 EUR
Bonuskurs (Cap)	150,00 EUR
Barriere	88,00 EUR
Bewertungstag	20.06.2025
Geldkurs / Briefkurs	122,71 EUR / 122,73 EUR

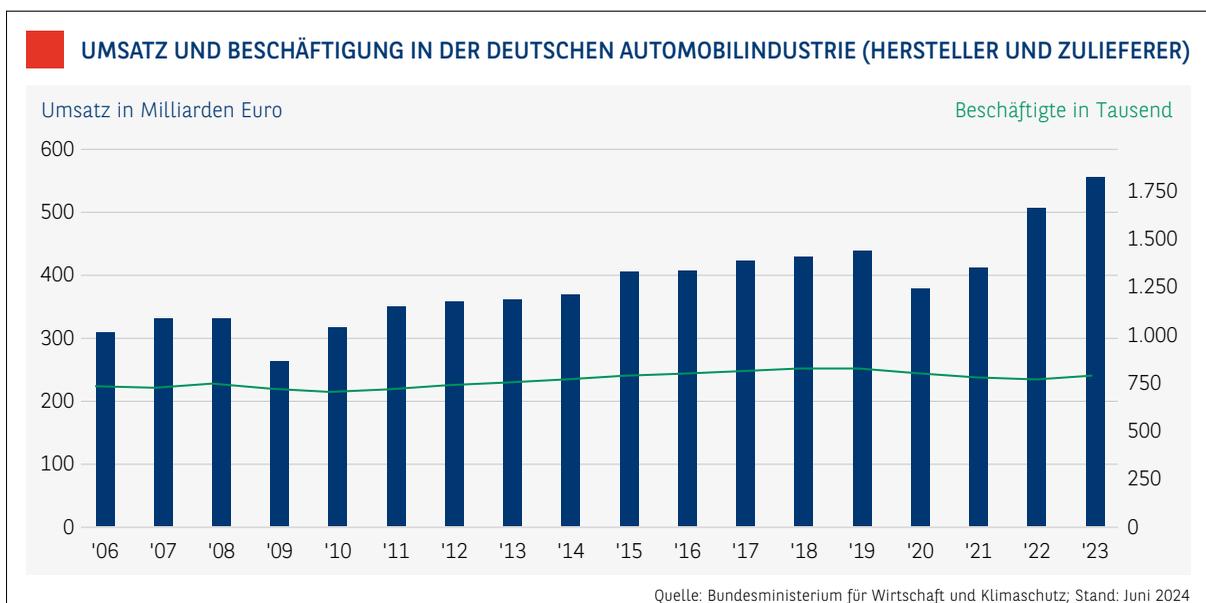
Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

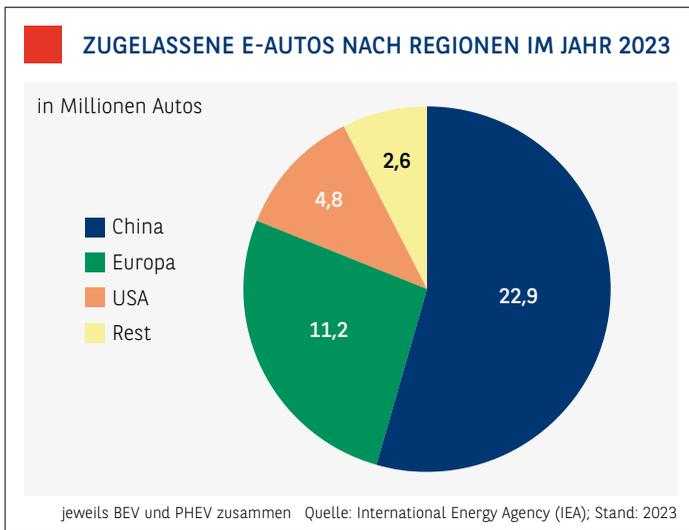


dramatischer ist es nun, dass das meistverkaufte deutsche Auto auf Platz 20 liegt. Das sah vor wenigen Jahren noch anders aus. Im Jahr 2020 etwa kam der VW Tiguan in der Weltrangliste immerhin auf Platz 8 der meistverkauften Autos.

Das E-Auto – eine Erfolgsgeschichte trotz Problemen. Was ist los in Deutschland? Die Antwort ist denkbar einfach: Das E-Auto ist uns dazwischengekommen. Eine Entwicklung, die allerdings nicht überraschend kam. Bereits in den 1990er-Jahren gab es in Kalifornien Bestrebungen, den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid aus dem Verbrennungsvorgang im Automotor zu reduzieren. Auch wenn die kalifornischen Gesetze im weiteren Verlauf erst einmal abgeschwächt wurden, der Ge-

danke, dass Autos in Zukunft nicht mehr mit fossilen Brennstoffen fahren, war in die Welt gesetzt und ließ sich auch nicht mehr einfangen. Fest stand zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht, welcher Antrieb konkret die Zukunft sein wird, die batteriebetriebene E-Mobilität war nur eine Möglichkeit. Zu diesem Zeitpunkt – und bis heute – gab und gibt es auch andere Antriebskonzepte, etwa die Brennstoffzelle, die mit Wasserstoff betrieben wird, und synthetische Treibstoffe, sogenannte E-Fuels. Zudem ist auch die batteriebetriebene E-





Mobilität nicht frei von Problemen. Allein die Bereitstellung der geforderten Mengen Strom, die ja auch klimaneutral hergestellt werden müssen, um in der Gesamtbilanz dann wirklich „grün“ zu sein, ist bis heute ein nicht gelöstes Problem. Weltweit, so eine Schätzung der Internationalen Energieagentur, kurz IEA, verbrauchten E-Autos im zurückliegenden Jahr etwa 130 Terawattstunden Strom. Das entspricht dem Stromverbrauch von ganz Norwegen. Bis 2035 werden E-Autos für rund 6 bis 8 Prozent des weltweiten Stromverbrauchs verantwortlich sein.

Dass es am Ende dennoch die batteriebetriebene E-Mobilität wurde, hat viel mit dem Unternehmen Tesla zu tun, das 2003 gegründet wurde. Das Unternehmen setzte von vornherein auf die batteriebetriebene E-Mobilität und schaffte es auch dank werbewirksamer Maßnahmen, das E-Auto in der Gunst der Politik nach ganz vorne zu drücken (siehe Seite 18).

Bewusst gewartet oder verschlafen? Spätestens zu diesem Zeitpunkt hätte die deutsche Autoindustrie den Stimmungswandel erkennen müssen. Tat sie aber nicht, zumindest nicht in ausreichendem Maße. Die Gründe dafür sind umstritten. Der heimischen Autoindustrie wohlgesonnene Kritiker sagen, dass die deutschen Hersteller aufgrund ihrer hohen Kompetenz in Sachen Autobau sicher waren, zum richtigen Zeitpunkt den Einstieg in die E-Mobilität zu schaffen. Deswegen, so die Einschätzung vieler Experten, hat die deutsche Autoindustrie den Einstieg in die batteriebetriebene E-Mobilität quasi bewusst

verschlafen und parallel dazu auch an alternativen Antrieben wie Wasserstoff und synthetischen Treibstoffen gearbeitet. Andere Kritiker hingegen sagen, die deutsche Autoindustrie war überheblich und hat das Potenzial der batteriebetriebenen E-Mobilität schlichtweg unterschätzt.

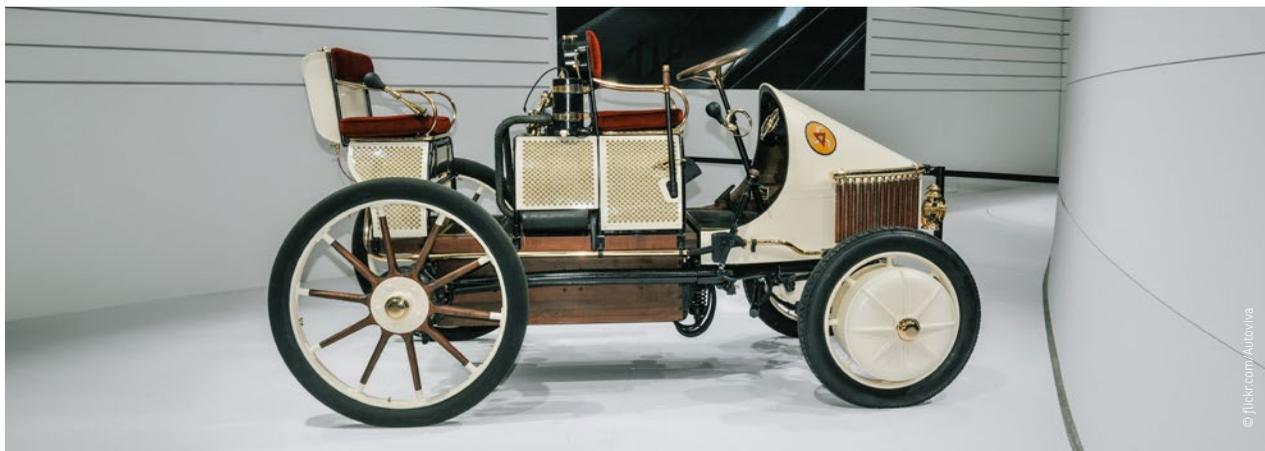
Wie auch immer, bereits ab den 2010er-Jahren entwickelte Tesla nach und nach serienreife E-Auto-Modelle, deren Verkaufszahlen stetig stiegen. Zudem vollführte Tesla beim Grundgedanken des Autos eine Kehrtwende. Während die deutschen Autobauer das Auto als technische Meisterleistung betrachten, die hochwertigen und schnellen Fahrspaß verspricht, begreift Tesla das Auto als Computer auf vier Rädern, der seinem Fahrer Unterhaltung und ein emissionsfreies Fortkommen bietet.

Der schnelle Fahrspaß tritt in den Hintergrund, soziale und Umweltaspekte rücken in den Vordergrund – Kommunikation statt Vollgas, Rechnerleistung statt PS. Der deutschen Autoindustrie war dieser Gedanke lange Zeit fremd.

Der Benziner dominiert immer noch den Automarkt. Dabei gab es in der Vergangenheit auch in Deutschland durchaus interessante Entwicklungen bei der E-Mobilität. VW etwa brachte mit dem Golf III bereits zu Beginn der 1990er-Jahre ein E-Auto auf die Straße. 2010 kam dann der Golf VI Blue-e-Motion, ebenfalls ein batteriebetriebenes E-Auto. Doch Deutsch-



Das Tanken gehört immer noch zum Alltag der meisten Autofahrer. Benziner und Dieselaautos beherrschen trotz E-Auto die Straße.



Noch nicht ganz so windschnittig, doch schon mit Elektromotor ausgestattet – der Lohner-Porsche zu Beginn der 1900er-Jahre.

DIE GESCHICHTE DES E-AUTOS

1830er: Den Startpunkt für die Elektromobilität setzte der englische Physiker Michael Faraday. Auf seinen Forschungen basiert der Elektromotor. Bald nach dessen Erfindung wurden in den 1830er-Jahren erste Elektrofahrzeuge entwickelt.

1880er: Zu Beginn der 1880er-Jahre fuhr der französische Ingenieur Gustave Trouvé mit einem Dreirad, das von einem Elektromotor angetrieben wurde, durch Paris – immerhin mit einer Geschwindigkeit von 12 Kilometern pro Stunde.

1900er: Ferdinand Porsche präsentierte 1900 bei der Weltausstellung in Paris ein Fahrzeug, das eine Weltneuheit darstellte: Das Lohner-Porsche-Elektromobil hatte zwei 2,5 PS starke Elektromotoren an Bord, die in den Radnaben der Vorderräder ihre Wirkung entfalteten. Noch im selben Jahr machte Porsche den nächsten wegweisenden Schritt und kombinierte die elektrischen Radnabenmotoren mit einem Verbrennungsmotor zum sogenannten Mixte-Wagen. Das erste Hybridfahrzeug der Welt war geboren. Das Prinzip: Der Daimler-Verbrennungsmotor erzeugte in Verbindung mit einem Generator Strom. Dieser versorgte über Batterien die Elektromotoren.

Zu diesem Zeitpunkt war das E-Auto die führende Technologie in Sachen Mobilität. Es verkaufte sich besser als mit Benzinmotoren angetriebene Automobile. Um die Jahrhundertwende wurden in den Vereinigten Staaten noch 40 Prozent der Autos mit Dampfkraft, 38 Prozent elektrisch und nur 22 Prozent mit Benzin betrieben. Das änderte sich dann aber. Ab den 1910er-Jahren wurden immer mehr Benziner verkauft. Benzin wurde billiger, die Autos wurden immer besser und leistungsfähiger.

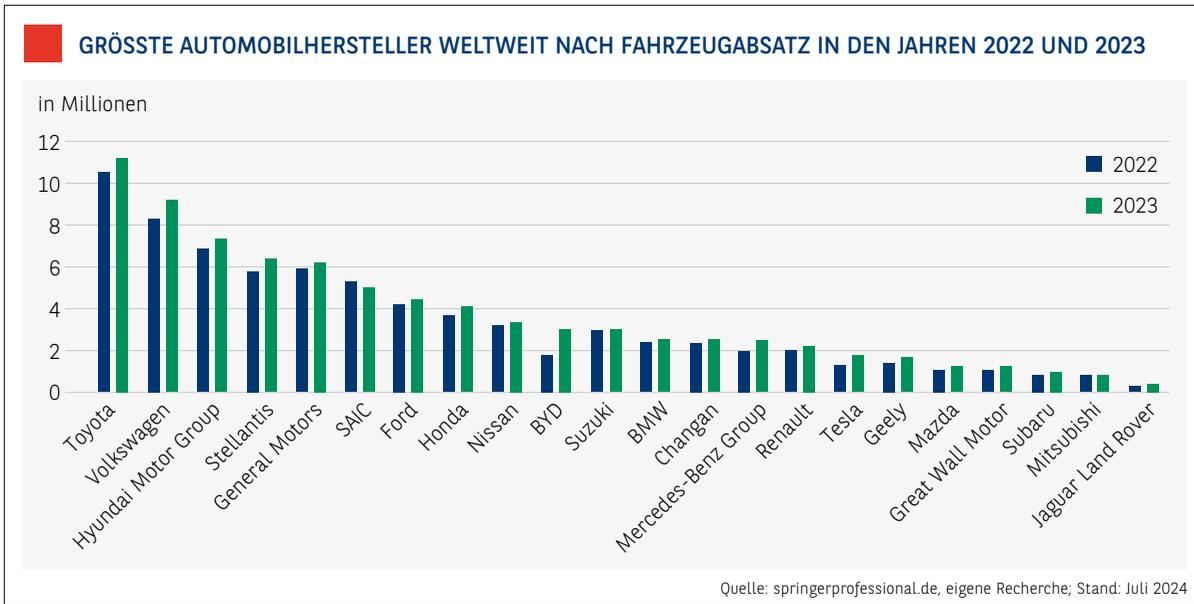
Dank des elektrischen Anlassers für Verbrennungsmotoren fiel das mühsame und gefährliche Ankurbeln weg. Mit viel Lobbying und Werbung unterstützen zudem Erdölfirmen den Absatz.

1980er: Erst durch die Ölkrise der 1970er- und 1980er-Jahre rückte der Elektromotor als Antrieb wieder stärker in den Fokus – auch wenn eine Serienproduktion noch kaum Thema war. Das Schweizer Solarmobilrennen Tour de Sol schuf ab 1985 eine weltweit einzigartige, vielbeachtete Plattform für die Elektromobilität und die Photovoltaik.

1990er: Es entstanden verschiedene Studien und in Kleinserie produzierte Elektrofahrzeuge. Dazu gehört auch das Modell EV1 von General Motors. Das E-Auto wurde entwickelt, weil die kalifornischen Umweltgesetze von den großen Autoherstellern einen Anteil emissionsfreier Fahrzeuge verlangten. Nach wenigen Jahren beendete General Motors aber die Produktion. Bis heute sind die Gründe nicht eindeutig. Es wird vermutet, dass auch die Ölindustrie ihre Finger im Spiel hatte.

2008: Der ab 2008 verkaufte Tesla Roadster holte die Elektromobilität aus der Ökonomie heraus und machte das Elektroauto erstmals zum Lifestyleprodukt (siehe dazu auch Seite 18).

2010er: Die Entwicklung der Lithium-Ionen-Batterie legt den Grundstein dafür, dass Elektroautos alltagstauglich wurden. Der Mitsubishi i-MiEV und der Nissan Leaf gelten als erste moderne E-Autos, die in Großserie ab den 2010er-Jahren produziert wurden.



land blieb das Land des Benziners. Im Jahr 2015 waren gerade einmal knapp 19.000 E-Autos in Deutschland zugelassen. In Kalifornien, der Geburtsstätte von Tesla, waren zu diesem Zeitpunkt immerhin schon rund 64.000 E-Autos unterwegs. Derzeit sind in Kalifornien über 1,1 Millionen E-Autos zugelassen, deutschlandweit sind es zwar 1,4 Millionen E-Autos, doch in Kalifornien leben auch nur etwa halb so viele Menschen wie in Deutschland. Rein rechnerisch müssten in Deutschland derzeit also mindestens 2 Millionen E-Autos unterwegs sein, um gleichauf mit der Entwicklung im E-Auto-Vorreiterland Kalifornien zu sein.

Doch Vorsicht, die Zahlen können auch täuschen. Trotz der vielen E-Autos sind auch in Kalifornien immer noch die meis-

ten Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor unterwegs, laut der California Energy Commission rund 28 Millionen Autos. Nur etwa jedes 25. Auto ist in Kalifornien damit ein E-Auto. In Deutschland ist es jedes 43. Fahrzeug, bei derzeit rund 61 Millionen zugelassenen Autos.

Das trotz aller Bemühungen nach wie vor ungleiche Verhältnis zwischen E-Autos und „traditionellen“ Fahrzeugen zeigt sich auch auf globaler Ebene. Weltweit sind Schätzungen zufolge derzeit etwas mehr als 1,4 Milliarden Autos mit her-

MERCEDES-BENZ CAPPED BONUS ZERTIFIKAT

WKN / ISIN	PC1UYJ / DE000PC1UYJ5
Kurs des Basiswerts	63,09 EUR
Bonuskurs (Cap)	100,00 EUR
Barriere	50,00 EUR
Bewertungstag	20.06.2025
Geldkurs / Briefkurs	82,84 EUR / 82,86 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024



kömmlichen Antrieben unterwegs. Hingegen beläuft sich die Anzahl der Autos mit Elektroantrieb nur auf rund 42 Millionen Stück. In dieser Anzahl sind sowohl vollelektrische batteriebetriebene Autos (auf Englisch Battery Electric Vehicle, kurz BEV) als auch halbelektrische Fahrzeuge mit Hybridantrieb (auf Englisch Plug-in Hybrid Electric Vehicle, kurz PHEV) berücksichtigt. Damit verfügt nur etwa jedes 34. Auto über einen Elektro- beziehungsweise Teilelektroantrieb. Das Zeitalter der E-Mobilität mag zwar wünschenswert und die Zukunft sein, die Realität sieht aber noch anders aus.

Deutschlands Position ist doch nicht so schlecht. Doch der „Nischenmarkt“ E-Auto entwickelt sich dynamisch. Im vergangenen Jahr wurden knapp 14 Millionen E-Autos – BEV und PHEV – verkauft, was einem Marktwachstum von 35 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Überdurchschnittlich zogen die Verkäufe in China (plus 37 Prozent auf mehr als 8 Millionen Autos) und den USA an (plus 48 Prozent auf knapp 1,5 Millionen Autos). Europa lag mit plus 16 Prozent auf mehr als 3 Millionen E-Autos beim Wachstum zurück. Insgesamt waren 13 Prozent aller global verkauften Neufahrzeuge 2023 batterieelektrisch angetrieben, 6 Prozent hatten einen Plug-in-Hybrid.

Das heißt im Umkehrschluss aber auch, dass 87 Prozent aller im zurückliegenden Jahr verkauften Autos eben nicht elektrisch, sondern in aller Regel mit einem Benzin- oder Dieselmotor ausgestattet waren. Andere Antriebe wie etwa Wasserstoff

E-AUTOS – DIE ZIELE DER AUTOKONZERNE

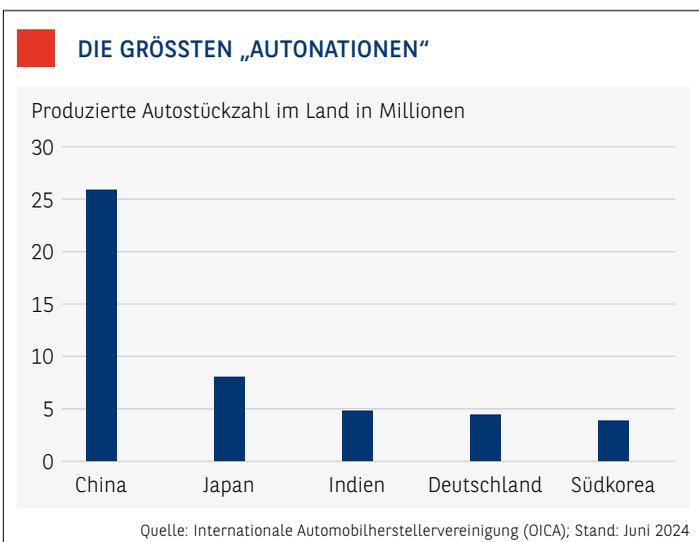
Hersteller	Ziel	Region
BMW	30 % der Verkäufe elektrisch bis 2025, 50 % bis 2030	global
Ford	600.000 verkaufte E-Autos bis 2026	Europa
Honda	30 neue Modelle bis 2030	global
Mazda	25 % der Verkäufe elektrisch 2030	global
Mercedes	ursprünglich 100 Prozent elektrisch bis 2030, Plan wurde aufgeweicht	global
Mitsubishi	100 % elektrisch bis 2035	global
Nissan	44 % der Verkäufe elektrisch bis 2026, 55 % bis 2030	global
Porsche	80 % der Verkäufe elektrisch bis 2030	Europa
Toyota	1,5 Millionen verkaufte E-Autos und 10 neue Modelle bis 2026	global
Volkswagen	ausschließlich elektrisch bis 2033	Europa

Quelle: CNN; Stand: Januar 2024

fallen mit Verkaufszahlen von wenigen Tausend Stück nur marginal ins Gewicht. Die meisten neuen Autos kamen dabei aus China. Mit rund 26 Millionen Autos wurden dort im Jahr

2023 mehr Fahrzeuge produziert als in irgendeinem anderen Land der Welt. Auf Platz 2 folgte Japan mit knapp 8 Millionen Autos, gefolgt von Indien mit 4,8 Millionen. Deutschland folgte auf Platz 4 mit etwas über 4 Millionen Autos.

Unter den Unternehmen war im zurückliegenden Jahr Toyota der weltweit größte Autohersteller. Der japanische Konzern verkaufte über 11 Millionen Fahrzeuge. Volkswagen folgte mit knapp über 9 Millionen verkauften Autos auf Platz 2 (siehe Grafik Seite 15). Die Gesamtbilanz sieht also, wenn man die Sparte E-Autos nicht gesondert betrachtet, nicht mehr ganz so übel für Deutschland aus. BMW und Mercedes kommen immerhin auf die Plätze 12 und 14. Noch zur Erklärung: Dass in Deutschland 2023 nur 4 Millionen Autos hergestellt



wurden, allein VW aber über 9 Millionen Stück produziert hat, liegt schlichtweg daran, dass auch die deutschen Autokonzerne einen großen Teil ihrer Produktion mittlerweile ins Ausland verlagert haben. Rechnet man alle Autos zusammen, die unter deutscher Leitung produziert wurden, waren es im zurückliegenden Jahr etwas über 14 Millionen Fahrzeuge.

Angesichts solcher Zahlen von einem Niedergang der deutschen Autoindustrie zu sprechen, scheint übertrieben. Es gibt Rückschläge, bedenkliche Entwicklungen, aber keinen „Niedergang“.

Neue E-Auto-Modelle auch aus Deutschland. Doch wie fit ist die deutsche Autoindustrie nun für die Zukunft? Oder, um es mal in den Worten des Rennsports zu sagen, ist die deutsche Automobilindustrie einfach schlecht vom Start weggekommen, kann nun aber wieder Boden gutmachen, oder droht beim Zieleinlauf eine herbe Niederlage? Mit Gewissheit kann das niemand beantworten. Einerseits haben die deutschen Autobauer das Problem erkannt und versuchen nun, gegenzusteuern. Volkswagen etwa will ab 2033 nur noch elektrische Autos herstellen, zumindest in Europa. BMW plant global einen E-Auto-Anteil von 30 Prozent ab 2025, von mindestens 50 Prozent ab 2030.

Und die Modellpalette der deutschen Anbieter soll deutlich ausgeweitet werden. In einer von der Zeitschrift *Autobild* im März 2024 veröffentlichten Übersicht 70 neuer E-Auto-Modelle, die bis 2028 in Deutschland an den Verkaufsstart gehen sollen, sind allein zehn Modelle vom Autohersteller Volkswagen. Weitere Autos kommen von den VW-Marken Skoda mit vier geplanten neuen Modellen, Cupra und Porsche mit jeweils drei Modellen und Audi mit fünf Modellen. Für Mercedes haben die Verantwortlichen bei *Autobild* fünf neue Modelle aufgelistet, auf BMW entfallen drei neue Automodelle. Unter dem Strich also keine so schlechte Bilanz für die deutschen Autobauer, zumindest nicht auf dem heimischen Markt.

Weltweit sieht das allerdings anders aus. Hier haben vor allem chinesische Hersteller viel dazugelernt. In den zurückliegenden fünf Jahren bauten die chinesischen Autokonzerne ihren Marktanteil im Heimatland auf mehr als 45 Prozent aus. Bei den E-Autos halten neue Wettbewerber aus China global sogar über 50 Prozent Marktanteil bei den Neuzulassungen. Parallel dazu haben europäische Anbieter sowohl in China als auch in

CHINAS WICHTIGSTE E-AUTO-HERSTELLER IM ALPHABETISCHEN ÜBERBLICK

- **BAIC Group:** Produziert Elektrofahrzeuge unter der Marke Arcfox.
- **BYD (Build Your Dreams):** Einer der größten Hersteller von E-Autos in China und weltweit. BYD produziert sowohl Autos als auch Nutzfahrzeuge und ist führend im Bereich Batterietechnologie. In der Rangliste der weltweit größten Autohersteller im Jahr 2023 aber nur auf Platz 10.
- **Changan Automobile:** Produziert verschiedene E-Autos und Plug-in-Hybride
- **GAC Group:** Produziert Elektrofahrzeuge unter der Marke Aion
- **Geely:** Ein großer chinesischer Automobilhersteller, der auch E-Autos produziert. Geely ist Eigentümer von Volvo und Polestar. In der Rangliste der weltweit größten Autohersteller im Jahr 2023 auf Platz 17.
- **Great Wall Motor (GWM):** Produziert E-Autos unter der Marke Ora.
- **Leapmotor:** Ein neuer Hersteller, der sich auf preisgünstige E-Autos konzentriert
- **Nio:** Bekannt für seine Premium-Elektro-SUV und -Limousinen. Nio bietet auch Dienstleistungen wie Batteriewechselstationen an.
- **SAIC Motor:** Einer der größten Automobilhersteller Chinas, der E-Autos unter verschiedenen Marken wie MG und Roewe produziert.
- **XPeng Motors:** produziert Elektro-SUV und -Limousinen mit fortschrittlicher Technologie und Autonomie-Funktionen.



Ein Anblick, an den wir uns gewöhnen sollten. BYD wird auch in Deutschland verstärkt E-Autos „Made in China“ anbieten.



Mit einem neuen Werk bei Grünheide setzt Tesla auch in Deutschland einen Meilenstein bei der E-Auto-Produktion.

TESLA – DIE ERFOLGSGESCHICHTE

Tesla wurde im Jahr 2003 von den zwei Ingenieuren und Softwareentwicklern Martin Eberhard und Marc Tarpenning im kalifornischen San Carlos gegründet. Das Unternehmen hieß anfänglich „Tesla Motors“, benannt nach dem berühmten Erfinder und Elektroingenieur Nikola Tesla. Eberhard und Tarpenning verfolgten das Ziel, ein massentaugliches batteriebetriebenes E-Auto zu entwickeln. Beide verstanden das Auto zudem als Software-Produkt, also als Computer auf vier Rädern. Dementsprechend war Tesla Motors ein Autobauer und ein Technologieunternehmen, was auch bis heute der Fall ist.

Der heutige Chef von Tesla, Elon Musk, stieg erst ein Jahr nach der Gründung als Finanzier in das Unternehmen ein. Er investierte anfangs 6,5 Millionen Dollar. Inhaltlich hielt sich Musk anfänglich aus der Unternehmensführung heraus. Erst nach und nach beanspruchte er auch strategische Entscheidungen. Im Jahr 2006 veröffentlichte Musk in einem Blog-Bericht seine Vision für Tesla: Das Unternehmen soll entscheidend dazu beitragen, dass der Wandel von einer „Kohlenwasserstoff-Wirtschaft zu einer

Solar-Elektro-Wirtschaft“ gelänge. Um das zu schaffen, sollte Tesla zuerst ein E-Sportauto bauen, mit dem sich Geld verdienen ließe. Das Geld sollte dann in den Bau eines kostengünstigen E-Autos für die breite Masse fließen.

Das erste funktionstüchtige Tesla-Modell, der Roadster, lief im Februar 2008 vom Band. Im Oktober 2008 wurde Elon Musk zum CEO befördert. Musk musste mit Finanzierungsschwierigkeiten und einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld kämpfen. Tesla stand mehrmals vor dem finanziellen Aus. 2009 erzielte Tesla zum ersten Mal einen Gewinn in Höhe von einer Million Dollar. Tesla ging 2010 an die Börse. Es war die erste Neuemission eines US-Autoherstellers seit dem Börsengang von Ford 1956.

Seitdem hat Tesla das von Musk 2006 skizzierte Vorgehen konsequent umgesetzt. Nach und nach entwickelte Tesla E-Autos, die immer massentauglicher und günstiger wurden. Das Model Y war 2022 das weltweit meistverkaufte Elektroauto und im Jahr 2023 sogar das weltweit meistverkaufte Auto überhaupt. Bis dato hat Tesla rund 6 Millionen E-Autos hergestellt.

Europa an Boden verloren. Laut einer Berechnung der Unternehmensberatung McKinsey haben Europas Autokonzerne hierzulande rund 6 Prozent an Marktanteil eingebüßt, in China etwa 5 Prozent. Spätestens durch den wachsenden Erfolg der E-Autos hat der globale Wettbewerb zwischen den Autokonzernen ein völlig neues Niveau erreicht.

Die Mobilität wird vielfältiger. Und der Wettbewerbsdruck wird noch weiter zunehmen. Weil in China immer mehr Anbieter um die Gunst der Käufer buhlen – derzeit sind es rund

140 Marken mit über 400 angebotenen E-Auto-Modellen –, bestehen heute schon Überkapazitäten. Es könnten schon bald bis zu 40 Prozent mehr E-Autos produziert als vor Ort abgesetzt werden können, befürchten Beobachter. Ein Ausweg für die Unternehmen ist der Export, vor allem nach Europa. Hier locken zudem höhere Verkaufspreise. Damit droht der heimischen Autoindustrie ein ähnliches Schicksal wie etwa der Solarindustrie in den 1990er-Jahren. Die einstige Boombranche ist fast vollständig aus Deutschland verschwunden und nach China abgewandert. Was also tun? An dieser Stelle steckt

BMW CAPPED BONUS ZERTIFIKAT	
WKN / ISIN	PC1TV0 / DE000PC1TV00
Kurs des Basiswerts	88,58 EUR
Bonuskurs (Cap)	140,00 EUR
Barriere	70,00 EUR
Bewertungstag	20.06.2025
Geldkurs / Briefkurs	115,88 EUR / 115,90 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

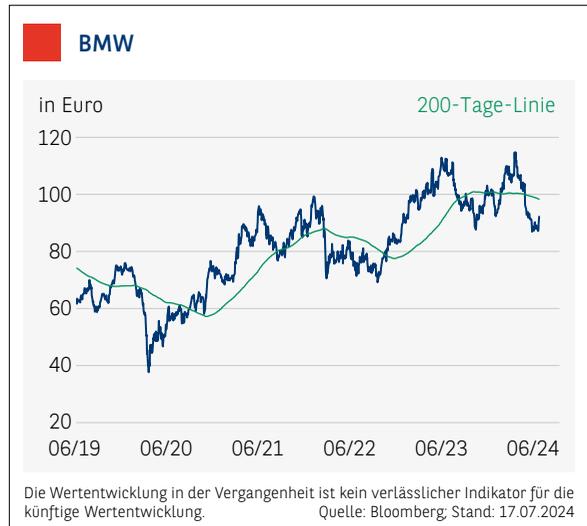
meine Recherche. Ich bin ratlos. Da fällt mir eine Studie in die Hände, die mein Interesse weckt. „Antriebsportfolio der Zukunft“ heißt sie, verfasst vom „Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik“, kurz VDE.

Ergebnis der Studie: Die Zukunft der Mobilität wird vielseitig. Neben der batteriebetriebenen E-Mobilität, die vor allem den Bereich der Personenkraftwagen dominieren wird, werden auch Brennstoffzellen und synthetische Treibstoffe zum Einsatz kommen. Synthetische Treibstoffe vor allem bei der großen

PREISVERFALL BEI E-AUTOS

Die Preise befinden sich im freien Fall, berichten Händler von E-Autos. Weil die staatliche Umweltprämie in Deutschland ersatzlos gestrichen wurde, ist der Neuwagenverkauf von E-Autos dramatisch eingebrochen. Die Händler bleiben auf ihren Autos sitzen und senken die Preise, und das zum Teil in einem rekordverdächtigen Umfang. Die größten Preis-Zugeständnisse macht derzeit nach Händlerangaben Dacia mit über 40 Prozent Nachlass auf das E-Auto-Modell Spring. Auf den VW ID.3 gibt es aktuell knapp 20 Prozent Nachlass, beim E-Bestseller Tesla Model Y sind es rund 10 Prozent.

Das günstigste derzeit in Deutschland erhältliche E-Auto ist der Spring von Dacia mit einem bei 22.750 Euro beginnenden Listenpreis. Auf Platz 2 rangiert der Fiat 500 Elektro mit einem Preis ab 24.490 Euro. Auf Platz 3 folgt der VW e-Up mit knapp 26.000 Euro. Damit kann VW auch der Konkurrenz aus China gegenüberreten (siehe Statistik Seite 22). Wie sich die Preise angesichts der neu erhobenen EU-Zölle auf Chinas E-Autos entwickeln werden, bleibt abzuwarten. Skeptiker gehen davon aus, dass die Zölle durch Preissenkungen der Hersteller mehr oder weniger neutralisiert werden.



Zahl an Benzin- und Dieselaautos, denn die müssen ja auch irgendwie in Zukunft noch betrieben werden; selbst wenn es mit dem Wachstum der E-Autos so weitergeht wie in den zurückliegenden Jahren, wird es noch Jahrzehnte dauern, bis das Benzin- und Dieselauto weltweit wirklich verschwunden ist. Brennstoffzellen hingegen werden vor allem bei Lastkraftwagen und im Schwerverkehr zum Einsatz kommen. Ich sprach mit Dr. Ralf Petri, beim VDE verantwortlich für die Mobilität der Zukunft und Studienverfasser, und erfuhr, dass die deutsche Autoindustrie trotz aller Bedenken gut aufgestellt ist (siehe Interview ab Seite 20).

Alles ist denkbar. Ich muss an den Ausruf meines Freundes denken, als wir über die A9 „geflogen“ sind: „Auf der Autobahn wird es halt mal eng.“ Stimmt. Vor allem auch am Automarkt, da kann es auch schon mal eng werden. Noch halten die deutschen Autobauer ihre Position am Weltmarkt. Aber es bleiben Zweifel. Allein der wachsende Druck aus China stellt die deutschen Hersteller vor extreme Herausforderungen, da bin ich mir sicher. Wie am Ende der Markt verteilt sein wird? Keiner weiß es. Werden trotz aller Hürden chinesische E-Autos zumindest im unteren Preissegment Europa „fluten“ und deutsche E-Autos verdrängen? Oder wird sich die deutsche Autoindustrie behaupten? Alles denkbar. Doch genau das macht Auto-Aktien so interessant, schon immer, und erst recht, wenn es „eng“ wird.

Interview mit Dr. Ralf Petri, Geschäftsbereichsleiter bei VDE Mobility

„Die Ausgangslage ist gut.“

Das E-Auto wird schon bald den Markt im Bereich der Personenkraftwagen dominieren. Doch auch andere Antriebstechnologien wie Wasserstoff und synthetische Treibstoffe haben ihre Berechtigung. Im Gespräch mit Dr. Ralf Petri vom VDE.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Herr Dr. Petri, die batteriebetriebene E-Mobilität wird häufig als die einzig mögliche Antriebstechnologie für die Zukunft gesehen. Doch was ist mit Brennstoffzellen oder synthetischen Treibstoffen?*

Ralf Petri: Batteriebetriebene E-Autos werden zweifellos eine zentrale Rolle im Antriebsportfolio der Zukunft spielen. Für sie spricht eine Vielzahl an Faktoren wie hohe Effizienz, fortschreitende Technologieentwicklung oder dynamische Steigerung der Energiedichte bei gleichzeitiger Kostenreduktion. Das E-Auto wird im Jahr 2030 weitverbreitet sein und viele Anwendungsfälle haben. Primär in Personenkraftwagen der Kompakt- und Mittelklasse.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Und Wasserstoff?*

Ralf Petri: Wasserstoff könnte aufgrund seiner hohen Energiedichte besonders für schwere Nutzfahrzeuge geeignet sein. So bieten Brennstoffzellenfahrzeuge insbesondere im Schwerlast- und Langstreckenverkehr Vorteile, da sie schneller betankt werden können und eine höhere Reichweite bieten.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Bleiben noch die synthetischen Treibstoffe. Sie sind in ihrer Herstellung nicht unumstritten, da dafür sehr viel Energie gebraucht wird.*

Ralf Petri: Richtig. Aber synthetische Treibstoffe ermöglichen es, auch bestehende Verbrennungsmotoren in Zukunft CO₂-neutral zu betreiben. Dadurch können sie in Fahrzeugsegmenten eingesetzt werden, in denen die Elektrifizierung nur schwer umsetzbar ist, etwa bei im Markt befindlichen Bestandsfahrzeugen, bei Sportfahrzeugen und Oldtimern. Es wäre also kurzfristig, die batteriebetriebene E-Mobilität als einzige Lösung zu betrachten. Alle verfügbaren klimaneutralen Antriebstechnologien sollten ihren spezifischen Stärken entsprechend eingesetzt werden.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Uns scheint aber, dass die deutsche Automobilindustrie die Tragweite der batteriebetriebenen E-Mobilität zumindest eine gewisse Zeit unterschätzt hat. Trifft das Ihrer Einschätzung nach zu?*

Ralf Petri: Das denke ich nicht. Eine der großen Stärken der deutschen Autoindustrie ist es, den internationalen Wettbewerb zu beobachten, einzuschätzen, zu verstehen und Entscheidungen abzuwägen. Meiner Einschätzung nach ging es nicht um eine Unterschätzung, sondern viel eher um eine Abschätzung oder Abwägung, wann der richtige Zeitpunkt gekommen ist, um technologisch und wirtschaftlich nachhaltige Produkte auf die verschiedenen Märkte zu bringen und damit die Kundenbedürfnisse zu erfüllen. Die technologischen Entwicklungen waren zu einem früheren Zeitpunkt noch nicht weit genug fortgeschritten, um sie auch kostendeckend oder wirtschaftlich sinnvoll anbieten zu können.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *O. k., aber wie steht es dann heute um die E-Auto-Industrie in Deutschland? Kann sie es mit den Wettbewerbern aus den USA und aus China aufnehmen?*

Ralf Petri: Die Ausgangslage ist grundsätzlich gut und besser, als es die aktuelle Berichterstattung vermuten lässt. Die deutschen Autobauer sind in den Premiumsegmenten führend, das wird auch weiterhin so bleiben. Anders sieht es bei günstigen E-Autos für den Massenmarkt aus. Hier tun sich alle Hersteller gleichermaßen schwer. Sollten hier in Deutschland keine entsprechenden Lösungen entwickelt werden, werden diese überwiegend aus China kommen. Niedrige Energiepreise und geringe Löhne bieten bessere Rahmenbedingungen für die chinesische Produktion.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Manche Skeptiker sagen ja, dass der deutschen Autoindustrie möglicherweise ein ähnliches Schicksal droht wie der Solarindustrie. Von der einstigen*

Boombranche ist hierzulande kaum etwas geblieben, weil Billig-Solarzellen aus China den Markt überschwemmt haben. Könnte nun das Billig-E-Auto aus China die deutschen Modelle verdrängen?

Ralf Petri: Die Sorge ist nachvollziehbar, aber es gibt wesentliche Unterschiede. Die Solarindustrie kollabierte, nachdem die staatliche Förderung gekappt wurde und chinesische Hersteller den Markt mit Billigware überrollten. Im Gegensatz dazu ist die deutsche Automobilindustrie – trotz der erheblichen stärkeren finanziellen Belastungen durch Entwicklungen in neue Technologien, trotz des Angebots zweier Antriebstechnologien im Portfolio und trotz des verstärkten Fokus auf die Resilienz der Lieferketten – wettbewerbsfähig und benötigt keine staatlichen Förderungen, um am Markt bestehen zu können.

Hinzu kommt, dass Billigware im Automobilbereich in Deutschland bereits an den strengen Zulassungsbedingungen und der Kundenakzeptanz scheitern würde. Ein umfassendes Service- und Händlernetz ist für die Kunden ebenso wichtig und beeinflusst die Wiederkaufsraten maßgeblich. Dementsprechend gibt es einige Hürden, die chinesische E-Auto Hersteller bewältigen müssen.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Schauen wir mal ganz weit nach vorne. Womit werden sich die Menschen in 50 oder 100 Jahren fortbewegen? Gibt es von Ihrer Seite aus Überlegungen, was das sein könnte?*

Ralf Petri: Das ist eine spannende Frage. In der erst kürzlich erschienenen VDE-Studie „Automobilstandort Deutschland 2035“ haben wir dazu 30 Meinungsführerinnen und Meinungsführer aus Politik und Wirtschaft befragt. Darunter hochrangige Führungskräfte und Unternehmenschefs entlang der kompletten Wertschöpfungskette sowie Mitglieder des deutschen Bundestags und politischer Nachwuchsorganisationen. Sie alle sind sich einig, dass bis 2035 elektrisch betriebene Fahrzeuge den Markt dominieren werden, unabhängig davon, dass es auch andere Antriebsformen geben wird, wie eben Wasserstoff und synthetische Treibstoffe. Wenn ich diese Entwicklung in die Zukunft projiziere, also auf 50 bis 100 Jahre, gehe ich davon aus, dass dieser Trend stark zunehmen wird. Dabei wird es aber auch zur Entwicklung anderer Fahrzeugtypen kommen. Ich denke etwa an sogenannte Purpose-Built Vehicles, spezielle Fahrzeuge für autonome Ridesharing-Fahrten, sogenannte Robotaxis.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Und das alles elektrisch?*

Ralf Petri: Ja. Der Elektromobilität sind grundsätzlich keine Grenzen gesetzt. Wer hätte beispielsweise gedacht, dass wir bereits heute eine Renaissance der E-Scooter in städtischen Ballungsräumen erleben würden. Auch das Konzept von elektrischen Flugtaxis finde ich spannend, gerade auch um städtische Verkehre zu entlasten und ländliche Räume zu erschließen.

DR. RALF PETRI

Ralf Petri hat Wirtschaftsingenieurwesen an der Hochschule Darmstadt studiert und mit dem Master of Science abgeschlossen. Parallel dazu promovierte er an der Technischen Universität Braunschweig im Rahmen einer von Volkswagen Group China geförderten Doktorandenstelle. 2015 schloss der Experte seine Promotion mit dem Doktorgrad Dr.-Ing. zum Thema „Technologiebasiertes Materialkostenmodell für Li-Ionen Batteriezellen in der Elektromobilität“ ab. 2018 kam Petri zum Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE), bei dem er ab 2020 die Gesamtverantwortung für den Bereich Mobility übernahm.

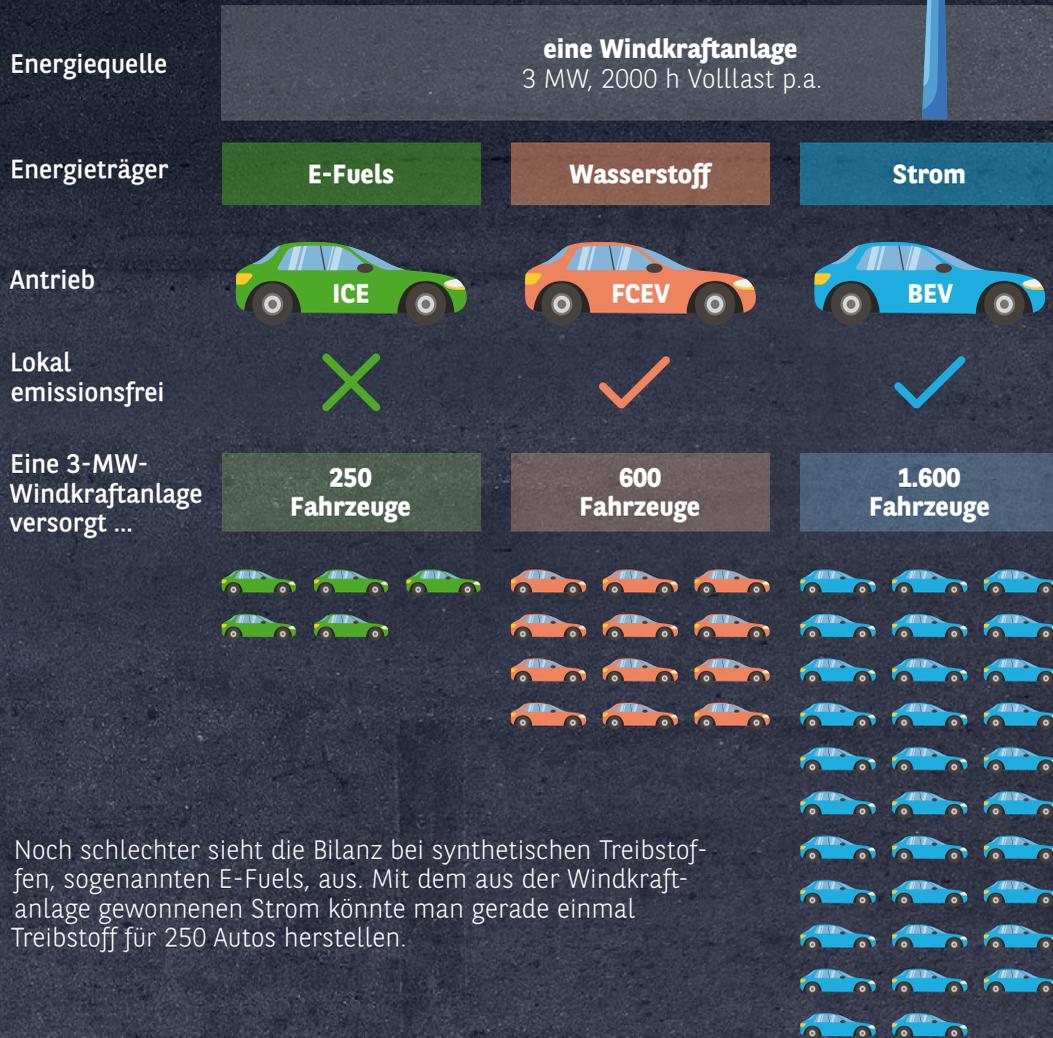


Die im Interview geäußerten Meinungen geben nicht die Ansichten der Redaktion oder des Herausgebers wieder.

E-MOBILITÄT IM ALLTAG

Vergleich der Versorgungskapazität einer Windanlage für verschiedene Antriebstechnologien

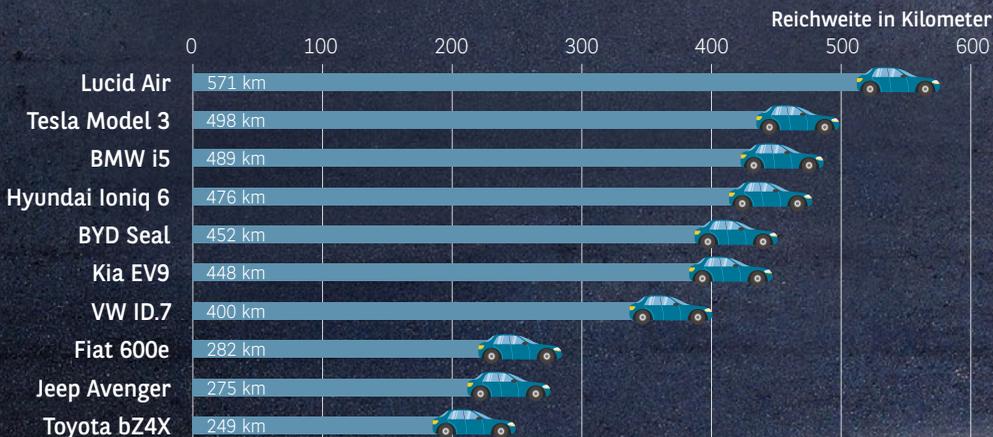
Die batteriebetriebene E-Mobilität ist die effektivste Methode, Strom zur Fortbewegung einzusetzen. Mit einer 3-Megawatt-Windkraftanlage lassen sich jährlich 1.600 E-Autos betanken. Mit der gleichen Menge an Strom ließe sich aber nur Wasserstoff für 600 Autos herstellen.



Noch schlechter sieht die Bilanz bei synthetischen Treibstoffen, sogenannten E-Fuels, aus. Mit dem aus der Windkraftanlage gewonnenen Strom könnte man gerade einmal Treibstoff für 250 Autos herstellen.

Quelle: Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE), Stand: 2024

E-Autos im Praxistest



©Stock.com/Dmytro Yarovin

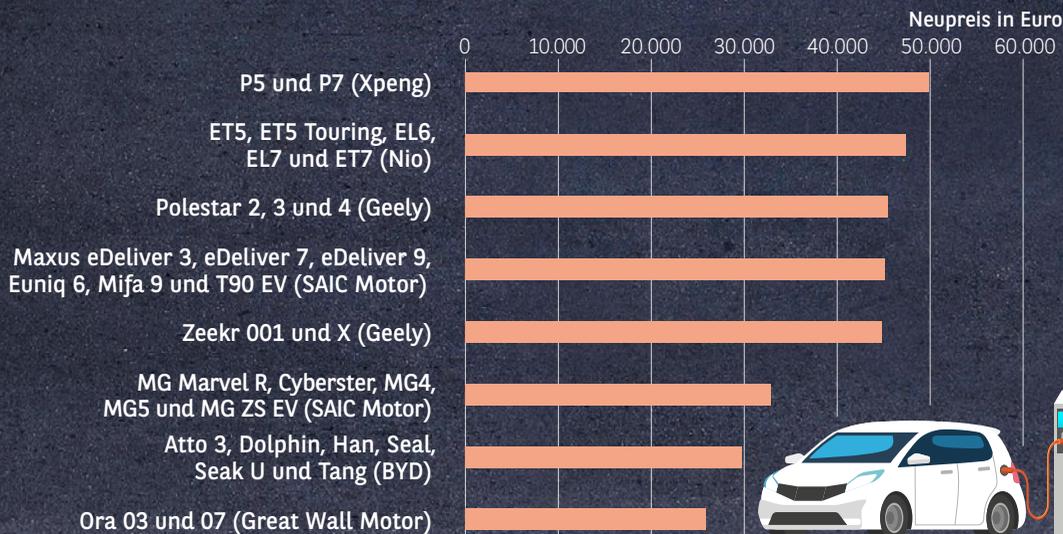
Quelle: insidetv; Stand: Januar 2024



Getestet wurden aktuelle E-Auto-Modelle auf der A90 rund um Rom. Testsieger ist der Lucid Air. Das Auto kam 571 Kilometer weit, bevor die Batterie 5 Prozent der Ladekapazität erreichte.

Was chinesische E-Autos in Deutschland kosten

Chinas E-Autos gibt es auch in Deutschland zu kaufen. Für knapp 27.000 Euro kann man laut mobile.de den Ora 03 vom Hersteller Great Wall Motor erwerben.



Quelle: mobile.de; Stand: Juni 2024



ETF-KOLUMNE von Claus Hecher, BNP Paribas Asset Management

Investieren in Infrastruktur-Aktien

In vielen Ländern muss die Infrastruktur erneuert und ausgebaut werden. Das bringt Potenzial für Infrastruktur-Aktien. Doch wie können Anleger hier investieren und dabei die ESG-Nachhaltigkeitskriterien einhalten?



Wo früher Autos fuhren, verkehren heute Straßenbahnen. Nur ein Infrastrukturprojekt von vielen – die Modernisierung des Stadtverkehrs.

Laut Global Infrastructure Outlook von Oxford Economics soll bis 2040 in den 50 Ländern, die in die Untersuchung einbezogen wurden, ein Investitionsbedarf in die Infrastruktur in Höhe von 94 Billionen US-Dollar bestehen. Diese Summe wäre notwendig, um die länderspezifischen Defizite im Schienen-, Flug- und Straßenverkehr, in der Energie- und Wasserversorgung sowie bei Krankenhäusern und Schulen zu beheben. Nicht nur Schwellenländer kämpfen mit mangelnden oder unzureichenden Versorgungsstrukturen. Auch europäische Staaten müssen schnell handeln, wenn sie ihren gesellschaftlichen Wohlstand und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten möchten. Die Infrastruktur in Europa sieht sich mit tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert. Konventionelle Energiequellen werden ersetzt und dezentrale Produktions- und Speicherkapazitäten geschaffen. Auch der Transportsektor ist im Umbruch, wo insbesondere alternative Antriebsarten und die verstärkte Vernetzung von Mobilität den Wandel vorantreiben. Ebenso benötigt der Telekommunikationssektor erhebliche Investitionen.

Private Investitionen in Infrastruktur sind systemrelevant.

Der jährliche Infrastruktur-Investitionsbedarf für Europa wird vom McKinsey Global Institute auf 500 Milliarden US-Dollar geschätzt, es sieht jedoch ein Investitionsdefizit von 50 Milli-

arden US-Dollar pro Jahr mit steigender Tendenz. Grund dafür ist der hohe finanzielle Druck, unter dem die europäischen Staaten aktuell aufgrund wachsender Zahlungsverpflichtungen für Renten und Gesundheitsversorgung oder für die Bewältigung von Krisen wie der Corona-Pandemie stehen. Traditionelle Kreditgeber wie Banken ziehen sich zunehmend aus diesem Geschäftsfeld zurück.

Dies bietet Chancen für private Investoren, denn es gibt eine wachsende Zahl von Infrastrukturprojekten, die für Anleger interessant sein könnten. Diese erbringen einen wesentlichen Mehrwert für die Allgemeinheit.

Nachhaltige Finanzprodukte gewinnen zunehmend an Beliebtheit.

Nachhaltige Indexfonds, die Umweltaspekte (Environment), soziale Fragen (Social) und Kriterien der Unternehmensführung (Governance) berücksichtigen, sind zurzeit besonders wichtig für Investoren. Hier könnte der ECPI Global ESG Infrastructure Index für Anleger von Interesse sein.

Der gleichgewichtete Index der ECPI-Gruppe mit Sitz in Mailand umfasst die 100 Unternehmen weltweit, die sich am intensivsten an der Entwicklung und Erhaltung nachhaltiger Infrastruktur beteiligen und Anlegern möglicherweise interessante Perspektiven bieten könnten. Die Indextitel, die ein ECPI-ESG-Rating zwischen EEE (sehr gut) und E- (befriedigend) aufwei-

**MÄRKTE & ZERTIFIKATE STELLT DEN ETF AUF DEN ECPI GLOBAL ESG INFRASTRUCTURE EQUITY INDEX VOR:****BNP PARIBAS EASY ECPI GLOBAL ESG INFRASTRUCTURE EQUITY UCITS ETF**

ISIN	Ertragsverwendung	Handelswährung	Laufende Kosten*	Verwaltetes Vermögen*	Replikation	SRRI**
IE000FF2EBQ8	Thesaurierung	Euro	0,30 % p.a.	191 Mio. €	physisch	4

**Risikoindikator: 1: Niedrigeres Risiko; 7: Höheres Risiko. Je höher das Risiko, desto länger der empfohlene Anlagehorizont

*Quelle: Bloomberg. Stand: 28.06.2024
Verwaltungsgesellschaft: BNP Paribas Asset Management Europe.

sen müssen, sind in sechs Themenbereiche untergliedert: Kommunikation, Energie, Transport, Abfallwirtschaft, Wasser und soziale Infrastruktur (zum Beispiel Schulen, Krankenhäuser, Seniorenheime). Die Mindest-Marktkapitalisierung der in den Index aufgenommenen Aktien beträgt 500 Millionen Euro, das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen der letzten sechs Monate muss über fünf Millionen Euro liegen. Waffenhersteller und Tabakproduzenten sind ausgeschlossen, sofern der Anteil dieser Tätigkeitsbereiche am Umsatz des Unternehmens mehr als 10 beziehungsweise 5 Prozent beträgt. Hinsichtlich der Produktion geächteter Waffen gilt Null-Toleranz. Unternehmen, die systematisch die UN-Global-Compact-Prinzipien verletzen, werden ebenfalls nicht in den Index aufgenommen. Eine Überprüfung und ein eventueller Austausch der Indexbestandteile finden zweimal im Jahr, im Januar und im Juli, statt.

Die Nachhaltigkeit des Index zeigt sich besonders deutlich im Energiesektor. Aufgenommen werden nur Versorger, deren CO₂-Bilanz dem 2-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens entspricht. Ist der CO₂-Fußabdruck eines Unternehmens nicht verfügbar, wird es nur aufgenommen, wenn es maximal 10 Prozent der benötigten Energie aus Kohle beziehungsweise maximal 30 Prozent aus Öl, Gas oder Kernenergie bezieht. Auch

hier müssen Unternehmen die UN-Global-Compact-Prinzipien einhalten. Es ist Anlegern auch immer wichtiger, dass ihre Investitionen den 17 Sustainable Development Goals entsprechen, die die politische Zielsetzung für eine nachhaltige ökonomische, soziale und ökologische Entwicklung der Vereinten Nationen (UN) zusammenfassen. Der ECPI Global ESG Infrastructure Index steht im Einklang mit Ziel 3 (Gesundheit und Wohlergehen), Ziel 4 (Hochwertige Bildung), Ziel 6 (Sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), Ziel 7 (Bezahlbare und saubere Energie), Ziel 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) sowie Ziel 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) der Sustainable Development Goals. Im Rahmen der EU-Offenlegungsverordnung wird der ETF gemäß Artikel 8 als nachhaltig kategorisiert.

CLAUS HECHER

Claus Hecher leitet seit Juli 2016 den ETF-Vertrieb & Indexlösungen (D/A/CH) von BNP Paribas Asset Management im deutschsprachigen Raum. Er begann seine Berufslaufbahn 1987 bei der Deutsche Bank AG. Im Anschluss arbeitete er ab 2003 bei den Investmentbanken Bear Stearns und Natixis CIB sowie bei BlackRock.

**Haben Sie Fragen zum Thema ETF? Dann kontaktieren Sie uns:**

Florian Schöps, Sales Manager ETF & Index Solutions D/A/CH bei BNP Paribas Asset Management | Tel: +49 89 7104075 18 | Mail: florian.schoeps@bnpparibas.com

Rechtliche Hinweise: Dies ist eine Marketing-Anzeige. Bitte lesen Sie den Verkaufsprospekt des ETFs und das Basisinformationsblatt, bevor Sie eine endgültige Anlageentscheidung treffen. Der Verkaufsprospekt und das Basisinformationsblatt sind auf unserer Website www.bnpparibas-am.com/en kostenlos erhältlich. Anlagen in Finanzinstrumente (wie ETF) unterliegen Marktschwankungen und den mit Anlagen in Finanzinstrumenten verbundenen Risiken. Der Wert von Anlagen in Finanzinstrumente und ihre Erträge können sowohl steigen als auch fallen und Anleger erhalten ihren ursprünglich investierten Betrag möglicherweise nicht vollständig zurück. Der in diesem Artikel erwähnte ETF ist einem Kapitalverlustrisiko (bis hin zu einem Totalverlust) ausgesetzt. Es ist nicht garantiert, dass der ETF sein Performanceziel erreicht. Eine vollständige Beschreibung und Definition der Risiken sind dem Verkaufsprospekt und dem Basisinformationsblatt des ETFs zu entnehmen. Da der ETF in ausländische Währungen investiert, kann der Wechselkurs den Wert des ETFs beeinflussen, da er Währungsschwankungen ausgesetzt ist.

¹Die Plausibilität der Filter kann zu keiner Zeit garantiert werden, insbesondere für die Bewertung des CO₂-Fußabdrucks zwischen zwei Anpassungstagen. Weitere Informationen zum Index, seine Zusammenstellung, seine Berechnung, seine Methode für die Periodenberechnung und Anpassung finden Sie auf www.ecpigroup.com

Globale Verschnaufpause

Die Globalisierung scheint an ihre Grenzen zu stoßen. Corona und Streit zwischen den Ländern über das, was fairer Handel bedeutet, bremst den globalen Warenfluss. Doch der Welthandel läuft weiter auf hohem Niveau.



Hinsetzen und verschnaufen – der Aufstieg war anstrengend. Nach einer Phase der Hyperglobalisierung atmet der Welthandel durch.

Der Welthandel kennt keine Grenzen. Oder doch? Spätestens seit Corona denken Experten über den Sinn und Zweck des globalen Flusses von Waren und Dienstleistungen nach. Allein der Engpass bei der Versorgung mit Medikamenten während der Corona-Pandemie, wie etwa Antibiotika, die meist im asiatischen Raum hergestellt werden, ließ Zweifel aufkommen. Zwar gilt der internationale Handel als Garant für wachsenden Wohlstand, doch wenn Exporte und Importe ins Stocken geraten, weil Schiffs- und Flugverbindungen unterbrochen sind, kann es schnell zu gefährlichen Entwicklungen kommen.

Wenn sich nicht alle an die Spielregeln halten. Ein weiterer Nachteil des globalen Handels: Wenn ein Player sich nicht an die „Spielregeln“ hält, wird es für die anderen schwierig. So vermutet man in Europa, dass China seine E-Auto-Indus-

trie mit direkten und indirekten Subventionen unterstützt. Die dortigen Unternehmen sind so in der Lage, E-Autos in Europa zu Dumpingpreisen anzubieten. Das schädigt die heimische Autoindustrie. Der Schaden kann am Ende sogar so groß sein, dass die europäische Autoindustrie völlig ausgebremst wird.

Panikmache? Nein. Die Solarzellenindustrie hat dieses Schicksal ereilt. Asiatische Billigimporte an Solarzellen haben insbesondere die deutsche Produktion nahezu gegen null laufen lassen. Natürlich kann man diese Entwicklung nicht allein China in die Schuhe schieben, auch hierzulande wurden Fehler gemacht, aber die Billigimporte haben wesentlich zum Niedergang einer ehemaligen Boombranche beigetragen. Tausende Jobs gingen in Deutschland verloren. Und was fast noch schwerer wiegt: Eine Zukunftstechnologie wurde ausgebremst, Forschung und Entwicklung eingestellt. Langfris-

tig sorgt der globale Handel, wenn er denn so wie beschrieben verläuft, eher für eine regionale Verarmung statt für wachsenden Wohlstand.

Der Umstand, dass dabei die Kriterien für einen funktionierenden und fairen Welthandel von den Ländern unterschiedlich interpretiert und umgesetzt werden, macht die Sache nicht einfacher. Auch in Europa werden Branchen subventioniert, was in Asien ebenfalls auf Ablehnung stößt. Die Regeln der Welthandelsorganisation stoßen hier schnell an ihre Grenzen.

Die Phase der Hyperglobalisierung. Doch macht der Welthandel eine Pause? Ist die Globalisierung gar am Ende, wie einige Skeptiker werbewirksam proklamieren? Nein. Nach wie vor läuft der Welthandel auf einem hohen Niveau. Das zeigt ein Vergleich zwischen den globalen Exporten und der weltweiten Produktion von Waren. Je höher die Exporte im Vergleich zu allen Waren, die irgendwo auf dieser Welt hergestellt werden, desto höher der Globalisierungsgrad. Vor allem ab Ende der 1990er-Jahre kam es zu einer rasanten Beschleunigung des Welthandels.

Die Phase der Hyperglobalisierung wurde möglich, weil einerseits die Sowjetunion auseinanderbrach und weil andererseits die Bedeutung Chinas als Wirtschaftspartner zunahm. Letzteres sieht man unter anderem an den stark wachsenden Warenausfuhren aus China seit Ende der 1990er-Jahre. In dieser Phase legten die Ausfuhren jährlich um über 20 Prozent zu, in der Spitze, im Jahr 2003, sogar um über 30 Prozent.

Während der Corona-Pandemie stockten die Zuwächse. Derzeit liegt das Plus bei 2 bis 3 Prozent im Jahr.

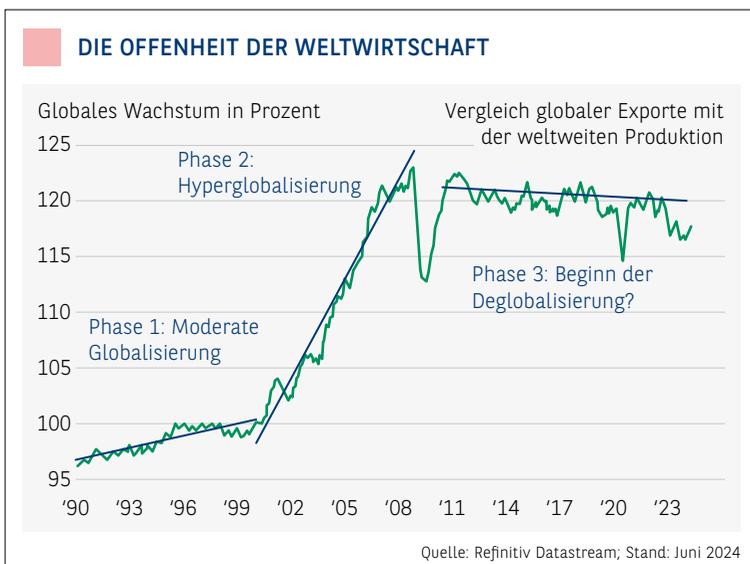
Ein Ende lässt sich nicht erkennen. Das schlägt sich auf die Globalisierung nieder – doch nicht erst seit Corona. Schon seit 2008, dem Höhepunkt der europäischen Staats- und Finanzschuldenkrise und der amerikanischen Immobilienkrise, stagniert die Globalisierung, entwickelt sich sogar leicht rückläufig. Daraus allerdings schon ein Ende der Globalisierung, gar eine Phase der Deglobalisierung ableiten zu wollen, scheint erst einmal übertrieben. Der Welthandel läuft nach wie vor auf einem hohen Niveau. Das lässt sich etwa daraus ersehen, dass für das laufende Jahr mit einem weltweiten Bruttoinlandsprodukt von rund 110 Billionen Dollar gerechnet wird, so viel wie nie zuvor, und mit einem Plus beim Volumen des globalen Warenaustauschs von 3 Prozent. Es geht also aufwärts, wenn auch nicht mehr so schnell wie in der Phase der Hyperglobalisierung.

Deswegen vermuten einige Beobachter beim Rückgang des Grades der Globalisierung eher eine Art Verschnaufpause. Diese ist nicht nur Corona geschuldet, sondern auch den zunehmenden Verteilungskämpfen etwa um Rohstoffe. Auch diese bremsen den Handel. Die Welt und der globale Handel stellen sich neu auf, definieren neue Grenzen, neue Spielregeln, so das Fazit der Optimisten. Ein Ende der Globalisierung halten sie für unwahrscheinlich.

Das würde auch erklären, warum die Aktienmärkte auf das Thema Globalisierung nur wenig reagieren. Die Anleger scheint

das Thema wenig zu bewegen. Nicht zuletzt der DAX notiert auf Rekordniveau, weil viele der in ihm enthaltenen Werte vom Export profitieren. Gäbe es diesen „Exportbonus“ nicht und würde man an der Börse ein Ende der Globalisierung befürchten, stände der DAX sicherlich niedriger, weil dann auch die Gewinne der DAX-Unternehmen einbrechen müssten.

Und noch eine gute Nachricht. Die Globalisierung wird allgemein als inflationsdämpfend angesehen, weil Unternehmen in Preiskonkurrenz stehen. Geht es mit der Globalisierung weiter, könnte das auch die Inflation wieder unter Druck bringen, was wiederum gut für die Aktienmärkte wäre.





Europa als kleinster gemeinsamer Nenner oder als Basis aller Entscheidungen: Die Wahlergebnisse ergeben ein unklares Bild in den Ländern.

Nachlese zu den Wahlen

Die Wahlergebnisse in den EU-Ländern fallen unterschiedlich aus. Der große Rechtsruck blieb aus, doch das macht die Lage nicht einfacher. Dennoch, das Umfeld für europäische Aktien bleibt gut.

Am Ende kam dann doch alles anders als gedacht. Der im Vorfeld von vielen Umfragen prognostizierte Erdrutschsieg des Rassemblement National beim zweiten Wahlgang zum französischen Parlament im Juli blieb aus. Die rechtsgerichtete Partei um Marine Le Pen kam nur auf Platz 3. Die Erleichterung am Finanzmarkt über den Wahlausgang war spürbar. Vor allem der Euro reagierte positiv und konnte in den Tagen nach der Wahl etwa gegenüber dem Dollar zulegen. Auch wenn sich der Rassemblement National in den zurückliegenden Monaten gemäßigt zeigte und weder den Austritt Frankreichs aus der Europäischen Union noch ein Ende des Euro forderte, die Ablehnung des europäischen Staatenbunds und seiner Währung ist für die Partei programmatischer und ideologischer Grundpfeiler. Doch mit dem nicht errungenen Wahlsieg der Rechten wird es für Europa nicht automatisch einfacher. Denn statt Rechts hat nun Links gewonnen, ein Wahlbündnis aus

unterschiedlichen Parteien aus dem eher linken Spektrum. Und die sind zum Teil nicht minder europaskeptisch. Zudem, fehlt es dem linken Bündnis an innerer Konsistenz, an Übereinstimmung. Eine starke französische Regierung ist so kaum möglich.

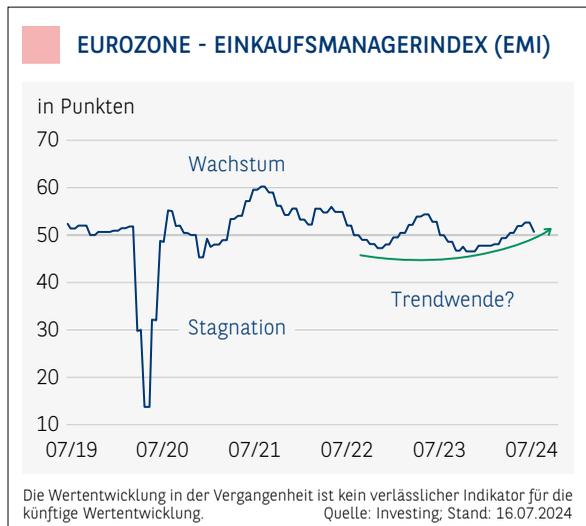
EURO STOXX 50 CAPPED BONUS ZERTIFIKAT

WKN / ISIN	PC5TYK / DE000PC5TYK6
Kurs des Basiswerts	4.904,51 EUR
Bonuskurs (Cap)	6.000,00 EUR
Barriere	4.000,00 EUR
Bewertungstag	19.12.2025
Geldkurs / Briefkurs	51,93 EUR / 51,94 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

Europas Aktien sind günstig. Da kommt es gerade zur richtigen Zeit, dass Großbritannien der EU die Hand reicht. Keir Starmer, der neue Premierminister in London, ist Brexit-Gegner. Umfragen zeigen, dass eine Mehrheit der Briten im Austritt ihres Landes aus der EU mittlerweile einen Fehler sieht. Ein schneller Wiedereintritt Großbritanniens ist allerdings schwierig, das Land muss wie jeder andere Beitrittskandidat zuvor alle Hürden meistern (siehe dazu auch den Beitrag ab Seite 44).

Während die Wahlen in Frankreich und Großbritannien medial auf große Aufmerksamkeit stießen, wurde das Ergebnis in Belgien kaum behandelt. Und auch hier gewannen im Juni europaskeptische Parteien. Ein ähnliches Ergebnis ist wohl auch bei den anstehenden Wahlen in Österreich zu erwarten, die Ende September stattfinden. Das Ringen um das „Projekt Europa“ geht also weiter. Dennoch spricht einiges für europäische Aktien, trotz politischer Unsicherheiten. Europas Aktien sind nämlich vergleichsweise günstig bewertet. Mit einem 12-Monats-KGV von 14 für den Euro Stoxx 50 ist Europa nach wie vor deutlich attraktiver als die USA. Der S&P 500 weist ein KGV von rund 20 auf. Die niedrige Bewertung europäischer Aktien ist natürlich auch den politischen Unsicherheiten geschuldet und wird sich nicht von heute auf morgen abbauen. Doch das ist genau der Reiz für Anleger. Fallen die anstehenden Wahlen, auch die Landtagswahlen in Deutschland, anders als erwartet aus, könnte der europäische Aktienmarkt den amerikanischen für einige Zeit outperformen.



Steigende Unternehmensgewinne. Flankenschutz könnte dabei auch von der Gewinnentwicklung kommen. Noch sind es die US-Unternehmen, die in diesem Punkt vorne liegen, doch einige Experten sind sich sicher, dass auch Europas Konzerne aufholen werden. Vor allem die von der Europäischen Zentralbank eingeleitete Zinswende könnte die Gewinne ankurbeln. In den zurückliegenden Monaten haben bereits zahlreiche Unternehmen, die im Euro Stoxx 50 gelistet sind, ihre Gewinnprognosen für das laufende Jahr angehoben. Unter dem Strich verbesserte sich das erwartete Gewinnwachstum von 1 auf 2 Prozent. Das scheint im ersten Moment nicht viel, könnte aber die Ouvertüre zu einer grundlegenden Trendwende sein. Im Unterschied zu den USA achten die Investoren in Europa derzeit jedoch vor allem auf die Risiken. Der Krieg gegen die Ukraine, Inflation, die unterschiedlichen Wahlergebnisse in den EU-Ländern – der Fokus ist klar negativ. In den USA hingegen schaut man auf die positiven Seiten, etwa auf das starke Wirtschaftswachstum. Doch was ist, wenn sich die Perspektiven vertauschen?

Ein Hinweis auf eine Stimmungsaufhellung in Europa bietet der Einkaufsmanagerindex für die Eurozone. Er reflektiert die Stimmung unter 300 Einkaufsmanagern europäischer Unternehmen. Seit einiger Zeit notiert er über 50 Punkten, was einer positiven Einschätzung entspricht. Die Entwicklung ist unsicher, wie der leichte Rückgang im Juli zeigt, dennoch geht der Trend nach oben. Vor diesem Hintergrund rechnen Analysten mit Kurssteigerungen beim Euro Stoxx 50. 5.400 Punkte lautet etwa das Ziel der DZ Bank bis Ende 2024.

Tech-Aktien mal günstiger

Wer Technologie-Aktien kauft, erwirbt die „Big Seven“ aus den USA, also Amazon, Apple und Co. Doch die sind mittlerweile hoch bewertet. Wir machen uns auf die Suche nach günstigeren Alternativen und werden in Europa fündig.



Welche Maschine ist günstiger? Die aus den USA oder aus Europa? Hinschauen lohnt, Europa bietet in Sachen Tech-Aktien gute Alternativen.

Die „Big Seven“, die „Großen Sieben“, sind in der Welt der Technologie-Aktien allgegenwärtig. Alphabet, Amazon, Apple, Meta, Microsoft, Nvidia und Tesla stehen in der Gunst der Anleger ganz oben. Wer Tech-Aktien kauft, kauft eines dieser Papiere. Das hat dazu geführt, dass die Big Seven zu den starken Outperformern an der Börse gehören. Nvidia etwa ist in den zurückliegenden Monaten komplett durch die Decke geschossen und hat allein in den letzten sechs Monaten um 150 Prozent zugelegt. Der S&P 500 kommt hingegen nur auf einen Zuwachs von rund 20 Prozent. Für die Aktionäre ist das natürlich ein tolles Ereignis, für alle anderen stellt sich die Frage: Jetzt noch investieren? Schwierig. Einerseits konnte Nvidia extrem gute Zahlen vorlegen, andererseits ist die Bewertung extrem hoch. Gute Aktien sind zwar teuer, sagt man an der Börse, doch bei einem Kurs-Gewinn-Verhältnis von über 50 im laufenden Jahr kann einem schon schwindelig werden.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE hat sich deshalb auf die Suche nach Technologie-Aktien gemacht, die einerseits von den großen Trendthemen Künstliche Intelligenz, Big Data und Mobilität profitieren – wie die Big Seven –, die aber von ihrer Bewertung her günstiger sind. Fündig wurden wir in Europa.

Schneider Electric – ganz schön cool. Wer viel rechnet, bekommt schnell einen heißen Kopf. Das gilt auch für Rechenzentren. Vor allem die Entwicklung der Künstlichen Intelligenz erfordert immer größere Rechenzentren, die enorme Mengen an Strom verbrauchen und damit Hitze erzeugen. Doch Server mögen keine Hitze. Werden sie zu warm, fallen sie aus. Deswegen müssen sie rund um die Uhr gekühlt werden. Das geht entweder mit Luftkühlung oder mit Flüssigkühlung, letztere kommt verstärkt zum Einsatz. Ein großer Player in diesem Bereich ist Schneider

ZALANDO DISCOUNT ZERTIFIKAT

WKN / ISIN	PC73BD / DE000PC73BD8
Kurs des Basiswerts	24,04 EUR
Cap	32,00 EUR
Bewertungstag	19.12.2025
Geldkurs / Briefkurs	21,50 EUR / 21,52 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

MINI LONG FUTURE AUF ELMOS

WKN / ISIN	PC88HR / DE000PC88HR3
Kurs des Basiswerts	82,30 EUR
Stop-Loss	68,6879 EUR
Basispreis	65,4170 EUR
Hebel	4,86
Geldkurs / Briefkurs	1,68 EUR / 1,71 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

SCHNEIDER ELECTRIC CAPPED BONUS ZERTIFIKAT

WKN / ISIN	PG1E55 / DE000PG1E550
Kurs des Basiswerts	230,10 EUR
Bonuskurs (Cap)	300,00 EUR
Barriere	200,00 EUR
Bewertungstag	19.12.2025
Geldkurs / Briefkurs	233,87 EUR / 233,97 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

Electric. Der französische Konzern meldete für das erste Quartal einen Rekordumsatz von 8,6 Milliarden Euro. Für das Gesamtjahr peilen die Franzosen einen Umsatz von knapp 38 Milliarden Euro und ein Betriebsergebnis von 6,8 Milliarden Euro an. Das KGV für 2024 ist mit knapp 30 nicht gering, dafür wächst das Unternehmen aber auch kräftig. Beim Gewinn je Aktie rechnen Analysten im laufenden Jahr mit knapp 8 Euro je Aktie, nach 7 Euro im Jahr 2023.

Elmos – so geht Mobilität. Wie auch immer die Mobilität der Zukunft aussieht, sie wird auf jeden Fall elektronischer. Elmos Semiconductor aus Dortmund stellt Halbleiter vor allem für die Autoindustrie her. Die Bausteine kommunizieren, messen, regeln und steuern die Sicherheits-, Komfort-, Antriebs- und Netzwerkfunktionen im Auto, ganz gleich, ob dieses nun über einen Benzinmotor verfügt oder mithilfe einer Batterie angetrieben wird. Für 2024 rechnen Analysten mit einem Umsatz von knapp 600 Millionen Euro und einem Betriebsergebnis von 147 Millionen Euro. Mit einem 14er-KGV für das laufen-

de Jahr sind die Elmos-Papiere eher günstig bewertet. Elmos wurde erst im Juni in den TecDAX aufgenommen. Ein Prestigegewinn, der bislang an der Börse kaum beachtet wurde.

Zalando – die Nummer 3 in Europa. O. k., zugegeben, wer es mit Amazon aufnehmen will, muss sich schon verdammt anstrengen. Mit einem Umsatz von über 600 Milliarden Dollar im laufenden Jahr ist der Onlinehändler nun mal die Nummer 1, in den USA und in Europa. Auf Platz 3 in Europa rangiert hierzulande Zalando, mit einem Umsatz von rund 10 Milliarden Euro. Kein Geheimtipp, Zalando ist schon seit vielen Jahren an der Börse notiert. Dennoch ist es günstiger als Amazon – mit einem 33er-KGV für das laufende Jahr und einem Kurs-Umsatz-Verhältnis von 0,6 (Amazon: KGV 43 und KUV 3,2). Zalando ist europäischer Marktführer im Onlinevertrieb von Damen-, Herren- und Kinderbekleidung sowie Schuhen – gegründet 2008 in Berlin. Onlinehandel muss nicht immer aus Amerika kommen.

ALTERNATIVE TECH-AKTIE AUS EUROPA IM BEWERTUNGSVERGLEICH

Unternehmen	aktueller Kurs	Marktkapitalisierung*	Umsatz 2024e*	Kurs-Umsatz-Verhältnis (KUV) 2024e	Ergebnis pro Aktie (EPS) 2024e	Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) 2024e	Dividende 2024e
Elmos	82,30	1,39	0,6	2,32	5,78	14	1,05
Schneider Electric	230,10	131,36	37,8	3,5	7,96	29	3,74
Zalando	24,04	6,25	10,4	0,6	0,73	33	-

Alle Angaben in Euro, e=Schätzung, *in Milliarden
Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist kein verlässlicher Indikator für die künftige Wertentwicklung.

Quelle: Bloomberg, eigene Schätzungen; Stand: 17.07.2024

Schokolade wird teurer

Wetterbedingte Ernteaussfälle in Westafrika haben den Kakaopreis explodieren lassen. Wegen des über Jahre oder Jahrzehnte viel zu niedrigen Kakaopreises drohen längerfristige Probleme. Leidtragende sind auch die Schokoladenkonzerne.



Diese „Tafel“ Schokolade geht nicht in den Handel, sondern an andere Hersteller, wo sie weiterverarbeitet wird.

Für Furore am Rohstoffmarkt sorgte zuletzt Kakao. Der Preis für eine Tonne Rohkakao kletterte erst im Februar über das Rekordhoch aus dem Jahr 1977 bei 5.010 US-Dollar. Doch danach ging die Kakao-Party erst so richtig los. Nach dem erstmaligen Überqueren der 10.000er-Marke im März ging es im April bis auf 12.261 Dollar aufwärts – in 24 Monaten hatte sich der Kakaopreis damit nahezu verfünffacht. Zuletzt kam es allerdings zu kräftigen Gewinnmitnahmen.

Auslöser der Kakaopreis-Explosion waren Wetterkapriolen, die möglicherweise dem Klimawandel geschuldet sind. Noch nie hat das Wetterphänomen El Niño so katastrophale Zustände in Afrika verursacht wie in diesem Jahr. Der Kontinent war von einer verheerenden Kombination aus Dürren und Überschwemmungen betroffen, die zur Ausbreitung einer Pflanzenkrankheit führte und die Kakao-Ernte enorm beeinträchtigte. Immerhin stammen rund 70 Prozent der weltweiten Kakao-Ernte aus Westafrika.

Der Kakaomarkt steuert in diesem Jahr auf ein Rekorddefizit von 400.000 Tonnen zu. Dass sich die Situation rasch ändert, ist nicht zu erwarten, denn die Kleinbauern, die ihre Ernte in den vergangenen Jahren oftmals unterhalb der Produktionskosten verkaufen mussten, haben kein Geld, um neue Bäume

zu pflanzen oder teure Dünge- oder Pflanzenschutzmittel zu kaufen. Wegen der über Jahre oder sogar Jahrzehnte viel zu niedrigen Kakaopreise wurde der Baumbestand in den westafrikanischen Ländern in den vergangenen Jahren kaum erneuert. Ältere Kakaobäume bringen geringere Erträge und werden immer anfälliger für schlechtes Wetter und Krankheiten. Neue Bäume brauchen jedoch einige Jahre, bis sie Früchte tragen. Zu allem Überfluss mischten zuletzt auch noch Terminmarktspekulanten und Hedgefonds am Markt mit und trieben den Kakaopreis zusätzlich in die Höhe.

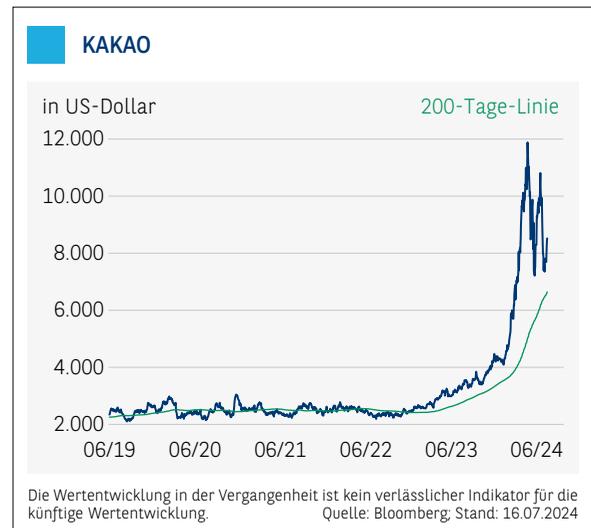
Schokoladenkonzerne als Leidtragende. Leidtragende der jüngsten Entwicklung war vor allem die Süßwarenindustrie, allen voran die Schokoladenhersteller. Sie sind für rund 90 Prozent der gesamten Kakao-Nachfrage verantwortlich. Einen Teil der höheren Rohstoffkosten konnten die Hersteller über Preiserhöhungen auffangen. Allerdings müssen die Konzerne hier vorsichtig agieren – zu große Preiserhöhungen würden Schokolade zu einem Luxusgut machen, auf das die Verbraucher bei Geldknappheit am ehesten verzichten.

Die Aktienkurse der Schokoladenhersteller taten sich in den vergangenen Monaten schwer. Die Auswahl an börsennotierten Schoko-Konzernen ist allerdings überschaubar. Einige bekannte Schokoladenproduzenten sind nicht an der Börse zu finden. So etwa zwei der nach Umsatz größten der Branche, Mars (USA) und Ferrero (Italien). Die Produkte der beiden Familienunternehmen sind weltbekannt. M&Ms, Snickers, Twix, Balisto, Bounty, Mars und Milky Way, um nur einige der Mars-Produkte zu nennen, oder Nutella, Kinder, Rocher, Raffaello, Mon Chéri, Küsschen, Duplo, Hanuta und Yogurette, um eine kleine Auswahl von Ferrero zu nennen.

Zu den größten börsennotierten Schokoladenherstellern zählt die US-amerikanische Mondelez International – früher Kraft Foods. Hierzulande bekannt ist der Konzern wegen seiner Schokoladenmarken Milka und Toblerone. Allerdings ist der Konzern kein reiner Schokoladenproduzent, er produziert auch andere Produkte wie etwa Oreo-Kekse, TUC oder Philadelphia-Frischkäse.

Auch der Schweizer Nahrungsmittelriese Nestlé ist im Schokoladengeschäft tätig. Seine Produkte kennen viele – After Eight, Choco Crossies, KitKat, Smarties, Lion, Nuts und Rolo, um nur einige zu nennen. Mit einem Süßwaren-Umsatz von 8,1 Milliarden Schweizer Franken mischte Nestlé im Schokoladenuniversum 2023 kräftig mit. Allerdings machte der Süßwarenbereich lediglich 9 Prozent vom Gesamtumsatz aus. Einer der wenigen fast reinen Schokoladenkonzerne ist der Schweizer Konzern Lindt & Sprüngli. Bekannt ist die Unternehmensgruppe vor allem wegen ihrer Goldhasen und ihrer Lindor-Kugeln. Der Konzern ist zwar börsennotiert, doch sind die Aktien von Lindt & Sprüngli nur in wenigen Depots zu finden, da sie mit einem Kurs von aktuell 105.800 Schweizer Franken (fast 109.000 Euro) zu den höchstnotierten an den internationalen Börsen zählen.

Barry Callebaut mit Ass im Ärmel. Einer der wichtigsten Konzerne im Schokoladen-Universum ist die ursprünglich belgisch-französische Barry Callebaut mit Hauptsitz in der Schweiz. Bekannte Produkte des Konzerns gibt es kaum. Und dennoch ist Barry Callebaut der weltweit führende Hersteller von hochwertigen Schokoladen- und Kakaoprodukten und beherrscht jeden Schritt der Wertschöpfungskette. Barry Callebaut liefert die Schokoladen-Rohmasse, die Nahrungsmittelhersteller, aber auch Chocolatiers, Confiseure und Bäckereien für ihre Verbraucherprodukte verwenden. Der Konzern bezeichnet sich daher selbst als Herz und Motor zugleich für die Schokoladen- und Kakaoindustrie. Bei den meisten bekannten Schokoladenprodukten hat möglicherweise Barry Callebaut seine Hände im



Spiel. Der Konzern hat innerhalb der Branche ein Ass im Ärmel – höhere Inputkosten müssen die Kunden übernehmen, da inflationäre Einflüsse durch das sogenannte Cost-Plus-Modell abgesichert sind. Barry Callebaut kann die höheren Rohstoffpreise also komplett an seine Kunden weitergeben. Dies führte dazu, dass der Konzern seine Umsätze in den ersten neun Monaten des laufenden Geschäftsjahrs im Jahresvergleich um 16 Prozent auf 7,3 Milliarden Franken steigern konnte. Mengemäßig verkaufte Barry Callebaut im dritten Quartal allerdings 0,3 Prozent weniger als im Vorjahr, was auf eine Konsolidierung im Schokogeschäft hindeutet. Die Aktie brach daraufhin um fast 10 Prozent ein.

SCHOKOLADENKONZERNE IM BEWERTUNGSVERGLEICH

Unternehmen	aktueller Kurs	Marktkapitalisierung*	Umsatz 2024e*	Kurs-Umsatz-Verhältnis (KUV) 2024e	Ergebnis pro Aktie (EPS) 2024e	Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) 2024e	Dividende 2024e
Nestlé	93,14	244,15	94,66	2,58	4,64	20,1	3,16
Mondelez **	64,35	86,32	36,83	2,34	3,51	18,3	1,77
Hershey **	188,92	38,21	11,45	3,34	9,78	19,3	5,42
Lindt & Sprüngli	105.800,00	24,54	5,50	4,46	2.832,00	37,4	1.487,00
Barry Callebaut	1.391,00	7,61	9,66	0,79	48,88	28,5	29,00

Alle Angaben in CHF, **in USD, e=Schätzung, *in Milliarden
Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist kein verlässlicher Indikator für die künftige Wertentwicklung.

Quelle: Bloomberg, eigene Schätzungen; Stand: 16.07.2024



Eine saubere Sache – wenn die „Laura Maersk“ anlegt, müssen Ausflugsboote nicht fliehen. Das Containerschiff kann mit Methanol fahren.

Klimaschutz auf hoher See

Über 200 Millionen Tonnen klimaschädliches Kohlenstoffdioxid stoßen die Containerschiffe jedes Jahr aus. Das muss sich ändern. AP Moeller-Maersk hat dabei eine Vorreiterrolle übernommen.

Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist dreckig – o. k, zugegeben, das bekannte Seemannslied geht textmäßig anders, aber unsere überarbeitete Version ist dafür hochaktuell. Die Seefahrt gehört zu den großen Umweltsündern, und sei sie auch noch so schön. Allein der durch die Containerschiffahrt verursachte jährliche Ausstoß an Kohlenstoffdioxid, kurz CO₂, beläuft sich auf 200 Millionen Tonnen. Das ist ungefähr ein Drittel des jährlichen CO₂-Ausstoßes der gesamten Wirtschaft in Deutschland.

Dabei hat gerade die Containerschiffahrt schon einiges unternommen, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Das sieht man sowohl am Rückgang der Menge – seit 2020 ist der CO₂-Ausstoß um rund 10 Millionen Tonnen gesunken –, aber auch am Ausstoß von CO₂ je beförderter Tonne Fracht auf einer Meile. Lag diese bei der Containerschiffahrt vor zehn Jahren noch bei etwa 16 Tonnen, sind es nun 12 Tonnen. Doch die Zahlen haben ihre Tücken. Denn der Rückgang ist nicht allein auf Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung zurückzuführen. Einerseits spielt Corona eine wichtige Rolle. Durch

den Ausbruch der Pandemie wurde die Schifffahrt seit 2020 massiv eingeschränkt. Es fuhren schlichtweg weniger Schiffe, weswegen der CO₂-Ausstoß rückläufig war. Und, die Schiffe werden stets größer. Deswegen kann heute mehr Fracht pro Containerschiff transportiert werden als vor zehn Jahren. Das senkt den CO₂-Ausstoß je Tonne, hat aber wenig mit Klimaschutzmaßnahmen zu tun. Dennoch gibt es durchaus Versuche seitens der Schiffbauer und der Reedereien, das

AP MOELLER-MAERSK B DISCOUNT ZERTIFIKAT

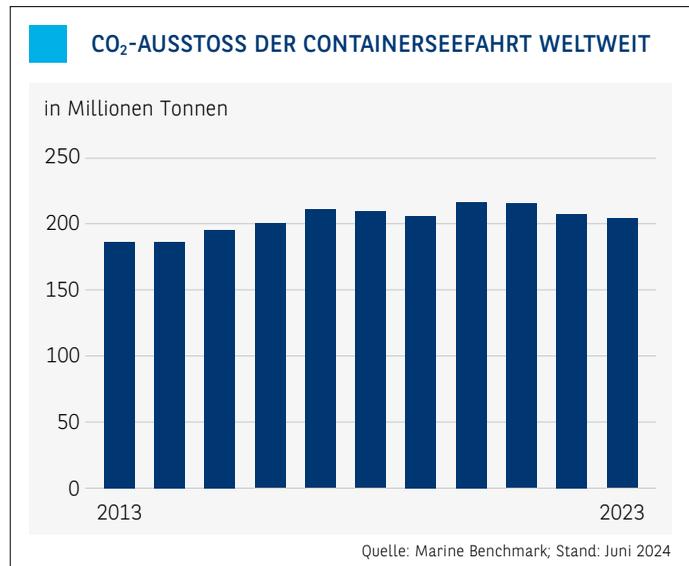
WKN / ISIN	PC9278 / DE000PC92784
Kurs des Basiswerts	10.845,39 DKK
Cap	13.500,00 DKK
Bewertungstag	20.12.2024
Geldkurs / Briefkurs	143,37 EUR / 145,37 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank. Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

Thema Klimaschutz ernsthaft anzugehen und an einer effektiven Verringerung des CO₂-Ausstoßes je Schiff zu arbeiten. Die dänische Reederei AP Moeller-Maersk etwa will bis 2040 klimaneutral arbeiten. Die Weichen dafür müssen heute gestellt werden, da ein Schiff eine durchschnittliche Lebensdauer von 20 bis 25 Jahren hat. Was heute bei den Schiffbauern bestellt wird, belastet die Klimabilanz in den kommenden 25 Jahren.

So hat AP Moeller-Maersk nun zahlreiche Bestellungen für Containerschiffe mit Zweitstoffmotor aufgegeben, das sind Schiffe, die auch mit Methanol betrieben werden können. Der Anfang ist gemacht, im zurückliegenden Jahr wurde mit der „Laura Maersk“ das erste „grüne“ Containerschiff in Dienst gestellt. Der Name ist Programm: Das erste Schiff, das der Unternehmensgründer Peter Mærsk Møller 1886 kaufte, taufte er „Laura“. Damit startete eine Erfolgsgeschichte, AP Moeller-Maersk ist heute der zweitgrößte Containerschiffahrtbetreiber der Welt. Mit der „Laura Maersk“ soll die Geschichte nun fortgesetzt werden.

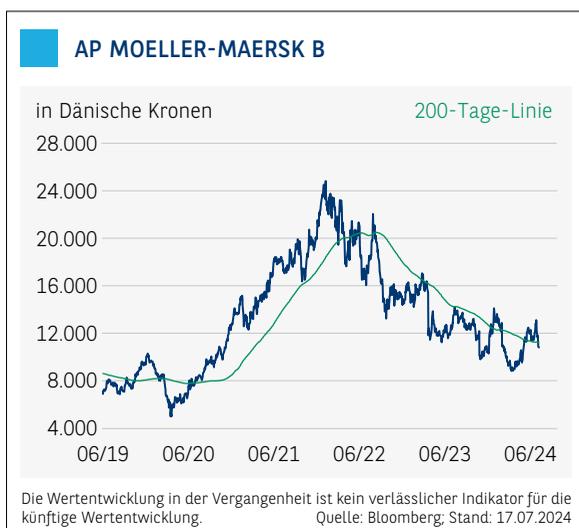
An grünem Methanol mangelt es. Doch wie „grün“ die Schiffe letztendlich wirklich fahren, hängt natürlich von der Herkunft des Methanols ab. Nur wenn bei der Methanolherstellung selbst kein zusätzliches CO₂ anfällt, fährt das Schiff auch wirklich klimaneutral. Und es muss selbstverständlich auch tatsächlich mit Methanol fahren, was aber nicht immer gelingt. Denn die Methanolherstellung hinkt der Nachfrage hinterher.



Jährlich werden rund 110 Millionen Tonnen Methanol produziert – das meiste davon nicht klimaneutral, die Menge an produziertem grünem Methanol beläuft sich derzeit auf nur 200.000 Tonnen. Die nun in Bau befindlichen oder in Betrieb genommenen Methanolschiffe sind mit Motoren ausgestattet, die auch klassischen Marinediesel tanken können. Das Label „Methanol“ ist dann quasi eine Art „Zukunftsbonus“, weil die Schiffe aus Kostengründen und aus Mangel an Methanol, erst recht an grünem Methanol, mit klassischen Treibstoffen über die Meere schippern, was eben nicht klimaneutral ist.

Um die Versorgung der firmeneigenen Schiffsflotte mit grünem Methanol in Zukunft zu sichern, ist AP Moeller-Maersk mehrere Partnerschaften mit Unternehmen eingegangen. Darunter auch mit dem dänischen Energieversorger Orsted. Neue Produktionskapazitäten in der Größenordnung von bis zu 730.000 Tonnen grünem Methanol im Jahr sollen aufgebaut werden.

Bei Verfehlung drohen Strafen. Damit nimmt AP Moeller-Maersk eine Vorreiterstellung in der Schifffahrt ein. Bei anderen Reedereien sind die CO₂-freien Zukunftspläne noch deutlich unkonkreter. Dabei drängt die Zeit. Die Schiffe der nächsten Generation müssen jetzt bestellt und gebaut werden, ansonsten drohen den Reedereien aufgrund der sich verschärfenden Klimaziele ernsthafte Strafen, auch an der Börse. AP Moeller-Maersk hat ein glaubhaftes Konzept und erste konkrete Schritte vorzuweisen.



Weniger schmeckt besser

Bei Aktienrückkäufen verringert sich die Anzahl an Aktien, was ihren Wert positiv beeinflusst. Doch nicht immer sind Rückkäufe sinnvoll. Über die Vor- und Nachteile von Aktienrückkäufen seitens Unternehmen an der Börse.



Mmmh lecker, Pizza. Da dürfen die Stücke gerne auch mal größer sein. An der Börse sorgen dafür Aktienrückkaufprogramme.

Rund 16 Milliarden Euro werden die DAX-Konzerne im laufenden Jahr in den Rückkauf eigener Aktien investieren. Aktienrückkauf, auf Englisch „Buyback“, ist ein neuer Trend, sagen Experten, der in ganz Europa auszumachen ist. Insgesamt könnten in den kommenden Jahren von den Unternehmen, die im STOXX Europe 600 gelistet sind, über 160 Milliarden Euro in Aktienrückkaufprogramme gesteckt werden. Möglich ist das, weil viele europäische Unternehmen auf sehr großen Cash-Reserven sitzen. Diese wurden vor allem während der Corona-Pandemie aufgebaut und warten nun auf ihre Ausgabe. Dabei sind Aktienrückkäufe nicht unumstritten. Einerseits gelten sie als Kurstreiber. Denn je weniger Aktien ein Unternehmen ausstehen hat, desto größer fällt der Gewinn je Papier aus. Und auch die Dividende je Aktie steigt. Das gleicht, so sagen Beobachter, einer Pizza, die neu aufgeschnitten wird. Die Pizzastücke werden größer, wenn weniger Teile geschnitten werden. Andererseits, so wenden Kritiker ein, stellt sich die Frage, ob die Unternehmen mit ihrem Geld nichts Besseres anfangen können, als eigene Aktien zurückzukaufen.

Wären Investitionen in Forschung und Entwicklung nicht sinnvoller, oder gar ein Zukauf konkurrierender Unternehmen, also Übernahmen? Ja, das ist denkbar. Aktienrückkäufe sind nur dann sinnvoll, wenn sie Teil einer umfassenden Unternehmensstrategie sind und nicht das Ergebnis einer „Wir-wissen-nicht-was-wir-sonst-mit-dem-Geld-anfangen-sollen“-Aktion.

DEUTSCHE POST CAPPED BONUS ZERTIFIKAT

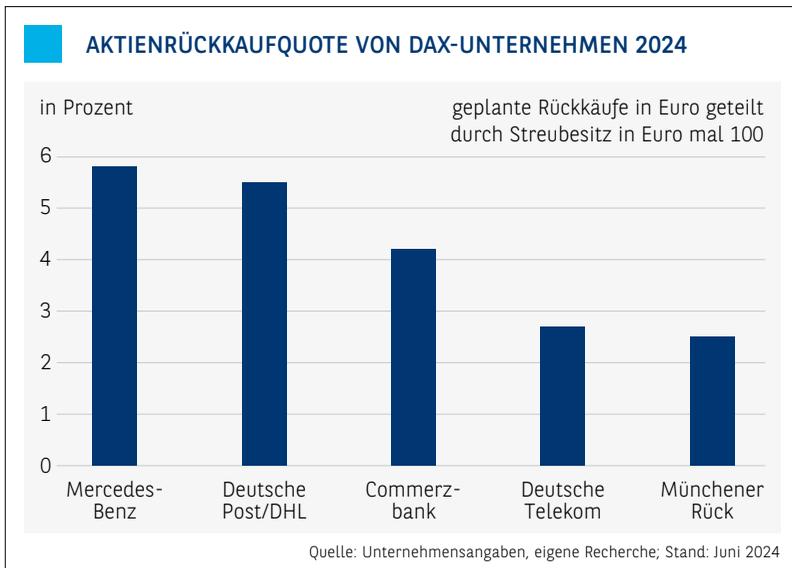
WKN / ISIN	PC1WHQ / DE000PC1WHQ1
Kurs des Basiswerts	40,34 EUR
Bonuskurs (Cap)	54,00 EUR
Barriere	35,00 EUR
Bewertungstag	20.06.2025
Geldkurs / Briefkurs	44,86 EUR / 44,87 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank. Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

Zudem müssen die Aktien, die zurückgekauft werden, de facto vernichtet werden, nur so tragen sie zur Wertsteigerung der verbleibenden Aktien bei. Werden sie hingegen an die Mitarbeiter des Unternehmens ausgegeben, was auch sehr beliebt ist, handelt es sich nur um eine Verschiebung von Kapital, das eigentlich den Aktionären gehört.

Beachtenswerte Zahlen. Aktienrückkäufe haben eine lange Tradition, vor allem im angelsächsischen Raum, wo der Gedanke des Shareholder Values intensiv praktiziert wird. Laut Goldman Sachs könnten amerikanischen Unternehmen im laufenden Jahr für rund 925 Milliarden Dollar eigene Aktien zurückkaufen.

Dagegen fallen die Buybacks der deutschen Unternehmen noch relativ gering aus, dennoch sind sie mit den nun anvisierten 16 Milliarden Euro beachtenswert. Zu den Spitzenreitern in Sachen Rückkauf gehört unter anderem Mercedes-Benz. Der Autokonzern hat für den Zeitraum 2023 bis 2025 zwei Rückkaufprogramme in Höhe von zusammen 7 Milliarden Euro bekannt gegeben. 2024 könnten rund 3 Milliarden Euro für eigene Aktien ausgegeben werden. Demnach würde Mercedes-Benz für das laufende Jahr eine Aktienrückkaufquote von knapp 6 Prozent aufweisen. Die Quote setzt die geplanten Rückkäufe ins Verhältnis zu den an der Börse gehandelten Aktien, dem



Free Float. Je höher die Quote, desto größer der mögliche Einfluss des Rückkaufs auf die am Markt verbleibenden Aktien. Zu den Aktienrückkäufern unter den DAX-Unternehmen mit einer hohen Rückkaufquote gehört auch die Deutsche Post/DHL. Der Logistikkonzern hatte ursprünglich ein Rückkaufprogramm in Höhe von 3 Milliarden Euro bekannt gegeben. Dieses wurde jüngst um 1 Milliarde Euro aufgestockt. Das Rückkaufprogramm wurde zudem um ein Jahr verlängert, es soll nun Ende 2025 auslaufen. Bis dahin müssen Aktien im Gesamtwert von rund 4 Milliarden Euro aus dem Verkehr genommen werden. Für 2024 könnte sich die Rückkaufsumme auf 2 Milliarden Euro summieren.

Risiken und Chancen. Bleibt die Frage, wie groß der Effekt eines Aktienrückkaufs auf den Kurs einer Aktie ist. Kritiker verweisen darauf, dass Rückkaufprogramme oft durchgeführt werden, wenn der Aktienkurs zuvor schon gut gelaufen ist. Unter dem Strich bedeutet das, dass die Aktien schlichtweg zu teuer zurückgekauft werden und der Aktienpreis damit künstlich in die Höhe getrieben wird. Endet dann das Rückkaufprogramm, ist die Gefahr einer größeren Korrektur sehr hoch. Optimisten sehen aber dennoch in Rückkaufprogrammen eine gute Chance für Anleger. Vor allem dann, wenn das Buyback in Zeiten passiert, in denen das Unternehmen gute Zahlen vorlegt. Dann treffen weniger Aktien auf steigende Konzernumsätze und -gewinne, ein möglicher Erfolgsmix an der Börse.



Fleisch 2.0 mit Hindernissen

In den USA gewinnt ein Trend an Fahrt: Kultiviertes Fleisch aus künstlicher Produktion wird vor dem Hintergrund von Lebensmittelknappheit und zunehmendem Interesse an Tierwohl zur ernst zu nehmenden Alternative. Das schmeckt nicht allen.



Sieht aus wie Fleisch, schmeckt wie Fleisch – ist Fleisch. Kultiviertes Fleisch ist Fleisch, das außerhalb des Tieres gezüchtet wurde.

An Herausforderungen mangelt es der Menschheit bekanntlich nicht. Zu den sich zuspitzenden geopolitischen Konflikten gesellt sich zum einen der sich beschleunigende Klimawandel. Zum anderen stellt sich die Frage nach der Ernährung einer weiterhin wachsenden Weltbevölkerung. Hier spielt nicht nur eine Rolle, dass insgesamt 2,3 Milliarden Menschen, also knapp 30 Prozent der Weltbevölkerung, im Jahr 2021 keine zuverlässige und sichere Versorgung mit ausreichender Ernährung hatten – es kommt noch hinzu, dass in den Ländern, in denen es den Menschen vergleichsweise gut geht und in denen Mittel- und Oberschicht wachsen, der Appetit auf Fleisch immer größer wird. Auf den ersten Blick sind das Klima und die Versorgung mit Fleisch zwar zwei verschiedene Paar Schuhe, doch bei genauem Hinsehen ergeben sich Zusammenhänge. So trägt die industrielle Tierhaltung 15 Prozent zu den weltweiten Treibhausgasemissionen bei. Vor dem Hintergrund, dass sich Schätzungen zufolge die Nachfrage nach Fleisch bis 2050 voraussichtlich verdoppeln wird, sind hier Lösungen gefragt. Ein Ansatz dafür könnte etwa in „cultivated meat“ bestehen, zu Deutsch in kultiviertem, also künstlich produziertem Fleisch, auch als Clean Meat umschrieben.

„Nachhaltigere und humanere Möglichkeit.“ Brooke Whitney, Sprecherin von Upside Foods, einem von mehr als 40 Unternehmen, die in den USA in diesem Bereich tätig sind, erklärt

im Interview mit MÄRKTE & ZERTIFIKATE, worum es dabei geht: „Bei kultiviertem Fleisch handelt es sich um Fleisch, das direkt aus echten tierischen Zellen gezüchtet wurde. Diese Produkte sind dieselben Fleischprodukte, die die Menschen kennen und lieben, nur eben außerhalb des Körpers eines Tieres hergestellt.“ Für sie wird damit ein Zweck abseits der bloßen Nahrungsaufnahme erfüllt: „Kultiviertes Fleisch kann dazu beitragen, die Herausforderungen der Menschheit zu bewältigen, indem es eine nachhaltigere und humanere Möglichkeit bietet, die weltweit steigende Nachfrage nach Fleisch zu decken.“

Die Politik blockiert. Doch kultiviertes Fleisch scheint einigen Politikern ein Dorn im Auge zu sein. So hat etwa Floridas republikanischer Gouverneur Ron DeSantis jüngst ein Gesetz unterzeichnet, das Verkauf und Produktion von kultiviertem Fleisch in seinem Bundesstaat verbietet – obwohl unter anderem Upside Foods mittlerweile eine Zulassung der Gesundheitsbehörde FDA hat. Hier spielt auch Protektionismus eine Rolle: „Leider gibt es einen besorgniserregenden Trend, dass Staaten unter dem Druck von Lobbyisten, die die konventionelle Fleischindustrie vertreten, Verbote für kultiviertes Fleisch erlassen“, sagt Brooke Whitney. Sie sieht aber auch große Potenziale: „Vor allem die jüngeren Generationen sind zunehmend besorgt über die ökologischen und ethischen Auswirkungen der traditionellen Fleischproduktion. Sie sind geneigt, nachhaltige Alternativen zu erforschen, und sind im Allgemeinen offener für neue Technologien, die Lösungen für diese Probleme bieten.“

Kultiviertes Fleisch könnte einer der kommenden Trends in der Lebensmittelbranche werden – es sind aber noch einige Hürden zu nehmen. Zudem gibt es für Aktionäre kaum Möglichkeiten, in Clean Meat zu investieren. Upside Food ist nicht börsennotiert. Zwar sind fast alle großen Lebensmittelkonzerne in Clean Meat investiert oder arbeiten an entsprechenden Produkten, doch diese machen nur einen kleinen Anteil am Gesamtumsatz aus. Deswegen lautet die Devise: Abwarten, bis die ersten Clean-Meat-Unternehmen an die Börse kommen.

Interview mit Brooke Whitney, Lead Communication bei Upside Foods

„Die Verbraucher sind neugierig.“

Im Interview spricht Brooke Whitney von Upside Foods über Reaktionen auf kultiviertes Fleisch, das ihr Unternehmen produziert. Brooke Whitney ist bei Upside Foods für die Kommunikation des Unternehmens verantwortlich.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Frau Whitney, können Sie kurz das Prinzip von kultiviertem Fleisch erklären?*

Brooke Whitney: Der Prozess beginnt mit der Entnahme einer Zellprobe von einem Tier oder einer befruchteten Eizelle, die dann in ein Gefäß, den sogenannten Kultivator, gegeben wird. Anschließend werden die Zellen mit den Nährstoffen versorgt, die sie für ihr Wachstum und ihre Vermehrung benötigen, wie etwa Aminosäuren, Zucker, Kohlenhydrate, Vitamine und mehr. Im Wesentlichen versuchen wir, die Bedingungen nachzubilden, die im Körper eines Tieres herrschen. Sobald das Fleisch fertig ist, nehmen wir es von den Züchtern ab und bereiten es wie jedes andere Fleischprodukt zu.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Wie sind Sie auf die Idee gekommen, Fleisch direkt aus tierischen Zellen zu züchten?*

Brooke Whitney: Upside-Foods-Gründer Uma Valeti nahm während seiner Ausbildung zum Kardiologen im Jahr 2005 an einer Studie teil, die sich mit der Verwendung von Stammzellen zur Regeneration von durch Herzinfarkte geschädigten Muskelzellen befasste. Dabei erkannte er das Potenzial, die gleichen Prinzipien auf die Kultivierung tierischer Zellen zur Fleischproduktion anzuwenden. Je mehr er über das Konzept nachdachte, desto mehr erkannte er, dass es die Fleischproduktion in großem Maßstab revolutionieren könnte. Er beschloss, seine medizinische Karriere aufzugeben, um diese Idee zu verwirklichen.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Welches Potenzial sehen Sie für den Markt?*

Brooke Whitney: Der größte Meilenstein auf dem Weg zum kommerziellen Maßstab und ein wichtiger limitierender Faktor ist die behördliche Genehmigung auf Bundesebene. Um eine breitere Verfügbarkeit zu erreichen, müssen wir die

Produktion steigern und die Kosten durch technisches Scale-up, Entwicklung der Lieferkette und Kostenoptimierung senken. Die Komplexität dieser Faktoren macht die Vorhersage eines konkreten Zeitplans schwierig.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Wie hoch ist die Akzeptanz der Verbraucher?*

Brooke Whitney: In den USA gewinnt kultiviertes Fleisch an Zugkraft und zeigt vielversprechende Anzeichen für die Akzeptanz bei den Verbrauchern. Es ist offensichtlich, dass die Verbraucher wirklich neugierig auf kultiviertes Fleisch sind, auch wenn die meisten es noch nicht selbst erlebt haben. Wir haben sehr positive Rückmeldungen von Verkostungen erhalten.

MÄRKTE & ZERTIFIKATE: *Aus der Ferne betrachtet geht die größte Bedrohung für Zuchtfleisch und Upside Foods in den USA von Verboten durch die Politik aus.*

Brooke Whitney: Gesetze, die kultiviertes Fleisch verbieten, ignorieren Experten für Lebensmittelsicherheit und Wissenschaft, schränken die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher ein und behindern Innovationen. Das macht Politiker zur Lebensmittelpolizei und ignoriert die Lebensmittelsicherheitsexperten des USDA und der FDA, die das Fleisch als sicher eingestuft haben. Es schützt nicht die Verbraucher – es schützt etablierte Interessen, widerspricht den Grundsätzen der freien Marktwirtschaft und behindert den Fortschritt und die Schaffung von Arbeitsplätzen. In der zurückliegenden Legislaturperiode haben acht Staaten solche Verbote in Erwägung gezogen, aber zum Glück haben die meisten Gesetzgeber diese Versuche, die Wahlmöglichkeiten der Verbraucher einzuschränken, zurückgewiesen.

Die im Interview geäußerten Meinungen geben nicht die Ansichten der Redaktion oder des Herausgebers wieder.



Die Solarbranche war 2023 bereits für 16 Prozent der gesamten Silbernachfrage verantwortlich – Tendenz steigend.

Sonnige Aussichten

Die Silbernachfrage steigt, das Angebot stagniert – Silber könnte 2024 in sein viertes Defizit-Jahr in Folge laufen. Der Silberpreis kletterte jüngst auf ein 11-Jahres-Hoch. Die Aussichten für weitere Kurssteigerungen sind vielversprechend.

Während der Goldpreis in diesem Jahr auf neue Rekordhöhen kletterte, ist der Silberpreis von seiner Bestmarke aus dem Jahr 1980 bei 48,70 US-Dollar je Feinunze (etwa 31,1 Gramm) noch weit entfernt. Doch auch der Silberpreis machte zuletzt auf sich aufmerksam, als er Mitte Mai erstmals seit mehr als zehn Jahren wieder über die runde Marke von 30 US-Dollar kletterte. Bei 32,50 Dollar erreichte der Silberpreis daraufhin ein 11-Jahres-Hoch und stellte mit einem Anstieg von mehr als 30 Prozent seit Jahresanfang sogar die Entwicklung des Goldpreises klar in den Schatten.

Gründe für die zuletzt gute Silberpreisentwicklung gibt es einige. Ähnlich wie der Goldpreis profitiert auch der Silberpreis von der Aussicht auf sinkende Zinsen. Gold und Silber werfen keinerlei Zinsen oder sonstige Erträge ab. Sinken aber die Zinsen, verlieren vor allem verzinste Anlagealternativen an Attraktivität. Bei Silber haben Zinssenkungen allerdings noch einen anderen Effekt – Zinssenkungen beleben in der Regel die Konjunktur. Und da rund die Hälfte der gesamten Silbernachfrage aus der Industrie stammt, profitiert Silber von einem konjunkturellen Aufschwung deutlich stärker als beispielsweise Gold.

Elektromobilität und PV die Treiber. Silber spielt eine bedeutende Rolle bei der Energiewende, speziell bei der Elektrifizierung, schließlich besitzt das Edelmetall die höchste elektrische

Leitfähigkeit aller Metalle. Silber wird unter anderem bei der Herstellung von Solarzellen verwendet – der Photovoltaik-Sektor gilt dabei als wichtigste Quelle für die CO₂-freie Stromerzeugung. Kräftige Kapazitätserweiterungen im Bereich Photovoltaik (PV) und eine schnellere Einführung von Solarzellen der neuen Generation haben die Silbernachfrage zuletzt kräftig angeschoben. Nach Schätzungen des Silver Institutes erreichte die Nachfrage 2023 einen neuen Höchststand von 194 Millionen Unzen Silber, womit die Nachfrage des Vorjahrs um



64 Prozent übertroffen wurde. Der PV-Sektor stand 2023 somit bereits für 16 Prozent der weltweiten Silbernachfrage.

Und auch die Automobilindustrie benötigt immer mehr Silber; schließlich durchläuft diese gerade einen Wandel zur Elektrifizierung. Werden in einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor derzeit schätzungsweise zwischen 15 und 28 Gramm Silber verbaut, so liegt der Silberanteil in einem Fahrzeug mit Elektromotor deutlich höher – das Silver Institute schätzt, dass in einem E-Auto zwischen 1,6- und 2,2-mal so viel Silber verbaut wird. Schon jetzt benötigt die Automobilindustrie jährlich rund 60 Millionen Unzen Silber. Wegen des Wandels zur Elektromobilität soll sich die Nachfrage bis 2025 um gut 50 Prozent auf 90 Millionen Unzen pro Jahr erhöhen.

PV-Sektor heiß gelaufen. Die PV-Branche und die Automobilindustrie standen 2023 somit zusammen bereits für mehr als 21 Prozent der gesamten Silbernachfrage – Tendenz steigend. Nach Schätzungen des Silver Institutes könnte der Anteil 2024 bereits bei etwa 25 Prozent liegen. Allerdings muss hier in den kommenden Jahren mit Schwankungen gerechnet werden. Die PV-Branche ist 2023 schnell gewachsen – möglicherweise zu schnell. Global lag die Produktionskapazität von Solarmodulen 2023 bei schätzungsweise 800 Gigawatt. Von dieser Kapazität entfiel ein überragender Anteil von 600 Gigawatt auf China. Die gesamte Nachfrage konnte im vergangenen Jahr mit lediglich 300 bis 400 Gigawatt jedoch nicht annähernd Schritt halten. Diese erhebliche Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage führte zu einem drastischen Preissturz von über 50 Prozent innerhalb eines halben Jahres. Diese Entwicklung hat die gesamte Industrie vor massive Probleme gestellt, die von Überkapazitäten bis hin zu finanziellen Engpässen reichen. Innerhalb der Branche muss eine Konsolidierung stattfinden – viele kleinere Hersteller werden nicht überleben. Schätzungen, dass allein der PV-Sektor bis 2030 bereits für 30 Prozent der weltweiten Silbernachfrage stehen wird, sind somit mit Vorsicht zu genießen. Dennoch sind die Aussichten für Silber vielversprechend, denn der stetig steigenden Nachfrage steht ein stagnierendes oder sogar leicht rückläufiges Angebot gegenüber.

Angebot rückläufig. Silber wird wie viele andere Metalle in den Minen abgebaut. Allerdings gibt es nur sehr wenige reine Silberminen. Fast 70 Prozent des abgebauten Silbers stammt aus Minen, in denen Silber lediglich ein Nebenprodukt ist. Die Steuerung der Silberproduktion gestaltet sich somit eher schwierig. Soziale Unruhen und Streiks bescheren den Bergbau-Un-

MINI FUTURES AUF SILBER

SILBER MINI LONG

WKN / ISIN	PC7KNX / DE000PC7KNX7
Kurs des Basiswerts	30,87 USD
Stop-Loss	25,4010 USD
Basispreis	24,6612 USD
Hebel	4,99
Geldkurs / Briefkurs	5,71 EUR / 5,72 EUR

SILBER MINI SHORT

WKN / ISIN	PC8CWX / DE000PC8CWX3
Kurs des Basiswerts	30,87 USD
Stop-Loss	36,0120 USD
Basispreis	37,1258 USD
Hebel	4,99
Geldkurs / Briefkurs	5,68 EUR / 5,69 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank.
Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

ternehmen regelmäßig Produktionseinbußen. Auch sinkt die Ausbeute der Minen, da sie immer tiefer hinab müssen, um noch Erze mit hohen Metallgehalten zu finden. Da zudem noch die Betriebs- und Finanzierungskosten gestiegen sind, leidet der Silbermarkt seit Jahren unter einer rückläufigen Primärproduktion. 2023 sank die Minenproduktion im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1 Prozent auf 830,5 Millionen Unzen. Im Gegenzug wurden 179 Millionen Unzen Silber recycelt, was gut 1 Prozent mehr war als im Vorjahr. Das Angebot hat sich im vergangenen Jahr somit kaum verändert. 2024 wird sich die Produktion aller Voraussicht nach nochmals um rund 1 Prozent auf 823 Millionen Unzen abschwächen. Die recycelte Menge Silber dürfte in etwa gleich bleiben, womit das gesamte Angebot leicht zurückgehen dürfte. 2023 kam es bei Ausklammerung der stark schwankenden ETF-Nachfrage bereits zu einem Angebotsdefizit von 184 Millionen Unzen. In diesem Jahr erwartet das Silver Institute ein Angebotsdefizit von 215 Millionen Unzen. Es wäre bereits das vierte Defizit-Jahr in Folge. Der Markt konnte diese Defizite ohne gewaltige Preisschwankungen wegstecken, da die Bestände in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten kräftig aufgebaut wurden – Ende 2023 beliefen sich die bekannten Bestände auf 1,22 Milliarden Unzen. Viele weitere Jahre mit Defiziten in der Größenordnung von 200 Millionen Unzen wird sich der Markt somit aber kaum leisten können.

100 Dollar wohl unrealistisch

Die OPEC+ kündigte jüngst an, einen Teil ihrer zuletzt vereinbarten Förderkürzungen ab Oktober zurückzunehmen. Der Ölmarkt dürfte zunächst aber noch unterversorgt bleiben. Ein Anstieg der Nachfrage ist so schnell aber nicht zu erwarten.



Anfang Juni rutschte der Preis für Rohöl der Nordseesorte Brent erstmals seit Anfang Februar wieder unter Marke von 80 US-Dollar je Barrel (etwa 159 Liter). Diese Marke hat am Markt eine gewisse Bedeutung – es ist in etwa das Ölpreisniveau, das Saudi-Arabien Schätzungen zufolge benötigt, um einen ausgeglichenen Staatshaushalt zu erreichen. Immerhin trägt Erdöl gut 40 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Landes bei. Mit einem Marktanteil von rund 13 Prozent an der gesamten Ölproduktion ist Saudi-Arabien hinter den USA der zweitgrößte Ölförderer der Welt. Doch Saudi-Arabien ist nicht nur der zweitgrößte Einzelförderer, das Königreich gilt auch als Kopf des Interessenverbands OPEC+, der mit seinen 23 Mitgliedern auf einen Marktanteil von etwa 50 Prozent an der weltweiten Ölproduktion kommt. Saudi-Arabien war in den vergangenen Jahren bestrebt, den Ölpreis oberhalb der 80-Dollar-Marke zu halten. Aber das Land macht keinen Hehl daraus, dass es einen Jahresdurchschnittspreis von 100 US-Dollar pro Barrel anstrebt.

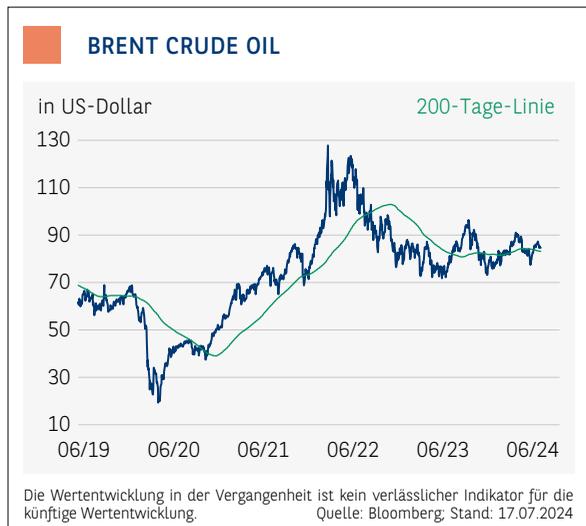
OPEC+ kündigt Änderungen an. Um den Ölpreis zu stabilisieren, hat die OPEC+ in den vergangenen Jahren mehrfach

das Angebot verknappt, indem die einzelnen Mitgliedstaaten ihre Fördermengen drosselten. Als großer Treiber dieser Förderkürzungen gilt Saudi-Arabien. Inzwischen nimmt die OPEC+ pro Tag etwa 5,86 Millionen Barrel Rohöl vom Markt. Die Struktur dieser Kürzungen ist mittlerweile etwas unübersichtlich. Auf eine 2022 beschlossene kollektive Förderkürzung der OPEC+ von 2,0 Millionen Barrel pro Tag folgten im April 2023 auf Druck Saudi-Arabiens freiwillige Förderkürzungen von neun Mitgliedern über 1,66 Millionen Barrel pro Tag. Seit Juli 2023 kamen ebenfalls auf Druck Saudi-Arabiens weitere freiwillige Kürzungen über 2,2 Millionen Barrel pro Tag hinzu. An dieser Maßnahme beteiligten sich insgesamt acht Mitgliedstaaten. Saudi-Arabien war nicht nur der Taktgeber der jüngsten Kürzungen über insgesamt 3,86 Millionen Barrel pro Tag, das Land trägt mit rund 1,5 Millionen Barrel pro Tag auch den Hauptanteil an den Kürzungen.

Die Ölpreise gerieten Anfang Juni etwas unter Druck, nachdem die OPEC+ ihre Förderkürzungen auf dem Juni-Meeting zwar erneut verlängerte, jedoch auch das Auslaufen einiger Kürzungen ankündigte. Die 2022 beschlossene kollektive Förderkürzung über 2 Millionen Barrel pro Tag sowie die im

April beschlossenen freiwilligen Kürzungen über 1,66 Millionen Barrel pro Tag wurden bis Ende 2025 verlängert. Verlängert wurden auch die jüngsten Förderkürzungen über täglich 2,2 Millionen Barrel, allerdings nur noch bis Ende September. Danach sollen die Kürzungen bis Ende 2025 schrittweise zurückgenommen werden. Die OPEC+ behielt sich jedoch vor, die monatliche schrittweise Erhöhung der Produktion je nach Marktentwicklung jederzeit wieder zu stoppen oder sogar umzukehren.

Ölmarkt vorerst weiter unterversorgt. Die Ölpreise hatten sich nach einer ersten scharfen Reaktion schnell wieder erholt. Denn auch wenn diverse Mitgliedstaaten ihre Ölproduktion ab Oktober schrittweise wieder erhöhen werden, dürfte der Ölmarkt nach Meinung zahlreicher Experten zunächst weiterhin unterversorgt bleiben. Diese Einschätzung teilen auch die beiden großen Energieagenturen IEA und EIA, die eine Unterversorgung bis mindestens Anfang des Winters prognostizieren. Sie verweisen auch auf Mitgliedstaaten, die sich in den vergangenen Monaten nicht so genau an ihre Produktionsvorgaben gehalten und etwas zu viel produziert haben, im Mai jedoch Besserung gelobten. Da sind zum einen Kasachstan und Russland zu nennen, die ihre bisherige Überproduktion durch stärkere Produktionskürzungen im weiteren Jahresverlauf ausgleichen wollen. Das schwarze Schaf der OPEC ist jedoch der Irak. In den ersten drei Mona-



ten des Jahres holte der Wüstenstaat täglich etwa 602.000 Barrel mehr aus dem Boden, als ihm per Förderquote zugewiesen wurden. Zwar gelobte auch der Irak jüngst Besserung, doch lag die Förderquote im Mai laut IEA-Monatsbericht noch immer 280.000 Barrel pro Tag über den Vereinbarungen. Lange wird sich die OPEC+ und vor allem Saudi-Arabien dies nicht gefallen lassen.

Stagnation in China. Mit der schrittweisen Rückführung eines Teils der Förderkürzungen dürfte sich die Situation am Ölmarkt spätestens Anfang 2025 etwas entspannen. Es sei denn, die Nachfrage zieht stärker an als erwartet. Danach sieht es allerdings noch nicht aus. Die wirtschaftliche Erholung im Euroraum lässt weiter auf sich warten. Und auch der Aufschwung in China ist zuletzt wieder ins Stocken geraten. Gut abzulesen ist dies an der Rohölverarbeitung im Reich der Mitte, die in den ersten fünf Monaten des Jahres 302 Millionen Tonnen oder 14,5 Millionen Barrel pro Tag betragen hat. Damit liegt die Rohölverarbeitung zwar exakt auf Vorjahresniveau, doch betrachtet man die vergangenen zwölf Monate (14,8 Millionen Barrel täglich), so ist eine deutliche Verlangsamung zu erkennen. Die Rohölverarbeitung in China droht in diesem Jahr erstmals seit zwei Jahrzehnten – das durch Corona-Lockdowns beeinträchtigte Jahr 2022 ausgenommen – zu stagnieren. Angesichts dieser Aussichten dürfte Saudi-Arabien in den kommenden Monaten von Ölpreisen im Bereich von 100 US-Dollar je Barrel wohl lediglich träumen.

MINI FUTURES AUF BRENT CRUDE OIL

BRENT CRUDE OIL MINI LONG

WKN / ISIN	PN5P8K / DE000PN5P8K5
Kurs des Basiswerts	83,70 USD
Stop-Loss	68,6563 USD
Basispreis	66,6566 USD
Hebel	4,94
Geldkurs / Briefkurs	15,68 EUR / 15,69 EUR

BRENT CRUDE OIL MINI SHORT

WKN / ISIN	PD2PT5 / DE000PD2PT54
Kurs des Basiswerts	83,70 USD
Stop-Loss	97,5303 USD
Basispreis	100,5467 USD
Hebel	4,92
Geldkurs / Briefkurs	15,41 EUR / 15,42 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank. Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024



Viele Briten halten den Brexit mittlerweile für einen Fehler. Sie sind zu einem neuen Handschlag mit der EU bereit.

Großbritannien reicht die Hand

Die neue Regierung unter Keir Starmer in London strebt einen Neustart in der Beziehung zur Europäischen Union an. Ein Grund, warum das Britische Pfund aufwerten könnte, obwohl die Zinsen im Land vor einer Senkung stehen.

Der Sieg an sich war keine Überraschung, der Vorsprung zur Konkurrenz dann allerdings schon. Im Juli ging die Labour Party aus der Wahl zum britischen Unterhaus als klarer Sieger hervor. Mit rund 34 Prozent der Stimmen rangiert die Partei unter ihrem Chef Keir Starmer deutlich vor den Konservativen unter dem bisherigen Premierminister Rishi Sunak, sie bekamen nur rund 24 Prozent der Stimmen.

Das Wahlergebnis hat auch Auswirkungen auf Europa insgesamt. Starmer gilt als europafreundlich, er war gegen den Brexit, also den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union. Während des Wahlkampfes hat sich Starmer zum Brexit allerdings sehr bedeckt gehalten. Ihm ging es wohl vor allem darum, auch jene Wähler zu gewinnen, die mit der bisherigen Politik unter Sunak unzufrieden sind, den Brexit aber befürworten. Dabei hat sich die Stimmung im Land längst gedreht. Letzten Umfragen zufolge beurteilen mehr als Hälfte der Briten den Brexit mittlerweile als Fehler. Der Austritt

gilt als Wachstumsbremse. Ökonomen sagen, dass der Brexit 4 bis 6 Prozentpunkte der wirtschaftlichen Wertschöpfung in Großbritannien gekostet hat.

Supermacht bei Öko-Energien. Dass Starmer den Brexit vielleicht nicht rückgängig machen, aber dessen Folgen zumindest mildern will, zeigt der Antrittsbesuch des neuen britischen Außenministers David Lammy in Deutschland. Kurz nach seiner Ernennung eilte er nach Berlin und betonte, dass seine Regierung einen Neustart, einen „Reset“, in der Beziehung seines Landes zur EU wünsche. Einen schnellen Wiedereintritt Großbritanniens in die EU halten Beobachter aber für ausgeschlossen, da das Land wie jeder andere Beitrittskandidat eine längere Prozedur durchlaufen müsste.

Unterdessen wird Starmer versuchen müssen, mit eigenen Ideen und Programmen das Wirtschaftswachstum im Land anzukurbeln. Dabei setzt er voll auf die regenerativen Ener-



gien. Labour möchte Großbritannien zur Supermacht bei den Öko-Energien und zur wettbewerbsfähigen Exportmacht für Zukunftstechnologien machen, sagen Beobachter. So kündigte Labour die Gründung eines staatseigenen Unternehmens namens Great British Energy an, das übermäßige Gewinne der Öl- und Gasgesellschaften abschöpfen soll. Das Geld soll dann in den Ausbau der Erneuerbaren fließen. Bis zu 650.000 neue Jobs verspricht sich Labour von der Energiewende. Zudem plant die neue Regierung eine stärkere Wirtschaftsförderung und -lenkung. Zukunftstechnologien wie die Künstliche Intelligenz und Big Data sollen gezielt gefördert und eine entsprechende Ansiedlung von Unternehmen unterstützt werden.

Mögliche Zinssenkung im August. Um das Wirtschaftswachstum anzukurbeln, wird Starmer wohl auch erste Zinssenkungen fordern. Die liegen allerdings außerhalb seines Einflusses, die britische Notenbank BoE arbeitet unabhängig. Die Notenbanker hatten die Zinsen zuletzt bei 5,25 Prozent stabil gehalten. Allerdings gab es innerhalb des Gremiums erste Gegenstimmen. Zwei Notenbanker forderten die sofortige Senkung der Zinsen auf 5 Prozent. Die nächste Zinsentscheidung steht für den 1. August an. An der Börse in London geht man von einer Senkung der Zinsen zu diesem Termin um mindestens 0,25 Prozent aus.

Möglich wäre das auch, weil die Inflation im Land deutlich nachgelassen hat. Sie lag im April bei 2,3 Prozent und damit in der Nähe der Zielmarke von 2 Prozent. Allerdings ist der Preisauftrieb bei den Dienstleistungen mit 5,9 Prozent nach

wie vor hoch. Die Inflation in diesem Bereich gilt auch als Folge des Brexits, weil Arbeitskräfte im Land fehlen und diese nicht mehr ohne Weiteres aus der EU einreisen dürfen.

Aufwertung trotz Zinssenkung. Eine Senkung der Leitzinsen hätte auch Folgen für das Britische Pfund. Tendenziell müsste die Währung nämlich bei fallenden Zinsen unter Druck kommen. Doch so muss es nicht sein. Seit 2023 befindet sich das Pfund gegenüber dem Euro in einem moderaten Aufwärtstrend. Dieser ist vor allem dem Umstand des Zinsunterschieds zum Euroraum geschuldet. In Großbritannien sind die Zinsen in den zurückliegenden Jahren deutlich stärker gestiegen als im Euroraum, was die Attraktivität des Pfunds gesteigert hat. Ein Umstand, der sich selbst bei einer Zinssenkung durch die BoE kaum ändern würde, da die Zinsen im Euroraum mit 4,25 Prozent immer noch deutlich unter dem britischen Niveau liegen. Zudem könnten von der neuen Regierung in London initiierte Wachstumsimpulse für die Wirtschaft weiteres Geld nach Großbritannien locken. Es ist also durchaus vorstellbar, dass sich der moderate Aufwärtstrend beim Pfund erst einmal fortsetzt. Anleger, die sich entsprechend positionieren wollen, können ein Mini-Short-Zertifikat auf Euro/Britisches Pfund erwerben. Damit setzen sie auf eine Abwertung des Euro gegenüber dem Pfund und damit auf eine Aufwertung der britischen Währung gegenüber dem Euro.

MINI FUTURES AUF EUR/GBP

EUR/GBP MINI LONG

WKN / ISIN	PH3ZBK / DE000PH3ZBK1
Kurs des Basiswerts	0,8387 GBP
Stop-Loss	0,7233 GBP
Basispreis	0,7161 GBP
Hebel	6,85
Geldkurs / Briefkurs	14,62 EUR / 14,64 EUR

EUR/GBP MINI SHORT

WKN / ISIN	PH2YT6 / DE000PH2YT62
Kurs des Basiswerts	0,8387 GBP
Stop-Loss	0,9515 GBP
Basispreis	0,9611 GBP
Hebel	6,84
Geldkurs / Briefkurs	14,58 EUR / 14,60 EUR

Bitte beachten Sie die Offenlegungen und Hinweise zu Chancen und Risiken ab Seite 55. Individuelle Kosten wie Gebühren, Steuern und Ausgabeaufschläge sind in der Berechnung nicht enthalten und erfahren Sie von Ihrer Hausbank. Quelle: BNP Paribas; Stand: 17.07.2024

US-Zinswende voraus

Im September könnte es in den USA zur sehnlichst erwarteten Zinswende kommen. Kurzlaufende US-Anleihen bieten aber noch immer hohe Renditen, was Geldmarktfonds rekordhohe Zuflüsse beschert. So schnell dürfte sich dies nicht ändern.



Fed-Chef Jerome Powell wirkte im Anschluss an die Zinsentscheidung vom 12. Juni noch nicht glücklich mit der Inflationsentwicklung.

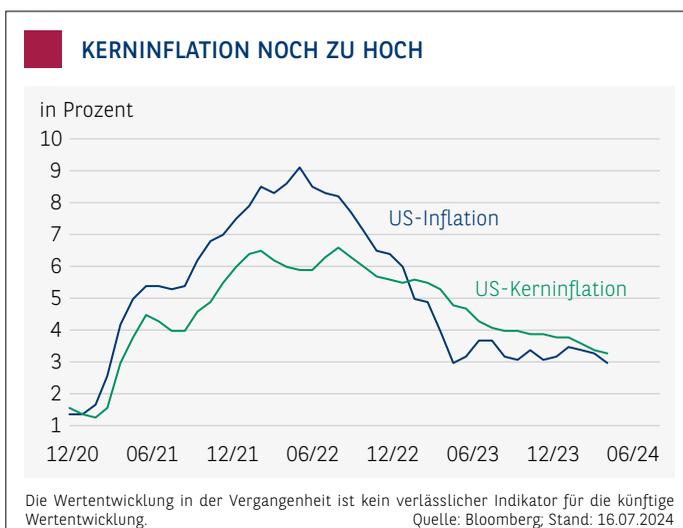
Mitte Juli stand US-Notenbankchef Jerome Powell dem US-Kongress Rede und Antwort. Der Markt erhoffte sich weitere Hinweise auf den Zeitpunkt einer ersten US-Zinssenkung. Powell wiederholte allerdings nur Aussagen, die er schon auf der Zinssitzung am 12. Juni machte, wonach es Fortschritte bei der Bekämpfung der Inflation gebe, er aber noch größere Zuversicht benötige, dass sich die Teuerung nachhaltig auf das Ziel der Federal Reserve (Fed) von 2,0 Prozent zubewege. Powell verlangte weitere „gute Daten“ und will von Sitzung zu Sitzung über den weiteren Kurs entscheiden. Mit dem Verlangen nach weiteren „guten Daten“ lenkte er den Fokus klar auf die US-Verbraucherpreisdaten für Juni, die wenige Tage später veröffentlicht wurden.

Inflation schwächt sich ab. Die Inflation in den USA hat sich im Juni dann auch deutlich abgeschwächt – die Verbraucherpreise stiegen im Vergleich zum Vormonat auf Jahressicht „nur“ noch um 3,0 Prozent, nach einem Anstieg von 3,3

Prozent im Mai. Der Markt reagierte euphorisch. Eine erste Zinssenkung im September gilt inzwischen fast schon als sicher – die Wahrscheinlichkeit dafür kletterte auf Basis der an den Terminmärkten gehandelten Fed Funds Futures nach den Daten von 73 auf 93 Prozent. Eine zweite Zinssenkung wurde daraufhin mehrheitlich bereits im November erwartet. Allerdings neigte der Markt in der jüngeren Vergangenheit gerne zu Übertreibungen. Es ist noch nicht allzu lange her, da preiste er fünf oder gar sechs Zinssenkungen für 2024 ein. Aber auch die US-Währungshüter waren schon optimistischer und prognostizierten im Konsens drei Zinssenkungen bis zum Jahresende. Doch die Inflation hält sich hartnäckig. Inzwischen gehen die US-Währungshüter mehrheitlich nur noch von einer Zinssenkung in diesem Jahr aus.

Arbeitsmarkt weiter robust. Doch bei den Anhörungen vor dem US-Kongress verwies Powell auch darauf, dass die Fed nicht nur das Ziel hat, Preisstabilität zu gewährleisten,

sondern auch für Vollbeschäftigung zu sorgen. Um nicht eines der Ziele aus den Augen zu verlieren, gilt es die Risiken gegeneinander abzuwägen. Lockert die US-Notenbank die Geldpolitik zu langsam, könnte die Wirtschaft unter der Last der höheren Zinsen zusammenbrechen und die Arbeitslosigkeit stark ansteigen. Senkt sie die Zinsen hingegen zu schnell, könnte sie die Wirtschaftstätigkeit ankurbeln und die Inflation wieder entfachen, womit sich eine Rückkehr auf das Inflationsziel verzögern würde. Powell nannte zuletzt stets als Bedingung für Zinssenkungen, dass sich der US-Arbeitsmarkt merklich abkühlt. Mit den US-Inflationsdaten für Juni wurden auch die wöchentlichen Daten vom US-Arbeitsmarkt gemeldet – die Zahl der Erstanträge auf US-Arbeitslosenhilfe sank in der zweiten Juli-Woche gegenüber der Vorwoche von 239.000 auf 222.000 und erreichte damit ein 6-Wochen-Tief. Eine Abkühlung sieht anders aus. Erst wenn wöchentlich mehr als 270.000 Erstanträge auf Arbeitslosenhilfe gestellt wurden, galt dies am Markt in der Vergangenheit als Trendwende am Arbeitsmarkt. Doch selbst wenn die US-Notenbank den Zeitpunkt für eine erste Zinssenkung im September für angemessen erachtet, ist nicht zu erwarten, dass sie von ihrem Zeitplan, der eine Zinssenkung bis zum Jahresende vorsieht, abweichen wird. Zum einen dürften die Daten für Juni die US-Währungshüter noch nicht von einem nachhaltigen Sieg über die Inflation überzeugt haben, denn die um die schwankungsanfälligen



KURZLÄUFER WEITERHIN ATTRAKTIV



Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist kein verlässlicher Indikator für die künftige Wertentwicklung. Quelle: Bloomberg; Stand: 16.07.2024

Preise für Energie und Nahrungsmittel bereinigte Kerninflation, auf die die US-Notenbanker besonders schauen, notierte im Juni mit 3,3 Prozent noch immer deutlich über der 2-Prozent-Marke. Zudem stiegen die durchschnittlichen Stundenlöhne im Juni noch immer um 3,9 Prozent und damit stärker als die Verbraucherpreise.

Zuflüsse bei Geldmarktfonds. Möglicherweise kommt es im September zur sehnlichst erwarteten Zinswende in den USA. Doch danach dürften es die US-Währungshüter ruhig angehen lassen. Anzeichen, dass die Zinsen wohl noch längere Zeit auf hohem Niveau verweilen werden, liefert weiterhin der US-Anleihemarkt. Kurzlaufende Anleihen bieten weiterhin hohe Renditen. So rentieren US-Staatspapiere mit einer Laufzeit von zwölf Monaten noch immer bei knapp 5 Prozent – jene mit einer Laufzeit von sechs Monaten sogar bei 5,2 Prozent. Die Nachfrage nach diesen Anleihen ist noch immer riesengroß. Den Geldmarktfonds, die aktuell vorrangig in kurzlaufende Papiere investieren, flossen in der ersten Juli-Woche mehr als 51 Milliarden US-Dollar an neuen Geldern zu – der höchste Wert seit drei Monaten. Das gesamte verwaltete Vermögen dieser Fonds stieg damit auf 6,15 Billionen Dollar und erreichte erneut einen Rekordwert. Solange die Geldmarktfonds Zuflüsse verzeichnen, dürften kräftige Zinssenkungen noch nicht unmittelbar bevorstehen.

Mit Turbo in den USA seitwärts

Inline Optionsscheine genießen immer größeres Interesse. Mit ihnen gewinnen Anleger, wenn der Markt seitwärts läuft. Jetzt gibt es ganz neue Inline Optionsscheine auf US-Indizes und auch auf US-Aktien wie Apple, Nvidia, Tesla und Co.



Seitwärts, aber mit Turbo bitte! Ob durch den Park oder über das Börsenparkett – mit Inlinern kann man richtig durchstarten.

Gerade jetzt ist vielleicht eine gute Zeit, um sich mit Inline Optionsscheinen etwas genauer zu beschäftigen. Denn die amerikanischen Aktienmärkte könnten bis zur Präsidentschaftswahl seitwärts marschieren. Ein großer Absturz ist in einem Wahljahr nicht zu erwarten – zumindest hat es das in der Vergangenheit nur sehr, sehr selten gegeben. Auf der anderen Seite gibt es derzeit nur wenige Gründe, warum der Aktienmarkt mit der gleichen Geschwindigkeit weiter steigen sollte, mit der er den zurückliegenden Monaten gestiegen ist. Der S&P 500 hat seit Jahresbeginn rund 18 Prozent zugelegt, allein seit Mitte April knapp 14 Prozent. Beim Nasdaq 100 sind es seit Mitte April sogar knapp 20 Prozent. „Sell in May and go away“ wäre dieses Jahr also eine denkbar schlechte Strategie gewesen, obgleich es höchst unwahrscheinlich ist, dass es nun tatsächlich bis zur Wahl in den USA genauso weitergeht. Und wenn man einige wenige Blue Chips, die gut gelaufen sind, mal rausrechnet, sind wir schon in einer Seitwärtsphase. Und für genau solche Seitwärtsphasen sind Inliner ja gedacht.

Je wahrscheinlicher, desto günstiger. Kurz zur Erinnerung: der Inline Optionsschein ist der Turbo für Seitwärtsmärkte. Er hat zwei Knock-Out-Barrieren – eine über dem aktuellen Kursniveau des Basiswerts und eine darunter. Keine der

beiden sollte berührt werden, denn sonst verfällt das Produkt sofort wertlos. Es sind also sehr risikoreiche Papiere, gleichwohl sehr lukrative. Insbesondere dann, wenn sich der Kurs des Basiswerts in der Nähe einer der Barrieren befindet. Das Prinzip ist von normalen Turbo Zertifikaten her bekannt: Je näher die Barriere, desto günstiger das Produkt. Aber eben auch desto lukrativer. Und da die neuen amerikanischen Basiswerte allesamt eher volatil sind (was die Papiere grundsätzlich noch mal günstiger macht), geben sie dem Anleger früher oder später auch die Möglichkeit, diese Papiere günstig zu erwerben.

Aber was heißt im Fall von Inline Optionsscheinen überhaupt „günstig“? Technisch gesehen heißt es vor allem, dass diese Papiere eine hohe Wahrscheinlichkeit haben, ausgeknockt zu werden. Klingt erst mal nicht sehr attraktiv, aber jede Münze hat bekanntlich zwei Seiten. Sollte der Basiswert nämlich kurz vor der Barriere wieder drehen und sich zurück in die Mitte der Range bewegen, wird das Papier sehr schnell wieder teurer. Viel teurer. Sprich: Anleger, die den Mut haben, in der Nähe der Barriere zu kaufen, können erhebliche Gewinne einfahren. Wichtig dabei ist zu wissen, dass man die Papiere auf die amerikanischen Werte zwar von 8 Uhr morgens bis 22 Uhr abends bei BNP Paribas handeln kann, aber das jeweilige Papier nur auf Basis der an der Nasdaq festge-



SCHAUEN STATT LESEN

Unter: www.bnpp.lk/youtube erklärt Volker Meinel von BNP Paribas die Funktionsweise von Inline Optionsscheinen in fünf Videos der Serie „Licht An“. Er zeigt in wenigen Minuten unter anderem auf, wie die Papiere funktionieren, was die maximale Rendite ist, welche Bedeutung die Barrieren haben und was den Preis von Inline Optionsscheinen beeinflusst.

stellten Aktienkurse (also von 15:30 Uhr bis 22 Uhr plus gegebenenfalls Schlussauktion) ausgeknockt werden kann. Die Inline Optionsscheine der BNP Paribas haben alle einen festgelegten Rückzahlungsbetrag von 10 Euro. Dieser wird am Ende bezahlt, wenn keine der beiden Barrieren berührt wurde. In der Praxis muss sich der Anleger zuerst eine klare Meinung darüber bilden, welche Kursniveaus von einer bestimmten Aktie nicht unter- respektive überschritten werden. Auf Basis dieser Meinung sucht er sich die Papiere aus, die dieser Erwartung am nächsten kommen. Wer auf der sichereren Seite bleiben will, nimmt Barrieren, die sogar noch außerhalb der eigenen Range sind. Es gibt für jede Aktie verschiedene Bandbreiten. Da bei unterschiedlich großen

Bandbreiten logischerweise auch die Wahrscheinlichkeit, dass eine Aktie innerhalb selbiger bleibt, unterschiedlich groß ist, ergibt sich jeweils ein anderer Preis. Papiere mit großen Bandbreiten sind teurer als solche mit schmalen Bandbreiten. Denn die Wahrscheinlichkeit, dass der Kursverlauf innerhalb einer großen Bandbreite bleibt, ist ja höher.

Wie oben schon erwähnt, sollten mutige Anleger in der Nähe einer Barriere kaufen, denn dann spielt der Inliner seine Stärken am besten aus. Und wer das Produkt für kurzfristiges Trading nutzt, sollte eher schmale Bandbreiten nutzen, da diese Produkte sensitiver auf den Kurs des Basiswerts reagieren.

EINE AUSWAHL AN INLINE OPTIONSSCHEINEN VON BNP PARIBAS AUF US-AKTIEN

WKN	Basiswert	Kurs Basiswert	Untere Barriere	Obere Barriere	Geld	Brief	Max. Auszahlung	Bewertungstag
PG3V69	Apple	228,88 USD	120,00 USD	240,00 USD	3,50 EUR	3,60 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7A	Apple	228,88 USD	180,00 USD	260,00 USD	7,28 EUR	7,38 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7B	Apple	228,88 USD	200,00 USD	240,00 USD	2,13 EUR	2,23 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7C	Apple	228,88 USD	150,00 USD	250,00 USD	4,89 EUR	4,99 EUR	10,00 EUR	15.11.2024
PG3V7D	Nvidia	117,99 USD	80,00 USD	140,00 USD	3,63 EUR	3,73 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7E	Nvidia	117,99 USD	80,00 USD	160,00 USD	6,43 EUR	6,53 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7F	Nvidia	117,99 USD	100,00 USD	180,00 USD	4,71 EUR	4,81 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7G	Tesla	248,50 USD	160,00 USD	280,00 USD	3,05 EUR	3,15 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7H	Tesla	248,50 USD	160,00 USD	300,00 USD	4,67 EUR	4,77 EUR	10,00 EUR	18.10.2024
PG3V7J	Tesla	248,50 USD	180,00 USD	280,00 USD	2,17 EUR	2,27 EUR	10,00 EUR	18.10.2024

Quelle: BNP Paribas; Stand: 18.07.2024

Gastbeitrag von Michael Geke, Gründer und CEO von Quantmade

Den Drawdown abpuffern

Die Künstliche Intelligenz hat auch Einzug in die Welt des Investierens gehalten. Sie kann entscheidend dazu beitragen, Kauf- und Verkaufsentscheidungen zu rationalisieren und Verlustphasen an der Börse auszuschalten.



Hoch und runter – die Börse gleicht oft einem Trampolin. Um die Sprünge abzufedern, greifen Trader auch auf die KI zurück.

In der Welt der Finanzmärkte sind fundierte Entscheidungen und das richtige Timing von entscheidender Bedeutung für den Anlageerfolg. Traditionelle Strategien wie Diversifikation haben zwar ihre Stärken, doch die Fähigkeit, den perfekten Zeitpunkt für Kauf und Verkauf von Aktien oder Indizes zu erkennen, kann einen entscheidenden Vorteil bieten. Hier kommen fortschrittliche Methoden der Predictive Intelligence (vorausschauende Intelligenz) ins Spiel. In diesem Artikel beleuchte ich, wie durch den Einsatz von Predictive Intelligence die Kunst des Market-Timings optimiert wird und warum diese Technologie der Schlüssel zu einer risikoärmeren Anlagestrategie ist.

Vorteile von KI-Systemen beim Investieren. Predictive Intelligence revolutioniert zunehmend verschiedene Branchen, und der Finanzsektor bildet hierbei keine Ausnahme. KI-Systeme übernehmen Aufgaben, die traditionell menschliche Intelligenz erforderten, wie Lernen, Problemlösen, Mustererkennung und Entscheidungsfindung. Durch den Einsatz fortschrittlicher mathematischer Modelle zeigt Quantmade

heute bereits, wie Predictive Intelligence beim Investieren helfen kann, die Risiken zu minimieren. Predictive Intelligence verwendet maschinelles Lernen und andere Techniken, um zukünftige Entwicklungen und Trends vorherzusagen. Im Investitionsbereich bietet diese Technologie mehrere Vorteile. KI-Systeme analysieren riesige Datenmengen in kurzer Zeit und können Tausende von Datenpunkten gleichzeitig verarbeiten, um Vorhersagen zu treffen. Sie treffen Entscheidungen ausschließlich auf Basis von Daten und Algorithmen, was zu rationaleren und objektiveren Entscheidungen führt. KI-Modelle lernen kontinuierlich aus neuen Daten und passen ihre Vorhersagen an Marktveränderungen an, wodurch sie flexibler und reaktionsfähiger sind. Außerdem erkennen KI-Systeme komplexe Muster in Daten und identifizieren so frühzeitig Investitionsmöglichkeiten oder Risiken. Zudem kann KI historische Daten nutzen, um Modelle zu testen und zu validieren, was zur Robustheit und Effektivität der Modelle beiträgt.

Auf das richtige Timing kommt es an. Bei Quantmade setzen wir diese Prinzipien in der Praxis unter anderem bei Managed Accounts, Zertifikaten und Fonds ein und zeigen deutlich die Vorteile beispielsweise von systemgesteuerten Aktienportfolios. Quantmade analysiert historische Marktdaten, um zukünftige Trends vorherzusagen. Dies ermöglicht die Vorhersage eines bevorstehenden Aufschwungs oder Rückgangs in einem Basiswert, sodass potenzielle Risiken frühzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

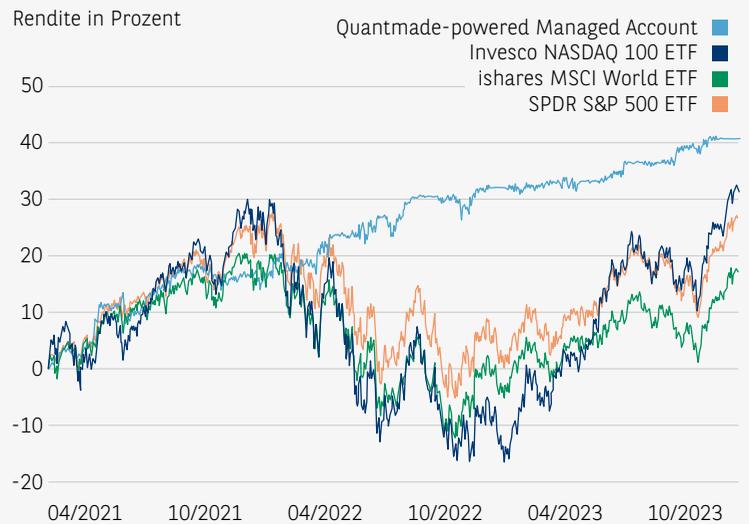
Ein wesentlicher Vorteil des Timings liegt in der Möglichkeit, sowohl den richtigen Zeitpunkt für den Kauf etwa von Aktien zu niedrigen Preisen als auch für deren Verkauf zu höheren Preisen zu erkennen. Diese Fähigkeit maximiert nicht nur die potenziellen Gewinne, sondern minimiert auch die Risiken erheblich. Timing erlaubt es Anlegern, den Investitionsgrad im Portfolio dynamisch zu gestalten. Die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit, die mit gutem Timing einhergeht, bietet einen entscheidenden Vorteil in einem sich schnell verän-

dernden Marktumfeld. Beispielsweise können Anleger durch frühzeitiges Erkennen von Markttrends und das entsprechende Handeln potenzielle Verluste vermeiden oder minimieren. Ein weiterer Punkt ist, dass Market Timing emotionales Investieren minimieren kann. Erfolgreiches Timing basiert auf fundierten Analysen und klaren Daten, die rationales Handeln fördern und emotionale Einflüsse reduzieren. Außerdem ermöglicht Market Timing eine bessere Nutzung von Marktchancen. Durch gezieltes Timing können Anleger ihre Investitionen auf die aussichtsreichsten Gelegenheiten konzentrieren und somit ihre Gesamtrendite steigern.

Ein konkretes Beispiel ist der Verkauf eines überbewerteten Basiswerts kurz vor einem Abschwung. Gutes Timing verhindert häufig, dass überhaupt Verluste entstehen, indem es Anlegern ermöglicht, rechtzeitig aus Positionen auszusteigen. In dem in der Grafik dargestellten Performance-Beispiel sieht man, wie der durch Quants gesteuerte Managed Account die Abwärtsphase der Aktienmärkte im Jahr 2022 „einfach“ ignoriert hat. Dies, obwohl es sich bei dem Handelssystem um ein Long-only-System handelt, das durch aktives Handeln von Einzelaktien im Depot den Investitionsgrad dynamisch steuert. So wurde beispielsweise die Investitionsquote in den Monaten August und September 2023 auf fast null reduziert, um die Abwärtsphase des Aktienmarkts zu vermeiden. Die Auswertung der Depots zeigt, dass Drawdowns auf diese Weise abgepuffert werden konnten.

Vermeidung von Verlusten. Algorithmen, auch Quants genannt, spielen hier eine essenzielle Rolle, da sie Anlegern dabei helfen, das Market Timing zu meistern. Durch die Analyse riesiger Datenmengen und die Identifizierung komplexer Muster kann die KI präzise Vorhersagen über Marktbewegungen treffen. Dies ermöglicht es, fundierte Entscheidungen zu treffen und Strategien entsprechend anzupassen. Predictive Intelligence unterstützt dabei die Minimierung emotionaler Entscheidungen und die Förderung rationalen Handelns, indem sie kontinuierlich aus neuen Daten lernt. Diese Fähigkeit der KI, ständig zu lernen und sich zu verbessern, macht sie zu einem unverzichtbaren Werkzeug für effektives Market Timing

QUANT MANAGED ACCOUNT VON QUANTMADE VS. ETFS



Quelle: Interactive Brokers, State Street, Invesco, Blackrock | © Quantmade GmbH ; Stand: Dezember 2023

und somit für die Reduktion von Investitionsrisiken. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass gutes Timing beim Investieren durch präzises und fundiertes Handeln potenziell größere Gewinne ermöglichen und Verluste effizienter minimieren kann. Market Timing bietet durch die gezielte Nutzung von Marktchancen und die Minimierung emotionaler Entscheidungen entscheidende Vorteile bei Risikoreduktion und Renditemaximierung. Predictive Intelligence ist dabei ein essenzielles Hilfsmittel, um diese Vorteile voll auszuschöpfen und die Zukunft des Investierens neu zu definieren.

Mehr zu Quantmade und Quant4you finden Sie online auf: quantmade.com
Oder schreiben Sie direkt an: info@quantmade.de

DR. MICHAEL GEKE

Michael Geke hat sowohl einen naturwissenschaftlichen als auch einen betriebswirtschaftlichen Hintergrund. Dabei setzte er sich während der Promotion intensiv mit computerbasierten Simulationsmodellen und -theorien auseinander. Vor der Gründung des Fintechs Quantmade hat er bereits ein Softwareunternehmen und eine Unternehmensberatung gegründet.



Gastbeitrag von Matthias Niklowitz, Wirtschaftsjournalist und Industrieanalyst

Der Fahrer lenkt, die KI denkt

Die Künstliche Intelligenz, kurz KI, macht Autos direkt und indirekt nachhaltiger. Das beginnt bei der Konstruktion, es betrifft die Fertigung und Nutzung – und künftig auch die Wiederverwertung.



Mit Künstlicher Intelligenz fährt es sich sicherer. Und wenn es doch mal kracht und die „Karre“ Schrott ist, sorgt die KI für die Entsorgung.

Autos benötigen immer weniger Benzin und Diesel: Gemäß den Zeitreihen des Bundesamtes für Digitales und Verkehr sank der durchschnittliche Verbrauch von 1995 bis 2022 von über 9 auf 7,7 Liter für 100 Kilometer. Den gleichen Zeitreihen lässt sich auch entnehmen, dass die Fahrzeuge durchschnittlich immer schwerer wurden. Und das wiederum würde eigentlich den Treibstoffverbrauch wieder anheben beziehungsweise die Einsparungen, die man mit verbesserter Motortechnik und elektronischer Motorensteuerung erzielen kann, wieder wettmachen. Die eigentlichen Verbesserungen wären demnach noch größer, wären da nicht weitere Faktoren im Spiel.

So tragen die E-Autos und hier insbesondere die schweren Akkus zur Gewichtssteigerung bei; der Trend zu den schweren SUVs bildet den zweiten Faktor, der den Rückgang beim Treibstoffverbrauch wieder kompensieren und zu einem Mehrverbrauch führen könnte.

KI ist überall. Mit den jüngsten Entwicklungen bei der Künstlichen Intelligenz (KI) kommt jetzt ein weiterer Faktor ins Spiel, der Autos (noch) nachhaltiger machen wird. Computerberechnungen werden seit drei Jahrzehnten genutzt, um bei der Entwicklung der Karosserie die Tests im Windkanal zu verkürzen. Denn für diese Tests müssen jeweils neue Varianten ausprobiert werden – und das ist aufwendiger als die virtuellen Veränderungen an der Karosserie am Computer. Diese lassen sich innerhalb von Minuten vornehmen – und hier setzt die KI ein. Sie schlägt noch windschlüpfrigere Front- und Heckvarianten vor, die dann allerdings oft von den Fahrzeugdesignern „modifiziert“, also an die firmentypischen Erscheinungsbilder angepasst werden, was dann wiederum etwas zulasten des optimierten Verbrauchs geht.

Auch in den Produktionsprozess hält die KI schrittweise Einzug. Computergesteuerte Roboter gibt es seit Jahrzehn-

ten. Hier spielen die neuen Entwicklungen zunehmend ihre Stärken aus: Neue Algorithmen reduzieren die Lieferketten, sie verkürzen dadurch Transportwege, es entsteht bei den Komponenten und beim Zusammenbau viel weniger Ausschuss und bei vielen Etappen des Zusammenbaus stehen Menschen und Roboter Seite an Seite. Und da spielen die Roboter bei der KI-basierten Qualitätsüberwachung, die auch für das menschliche Auge kaum wahrnehmbare Mängel entdeckt, ebenfalls eine wichtige Rolle.

Ebenfalls viel Verbesserungspotenzial weist das Energiemanagement während der Nutzung auf. Handynutzer wissen, dass und wie die Endgeräte automatisch in ihren Sparmodus wechseln, wenn das Gerät gerade nicht gebraucht wird. Auch einzelne Prozessoren werden gedrosselt oder abgestellt, wenn man sie gerade nicht benötigt, also wenn man beispielsweise am gleichen Ort ein Fußballspiel auf dem Handy anschaut. Die Ortungssysteme werden dann nicht gebraucht – und so ähnlich funktioniert auch das Energiemanagement bei modernen Elektrofahrzeugen. Je nach Strecken und Profilen rechnet man mit Einsparungen zwischen 20 und 40 Prozent, indem die Systeme den Verbrauch bei gerade nicht benötigten Prozessen drosseln. Der hier eingesparter Strom ist auch unter dem Aspekt des Klimaschutzes wichtig, vor allem wenn dieser Strom mit fossilen Energieträgern erzeugt wurde.

Und auch am Ende des Lebenszyklus von modernen Fahrzeugen verspricht die KI Fortschritte. Das Stichwort hier ist Kreislaufwirtschaft. Wichtige Komponenten lassen sich einschmelzen, die darin enthaltenen Metalle und Kunststoffe trennen und oft in unterschiedlichen Varianten wiederverwerten. Hier sind die Unternehmen jedoch unterschiedlich weit. BMW beispielsweise zerlegt in einem speziellen Zentrum jährlich rund 10.000 Fahrzeuge in ihre Einzelteile, um diese dann der Wiederverwertung zuzuführen. Heute besteht ein neues Fahrzeug zu knapp 30 Prozent aus wieder verwerteten Materialien. Diesen Anteil will BMW auf 50 Prozent steigern.

Auch das Umfeld wird digitaler. Und die Entwicklung geht weiter. Autonome Fahrzeuge fahren, wie mehrjährige Testserien ergeben haben, effizienter als Autos, bei denen ein Mensch am Steuer sitzt. Die KI wird laut Analysten künftig auch hier zu noch mehr Einsparungen führen, zumal künftig die Autos auch untereinander automatisch kommunizieren werden, und dann ergeben sich ganz neue Poten-

ziale für eine KI-basierte Verkehrssteuerung und Stauvermeidung, mit allen damit verbundenen Vorteilen für die Umwelt.

KI-gestützte Verkehrsmanagement-Systeme gelten dann auch als nächster großer Schritt. Bei diesem profitieren nicht nur die modernsten E-Fahrzeuge, sondern auch alle aktuell zirkulierenden Verkehrsteilnehmer von der KI. Selbst wenn Menschen am Steuer sind, weist die KI den effizientesten Weg von A nach B. Und selbst wenn man gerade keine KI in Griffweite hat, etwa beim Oldtimer, hat man einen Nutzen. Denn die Staus, die dann vermieden werden, nützen grundsätzlich allen.

Natürlich gibt es auf dem Weg zur KI-unterstützten nachhaltigen Mobilität auch einige Hindernisse. Dem Datenschutz kommt in der EU ein sehr hoher Stellenwert zu, aber wenn Autos untereinander kommunizieren, „wissen“ die Systeme, wer sich gerade in den anderen Fahrzeugen befindet. Zudem werden die Datenspuren im wörtlichen Sinne noch größer. Allerdings sind diese bereits jetzt schon sehr breit, um bei diesem Bild zu bleiben, allein schon durch die Nutzung der bisherigen digitalen Karten für die Orientierung. Und ungelöst sind weitere rechtliche Fragen rund um die Haftung und Verantwortlichkeit, wenn etwas schiefgeht und zwei Fahrzeuge kollidieren. Ist dann die KI schuld?

Für die Beteiligten ist es dann ein kleiner Trost, dass die Versicherungen vielfach schneller über die Ursache und die mutmaßlichen Verursacher Bescheid wissen als sie selbst. Die KI-gestützte Schadenübermittlung ist bei einigen Fahrzeugen und in einigen Ländern bereits heute Standard.

MATTHIAS NIKLOWITZ

Matthias Niklowitz ist Wirtschaftsjournalist und Industrieanalyst in Zürich. Zu seinen Themen zählen Innovationen, neue Technologien und die nachhaltige Wirtschaft.

ESG-Anlagen zählen für den studierten Umwelt-, Sozial- und Wirtschaftswissenschaftler zu den sinnvollsten Entwicklungen in der Wirtschaft überhaupt, weil hier der Markt und die ökologische Zukunft zusammentreffen.





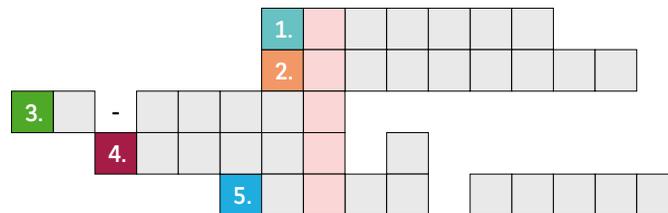
Das große Rätsel zum Thema Automobilindustrie

Im Wörterrätsel suchen wir einen Begriff, der eng mit dem aktuellen Titelthema „Automobilindustrie“ in Verbindung steht. Alle gesuchten Begriffe finden Sie im vorliegenden Heft. Das Lösungswort ergibt sich aus den rosa gefärbten Kästchen von oben nach unten gelesen.

Das Lösungswort schicken Sie uns bitte bis zum 30.09.2024 per E-Mail an gewinnspiel@bnpparibas.com zu. Es gilt der protokollierte Zeitpunkt des E-Mail-Eingangs. Unter allen richtigen und rechtzeitig eingegangenen Einsendungen ver-

losen wir eine Osmo Dashcam im Wert von 149 Euro. Die Kamera begleitet Sie im Straßenverkehr und passt auf Ihr Auto auf. Ob Unfälle, Kratzer oder Rechtsstreitigkeiten, die Kamera liefert Beweise und sichert Sie ab. Weitere Infos unter osmodeutschland.de/products/osmo-dashcam.

Die Gewinner werden wir bis zum 15.10.2024 per E-Mail über den Gewinn informieren. Der Versand des Preises an den Gewinner erfolgt kostenlos. Viel Glück und Erfolg.



1. In den 1880er-Jahren fuhr der französische Ingenieur Gustave ... mit einem elektrischen Dreirad durch Paris.
2. Von Wegen Elon Musk – Martin ... und Marc Tarpenning haben 2003 Tesla gegründet.
3. Englischer Begriff für synthetische Treibstoffe
4. Das meistverkaufte Auto im zurückliegenden Jahr war Tesla ...
5. Chinesischer Autobauer, bietet E-Autos unter anderem der Marke MG an

Senden Sie Ihre Antwort per E-Mail an: gewinnspiel@bnpparibas.com

Datenschutzhinweise

Mit der Zusendung Ihrer E-Mail an gewinnspiel@bnpparibas.com erteilen Sie uns, BNP Paribas S.A. Ihre Einwilligung in die Erhebung und Verarbeitung Ihrer E-Mail einschließlich Ihres Namens und Ihrer E-Mail-Adresse zum Zweck der Durchführung und Abwicklung des Gewinnspiels und um Sie im Falle eines Gewinns zu benachrichtigen. Eine Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten zu Werbezwecken oder eine Weitergabe an Dritte findet nicht statt. Ihre Einwilligung können Sie jederzeit per E-Mail an derivate@bnpparibas.com widerrufen.

Wir werden Ihre im Rahmen des Gewinnspiels erhobenen Daten löschen, wenn Sie Ihre Einwilligung widerrufen haben oder wenn der Zweck der Datenverarbeitung weggefallen ist, also dann, wenn das Gewinnspiel vollständig abgewickelt und die Preise an die Gewinner ausgehändigt wurden.

Ergänzend gelten unsere Datenschutzhinweise, die Sie auf unserer Homepage unter folgender URL einsehen können:

www.derivate.bnpparibas.com/rechtlicher_hinweis

Wichtige rechtliche Hinweise – bitte lesen. Dieses Magazin von BNP Paribas S.A. – Niederlassung Deutschland ist eine Produktinformation und Werbe- bzw. Marketingmitteilung, die sich an private und professionelle Kunden in Deutschland, Österreich und Luxemburg richtet, wie definiert in § 67 deutsches Wertpapierhandelsgesetz (WpHG), § 1 Z 35 und 36 österreichisches Wertpapieraufsichtsgesetz 2018 (WAG 2018) und Anhang III des Gesetzes vom 5. April 1993 über den Finanzsektor in seiner gültigen Fassung (Loi du 5 avril 1993 relative au secteur financier), der den Anhang II der Richtlinie 2014/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über Märkte für Finanzinstrumente sowie zur Änderung der Richtlinien 2002/92/EG und 2011/61/EU (MiFID II) in Luxemburg umgesetzt hat. Er stellt weder ein Angebot noch eine Beratung, Empfehlung oder Aufforderung zum Kauf, Verkauf oder Halten irgendeiner Finanzanlage dar. Ferner handelt es sich nicht um eine Aufforderung, ein solches Angebot zu stellen. Insbesondere stellt dieses Magazin keine Anlageberatung bzw. Anlageempfehlung dar, weil die persönlichen Verhältnisse des jeweiligen Anlegers nicht berücksichtigt werden.

Es handelt sich um eine Werbe- bzw. Marketingmitteilung, die weder den gesetzlichen Anforderungen zur Gewährleistung der Unvoreingenommenheit bzw. der Förderung der Unabhängigkeit von Finanzanalysen noch dem Verbot des Handels im Anschluss an die Verbreitung von Finanzanalysen unterliegt. Der Erwerb von hierin beschriebenen Finanzinstrumenten bzw. Wertpapieren erfolgt ausschließlich auf Basis der im jeweiligen Prospekt nebst etwaigen Nachträgen und den endgültigen Angebotsbedingungen enthaltenen Informationen. Diese Dokumente können in elektronischer Form unter www.derivate.bnpparibas.com bzw. <https://www.etp.bnpparibas.com/produkte> unter Eingabe der jeweiligen Wertpapierkennnummer (WKN oder ISIN) des Produkts bzw. der jeweilige Basisprospekt unter www.derivate.bnpparibas.com/service/basisprospekte bzw. <https://www.etp.bnpparibas.com/basisprospekte> abgerufen werden. Ebenso erhalten Sie diese Dokumente in deutscher oder englischer Sprache in elektronischer Form per E-Mail von derivate@bnpparibas.com bzw. etc@bnpparibas.com in Papierform kostenfrei in Deutschland von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH Frankfurt am Main, Senckenberganlage 19, 60325 Frankfurt am Main bzw. BNP Paribas Issuance B.V., Herengracht 595, 1017 CE Amsterdam, Niederlande und BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Senckenberganlage 19, 60325 Frankfurt am Main.

Diese Werbe- bzw. Marketingmitteilung ersetzt keine persönliche Beratung. BNP Paribas S.A. rät dringend, vor jeder Anlageentscheidung eine persönliche Beratung in Anspruch zu nehmen. Um potenzielle Risiken und Chancen der Entscheidung, in das Wertpapier zu investieren, vollends zu verstehen, wird ausdrücklich empfohlen, den jeweiligen Prospekt nebst etwaigen Nachträgen, die jeweiligen endgültigen Angebotsbedingungen sowie das jeweilige Basisinformationsblatt (KID) gut durchzulesen, bevor Anleger eine Anlageentscheidung treffen. BNP Paribas SA (samt Zweigniederlassungen) ist kein Steuerberater und prüft nicht, ob eine Anlageentscheidung für den Kunden steuerlich günstig ist. Die steuerliche Behandlung hängt von den persönlichen Verhältnissen des Kunden ab und kann künftig Änderungen unterworfen sein. Kurse bzw. der Wert eines Finanzinstruments können steigen und fallen.

Basisinformationsblatt: Für die hierin beschriebenen Wertpapiere steht ein Basisinformationsblatt (KID) zur Verfügung. Dieses erhalten Sie in deutscher oder englischer Sprache kostenfrei in Deutschland von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH Frankfurt am Main, Senckenberganlage 19, 60325 Frankfurt am Main bzw. BNP Paribas Issuance B.V., Herengracht 595, 1017 CE Amsterdam, Niederlande und BNP Paribas S.A. Niederlassung Deutschland, Senckenberganlage 19, 60325 Frankfurt am Main sowie unter www.derivate.bnpparibas.com bzw. <https://www.etp.bnpparibas.com/produkte> unter Eingabe der Wertpapierkennnummer (WKN oder ISIN) des Wertpapiers.

Warnhinweis: Sie sind im Begriff, ein Produkt zu erwerben, das nicht einfach ist und schwer zu verstehen sein kann.

Hinweis auf bestehende Interessenkonflikte zu den besprochenen Wertpapieren/Basiswerten bzw. Produkten, die auf diesen Wertpapieren/Basiswerten basieren: Als Universalbank kann BNP Paribas S.A., ein mit ihr verbundenes Unternehmen oder eine andere Gesellschaft der BNP Paribas Gruppe mit Emittenten von in dem Magazin genannten Wertpapieren/Basiswerten in einer umfassenden Geschäftsbeziehung stehen (zum Beispiel Dienstleistungen im Investmentbanking oder Kreditgeschäfte). Sie kann hierbei in den Besitz von Erkenntnissen oder Informationen gelangen, die in dieser Werbe- bzw. Marketingmitteilung nicht berücksichtigt sind. BNP Paribas S.A., ein mit ihr verbundenes Unternehmen oder eine andere Gesellschaft der BNP Paribas Gruppe oder auch Kunden von BNP Paribas S.A. können auf eigene Rechnung Geschäfte in oder mit Bezug auf die in dieser Werbemitteilung angesprochenen Wertpapiere/Basiswerte getätigt haben oder als Marketmaker für diese agieren. Diese Geschäfte (zum Beispiel das Eingehen eigener Positionen in Form von Hedge-Geschäften) können sich nachteilig auf den Marktpreis, Kurs, Index oder andere Faktoren der jeweiligen genannten Produkte und damit auch auf den Wert der jeweiligen genannten Produkte auswirken. BNP Paribas S.A. unterhält interne organisatorische, administrative und regulative Vorkehrungen zur Prävention und Behandlung von Interessenkonflikten.

Wichtige Information für US-Personen: Die hierin beschriebenen Produkte und Leistungen sind nicht an US-Personen gerichtet. Dieses Magazin darf nicht in die USA eingeführt oder gesandt oder in den USA oder an US-Personen verteilt werden.

Emittentenrisiko: Die in diesem Magazin beschriebenen Wertpapiere werden von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH Frankfurt am Main bzw. BNP Paribas Issuance B.V. emittiert und von der BNP Paribas S.A. garantiert. Als Inhaberschuldverschreibungen unterliegen die von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH Frankfurt am Main bzw. BNP Paribas Issuance B.V. emittierten und von der BNP Paribas S.A. garantierten Wertpapiere **keiner Einlagensicherung**. Der Anleger trägt daher mit Erwerb des Wertpapiers das **Ausfallrisiko** der Emittentin sowie der Garantin. Angaben zum maßgeblichen Rating von BNP Paribas S.A. sind unter www.derivate.bnpparibas.com erhältlich. Ein **Totalverlust** des vom Anleger eingesetzten Kapitals ist möglich.

Marken: DAX® und TecDAX® sind eingetragene Marken der Deutschen Börse AG. STOXXSM, STOXX 50SM und EURO STOXX 50SM Index sind eingetragene Marken der STOXX Limited. STOXX Limited ist ein Unternehmen der Deutschen Börse. SM[®] ist eine eingetragene Marke der SIX Swiss Exchange. ATX (Austrian Traded Index[®]) und RDX (Russian Depository Index[®]) werden durch die Wiener Börse AG real-time berechnet und veröffentlicht. WIG 20[®] ist eine eingetragene Marke der Warsaw Stock Exchange. BUX[®] ist eine eingetragene Marke der Budapest Stock Exchange. Dow Jones Industrial AverageSM ist ein Dienstleistungszeichen von S&P Global Inc. S&P 500[®] ist ein eingetragenes Warenzeichen der S&P Global Inc. Nasdaq 100[®] ist eine eingetragene Marke von The Nasdaq Stock Market, Inc. NYSE Arca Gold Bugs Index ist Eigentum der NYSE. Nikkei 225[®] Index ist Eigentum der Nihon Keizai Shimbun, Inc. TOPIX[®] ist Eigentum der Japan Exchange Group. Hang Seng IndexSM und Hang Seng China Enterprises IndexSM sind Eigentum von Hang Seng Indexes Company Limited. KOSPI 200SM ist Eigentum der Korea Stock Exchange. SET 50SM ist ein eingetragenes Warenzeichen der Stock Exchange of Thailand. MSCI[®] ist ein eingetragenes Warenzeichen von MSCI Inc. IBEX 35 ist ein eingetragenes Warenzeichen der Sociedad de Bolsas S.A. CECE EUR Index[®] ist Eigentum und eingetragenes Warenzeichen der Wiener Börse AG. Der FTSE/ASE 20 Index[®] ist gemeinsames Eigentum der Athens Stock Exchange und von FTSE International Limited und wurde für den Gebrauch durch BNP Paribas S.A. – Niederlassung Deutschland lizenziert. FTSE International Limited fördert, unterstützt oder bewirbt nicht diese Produkte. FTSE[™], FTSE[®] und Footsie[®] sind registrierte Marken der London Stock Exchange Plc und The Financial Times Limited und werden von FTSE International unter einer Lizenz verwendet. NIFTY 50SM ist ein eingetragenes Warenzeichen der National Stock Exchange of India. S&P Toronto Stock Exchange 60 Index[®] ist ein eingetragenes Warenzeichen der S&P Global Inc. Dow Jones Turkey Titans 20 Index ist eine Dienstleistungsmarke von Dow Jones & Company, Inc. und wurde für den Gebrauch durch BNP Paribas S.A. – Niederlassung Deutschland lizenziert. LPX 50[®] und LPX[®] Major Market Index sind eingetragene Marken der LPX GmbH, Basel. Jim Rogers, James Beeland Rogers, Jr., Rogers, Rogers International Commodity Index[®], und RICISM, Rogers International Commodity Index[®]-Agriculture und RICISM-A, Rogers International Commodity Index[®]-Metals und RICISM-M, Rogers International Commodity Index[®]-Energy und RICISM-E sind Warenzeichen und Dienstleistungszeichen und/oder eingetragene Marken von Beeland Interests, Inc., die im Eigentum und unter der Kontrolle von James Beeland Rogers, Jr. stehen und werden unter Lizenz genutzt. Der Name und das Konterfei von Jim Rogers/James Beeland Rogers, Jr. sind Warenzeichen und Dienstleistungszeichen von James Beeland Rogers, Jr. S&P GSCI[®] ist eingetragenes Warenzeichen von S&P Global Inc. GPR 250 Global Index ist eingetragenes Warenzeichen von Global Property Research. MSCI[®] World Index und MSCI[®] Emerging Markets sind eingetragene Warenzeichen von MSCI Inc.

© 2024 BNP Paribas. Alle Rechte vorbehalten. Wiedergabe oder Vervielfältigung des Inhalts dieses Magazins oder von Teilen davon in jeglicher Form ohne unsere vorherige Einwilligung sind untersagt.

Datum und Uhrzeit der ersten Verbreitung der Empfehlung: 30.07.2024 11:00 Uhr

Grundsätze zur Weitergabe von Anlage- und Anlagestrategieempfehlungen sowie Informationen über eigene Interessen und Interessenkonflikte:

<https://www.derivate.bnpparibas.com/service/disclosure/mad-mar>

Informationen über Interessen und Interessenkonflikte des Erstellers: www.excellents.de/MAD-MAR.pdf

WISSENSWERTES ZU ZERTIFIKATEN

Was sind Zertifikate? Zertifikate sind Wertpapiere in Form von Inhaberschuldverschreibungen, das heißt der jeweilige Inhaber des Zertifikats kann von der Emittentin Zahlung der aus dem Zertifikat geschuldeten Beträge beziehungsweise Erfüllung sonstiger Leistungspflichten nach den Zertifikatsbedingungen verlangen. Zertifikate ermöglichen Ihnen die Partizipation an der Wertentwicklung eines bestimmten Basiswerts (das können etwa Indizes, Aktien, Rohstoffe oder Währungen sein), ohne dass Sie diesen Basiswert selbst erwerben müssen. Die Laufzeit eines Zertifikats kann begrenzt oder unbegrenzt sein. Ist die Laufzeit unbegrenzt, spricht man von Open End Zertifikaten. Daher eignen sich diese Papiere sowohl für Anleger, die sich kurzfristig engagieren wollen, als auch für Investoren, die einen mittel- bis langfristigen Anlagehorizont haben. Letztendlich sind aber auch Zertifikate, wie jede andere Anlage ebenfalls, mit speziellen Risiken verbunden. Über diese muss sich ein Anleger zuvor informieren.

Wer steht hinter den Zertifikaten? Emittentin der hierin beschriebenen Zertifikate und Schuldner der daraus geschuldeten Leistungen ist BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH bzw. BNP Paribas Issuance B.V.

Was ist das Emittentenrisiko? Als Anleger eines Zertifikats tragen Sie das sogenannte Emittentenrisiko. Das bedeutet, dass bei Insolvenz der Emittentin das Risiko des Totalverlusts Ihrer Geldanlage besteht. Im Gegensatz etwa zu Spareinlagen sind Zertifikate als Inhaberschuldverschreibungen nicht durch einen Einlagensicherungsfonds abgesichert.

Wie handelt man Zertifikate? Sie benötigen kein Depot bei uns, um unsere Zertifikate zu erwerben. Lediglich ein Wertpapierdepot bei Ihrer Hausbank oder Sparkasse ist hierfür erforderlich. Erwerben können Sie die Zertifikate börslich oder außerbörslich. Gehandelt werden Zertifikate an den Börsen in Stuttgart und Frankfurt am Main zu den jeweiligen dort üblichen Handelszeiten. Außerbörslich können unsere Zertifikate im elektronischen Handel über verschiedene Direktbanken erworben werden. Hier handelt der Anleger, der ein Konto bei der Direktbank hat, direkt mit dem Emittenten.

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI OPEN END ZERTIFIKATEN

Vorteile

- diversifizierter Zugang zu nahezu allen Anlageklassen und -regionen
- keine Laufzeitbegrenzung, jedoch einem Kündigungsrecht der Emittentin
- börsentäglich handelbar (unter normalen Marktbedingungen)

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Trotz Diversifikationseffekts weisen Index Zertifikate das typische Investmentrisiko der jeweiligen Basiswerte (zum Beispiel Aktien) auf
- Index Zertifikate auf Emerging-Market-Indizes weisen ein höheres Risiko auf als Index Zertifikate auf Standardmärkte
- Die Wechselkursentwicklung der jeweiligen Notierungswährung des Basiswerts zum Euro kann die Entwicklung des Zertifikatkurses über die Basiswertentwicklung hinaus negativ beeinflussen (Ausnahme: Quanto Zertifikate)
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert
- Open End Zertifikate bezogen auf nur einen Basiswert können durch die fehlende Diversifikation einem besonders hohen Investmentrisiko ausgesetzt sein

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI BONITÄTSABHÄNGIGEN SCHULDVERSCHREIBUNGEN

Vorteile

- feste Verzinsung
- Rendite auch bei einem schwierigen Marktumfeld möglich

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Rückzahlung des Nominalbetrages erfolgt nur, wenn es während der Laufzeit der Schuldverschreibung zu keinem Kreditereignis beim Referenzschuldner kommt. Kommt es zu einem Kreditereignis (zum Beispiel eine Insolvenz), droht im schlimmsten Fall der Totalverlust des eingesetzten Kapitals

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI AKTIENANLEIHEN

Vorteile

- feste Verzinsung
- Verzinsung liegt häufig über marktüblichen Zinssatz
- Rendite auch bei leicht fallenden oder seitwärts tendierenden Märkten möglich

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Rückzahlung des Nominalbetrages erfolgt nur, wenn Basiswert am Laufzeitende der Aktienanleihe über Basispreis notiert. Ist dies nicht der Fall, wird die im Emissionsprospekt festgelegte Anzahl an Aktien ins Depot eingebucht, die dann dem am Aktienmarkt üblichen Risiko von Kursschwankungen unterliegen. Rückzahlung des eingesetzten Kapitals ist bei Aktienanleihen also nicht sicher
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI BONUS ZERTIFIKATEN

Vorteile

- unbegrenzte Partizipation am Basiswert möglich
- Risikopuffer durch Bonusstruktur
- Rendite auch bei leicht fallenden oder seitwärts tendierenden Märkten möglich

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Bei Berührung oder Unterschreitung der Barriere verfällt die Bonuszahlung und der Anleger erhält eine Rückzahlung, die dem Kurswert der zugrunde liegenden Aktie bzw. des Index am Laufzeitende entspricht
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI MINI FUTURES

Vorteile

- Hebelwirkung ermöglicht hohe Renditechancen
- börsentäglich handelbar (unter normalen Marktbedingungen)
- keine Nachschusspflicht durch Stop-Loss-Barriere
- keine Laufzeitbegrenzung, jedoch einem Kündigungsrecht der Emittentin

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Diese hochspekulative Anlageform kann zu Totalverlust führen
- Es fallen Finanzierungskosten im Optionsschein an. Diese werden über die Veränderung des Basispreises dem Optionsscheininhaber in Rechnung gestellt. Die Hebelwirkung kann zudem zu enormen Kursschwankungen beim Optionsschein führen
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI OPTIONSSCHEINEN

Vorteile

- hohe Hebelwirkung

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Optionsscheine unterliegen einem Volatilitätseinfluss
- Ein Totalverlust ist möglich, negative Wertveränderungen werden überproportional abgebildet (Hebelwirkung)
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ZERTIFIKATEN MIT EINER RÜCKZAHLUNG VON 100%/EINEM BESTIMMTEN PROZENTSATZ DES NENNWERTES BZW. BERECHNUNGSWERTES AM LAUFZEITENDE

Vorteile

- Rückzahlung von 100% des Nennbetrages / Nennwertes / Berechnungswertes am Laufzeitende
- verfügbar auf Einzelaktien, Indizes, Rohstoffe und weitere Basiswerte

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Rückzahlung von 100% des Nennbetrages / Nennwertes / Berechnungswertes gilt nur am Laufzeitende
- Anleger trägt Emittentenrisiko
- Die Renditeerwartung ist möglicherweise geringer als die Renditeerwartung von Zertifikaten, bei denen keine Rückzahlung von 100% des Nennbetrages / Nennwertes / Berechnungswertes am Laufzeitende vorgesehen ist
- Aufgrund von außerordentlichen Kündigungsrechten der Emittentin kann es auch zu einer reduzierten Rückzahlung (nämlich zum Marktwert) bis hin zum Totalverlust kommen
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

**AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI DISCOUNT ZERTIFIKATEN****Vorteile**

- Risikopuffer bei fallenden Märkten
- Renditechancen bei stagnierenden Kursen
- Unterschiedliche Produktausgestaltungen ermöglichen Strategieumsetzung entsprechend der persönlichen Markterwartung

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Während der Laufzeit können die Produkte erhöhten Preisschwankungen unterliegen (Optionskomponente)
- Die Kursentwicklung der Zertifikate kann während der Laufzeit von der Kursentwicklung des Basiswerts aufgrund verschiedener Einflussfaktoren auf den Preis der enthaltenen Optionen abweichen (Einfluss reduziert sich mit Restlaufzeit)
- Einbehaltung periodischer Auszahlungen (Zinsen, Dividenden) zur Finanzierung der Optionskomponente
- kein Kapitalschutz verfügbar
- Bei nicht in Euro notierten Basiswerten besteht ein Währungskursrisiko aufgrund von Wechselkursschwankungen (Ausnahme: Quanto Zertifikate bei denen eine Wechselkursabsicherung eingebaut ist)
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI QUANTO ZERTIFIKATEN**Vorteile**

- währungsneutrales Investment in Aktien, Indizes und Rohstoffe
- tagesaktuelle Verrechnung der Quantogebühr mit dem Kurs der Zertifikate

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Mögliche Währungsgewinne erhöhen den Kurs der Zertifikate nicht
- Die Höhe der Absicherungsgebühr (Quantogebühr) ist täglichen Schwankungen unterworfen, die Absicherungsgebühr geht zulasten des Ertrags des Zertifikats
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ZINS ZERTIFIKATEN**Vorteile**

- einfacher Zugang zu den kurzfristigen Geldmarktsätzen von Fremdwährungen
- Zins Zertifikate aus Hochzinsländern bieten eine attraktive Verzinsung

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Die Abwertung der zugrunde liegenden Währung führt zu fallenden Kursen des Zins Zertifikats; insbesondere Währungen von Schwellenländern weisen ein erhöhtes Risikoprofil auf
- Die Zinssätze der Zertifikate können sich täglich ändern

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI EXCHANGE TRADED NOTES (ETNs) UND EXCHANGE TRADED COMMODITIES (ETCS)**Vorteile**

- hinterlegte Sicherheiten für die Verbindlichkeiten der Emittenten gegenüber den Wertpapierinhabern
- transparente Kurse
- ETCS bieten die Möglichkeit der Partizipation an einer steigenden Rohstoff-, Edelmetall- und Industriemetallnachfrage

Risiken

- Ein ETN/ETC ist ein in Bezug auf das Emittenten-/Bonitätsrisiko besichertes Wertpapier ohne Kapitalschutz. Emittentin ist BNP Paribas Issuance B.V. und garantiert werden die Produkte von BNP Paribas S.A. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Die Produkte sind kein Sondervermögen (bei Insolvenz der Emittentin können ETNs/ETCS wertlos werden)
- Fällt der zugrunde liegende Index, führt dies zu fallenden Kursen der jeweiligen ETNs/ETCS

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ZERTIFIKATEN AUF BRANCHENINDIZES**Vorteile**

- diversifizierter Zugang zu Unternehmen in bestimmten Branchen
- Partizipation an Branchen mit hohem Wachstumspotenzial

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Branchenindizes können gegenüber anderen Basiswerten erhöhten Schwankungen unterliegen
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ZERTIFIKATEN AUF EMERGING MARKETS**Vorteile**

- Index Zertifikate bieten einen Zugang zu zahlreichen Emerging Markets
- Zins Zertifikate bieten einen bankenunabhängigen Zugang zu kurzfristigen Geldmarktsätzen in vielen Emerging Markets

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Es besteht bei Index und Zins Zertifikaten ein Währungsrisiko aufgrund von Wechselkursschwankungen (Ausnahme: Quanto Zertifikate bei denen eine Wechselkursabsicherung eingebaut ist)
- In einigen Emerging Markets besteht ein erhöhtes politisches Risiko
- Risiko hoher Verluste im Falle einer negativen Kursentwicklung der in den Indizes abgebildeten Aktien
- Anleger partizipieren nicht an Dividendenzahlungen aus dem Basiswert

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ZERTIFIKATEN AUF ROHSTOFFINDIZES, ROHSTOFFE, EDEL- UND INDUSTRIEMETALLE**Vorteile**

- Rohstoffinvestments gelten als Instrument zur weiteren Portfolio-Diversifikation
- Zertifikate bieten die Möglichkeit der Partizipation an einer steigenden Rohstoff-, Edelmetall- und Industriemetallnachfrage

Risiken

- Die beschriebenen Produkte sind Inhaberschuldverschreibungen von BNP Paribas Emissions- und Handelsgesellschaft mbH und werden von BNP Paribas S.A. garantiert. Damit trägt der Anleger das Ausfall- und Insolvenzrisiko der Emittentin und der Garantin
- Rohstoffe, Edel- und Industriemetalle notieren in US-Dollar. Daraus resultiert ein Währungsrisiko. (Ausnahme: Quanto Zertifikate, bei denen eine Wechselkursabsicherung eingebaut ist)
- Rohstoffe, Edel- und Industriemetalle unterliegen gegenüber anderen Basiswerten erhöhten Schwankungen
- Die Partizipation an der Entwicklung von Rohstoffen kann sich aufgrund von Rolleffekten (Wechsel in den nächstfälligen Future) über die Zeit ändern

AUSGEWÄHLTE CHANCEN UND RISIKEN BEI ETFs**Vorteile**

- ETFs bilden einen Index mit mehreren Wertpapieren bzw. Aktien ab, diese Streuung soll das Risiko gegenüber Einzelanlagen mindern
- Der Verwaltungsaufwand und die laufenden Kosten von ETFs sind relativ gering (gegenüber aktiv gemanagten Fonds)
- Rechtlich handelt es sich bei ETFs um Sondervermögen, die im Insolvenzfall besonders geschützt sind

Risiken

- Fondsanlagen unterliegen Marktschwankungen und den mit Anlagen in Wertpapieren bzw. Aktien verbundenen Risiken
- Der Wert von Anlagen und der damit erwirtschaftete Ertrag können sowohl steigen als auch fallen, und es kann der Fall eintreten, dass die Anleger den investierten Betrag nicht vollständig zurückerhalten
- Anleger in einen ETF sind einem Kapitalverlustrisiko (bis hin zum Totalverlust des eingesetzten Kapitals) ausgesetzt
- Eine umfassendere Definition und eine Beschreibung der Risiken sind dem jeweils gültigen Verkaufsprospekt und dem Basisinformationsblatt des ETF zu entnehmen

Was sind ETFs?

Ein ETF (Exchange Traded Funds) ist ein börsengehandelter Indexfonds bestehend aus verschiedenen einzelnen Wertpapieren, der einen bestimmten Index nachbildet. Ein ETF soll es ermöglichen mit einer einzigen Anlage in ganze Märkte zu investieren. Ein indexnachbildender ETF wird passiv verwaltet und hat ein klar festgelegtes Anlageuniversum. Im Gegensatz zu einem aktiv gemanagten Fonds wird durch das Indexkonzept vorgegeben, in welche Wertpapiere investiert wird und es erfolgt keine aktive Anlageentscheidung durch den Fondsmanager. Der ETF versucht immer einen bestimmten Index nachzubilden, nachdem sich der ETF, vorbehaltlich eines sog. Tracking Errors, dann auch entwickelt.

Die USA vor den Wahlen

STIMMUNG: DONALD TRUMP LIEGT VOR JOE BIDEN

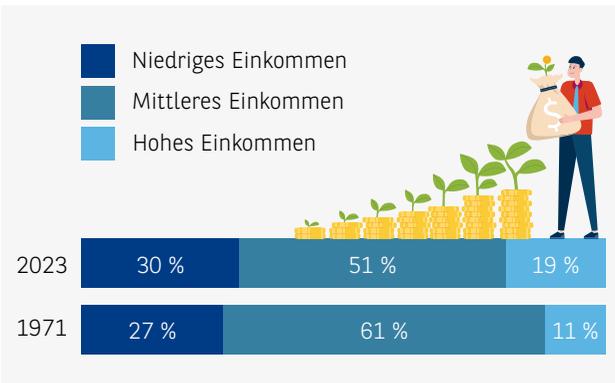
Im Juli 2024 liegt der amtierende US-Präsident Joe Biden bei Umfragen in den Vereinigten Staaten durchschnittlich mehr als 3 Prozentpunkte hinter dem Ex-Präsidenten Donald Trump. Dieser kommt in nationalen Umfragen durchschnittlich auf 47,5 Prozent der Befragten, Joe Biden dagegen nur auf rund 44 Prozent der Stimmen.



Quelle: statista; Stand: Juli 2024

EINKOMMEN: WAS DIE AMERIKANER VERDIENEN

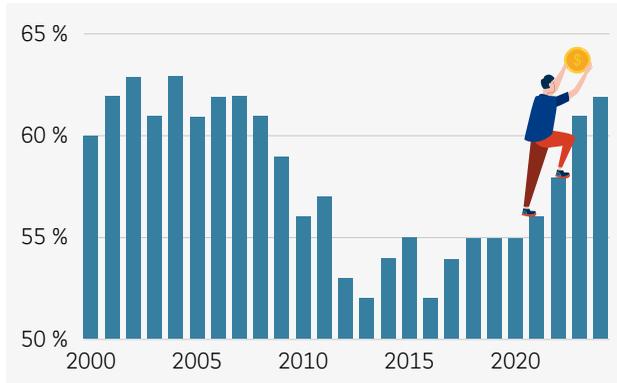
Prozentsatz der US-Bevölkerung in jeder Einkommensschicht. Die Mittelschicht schrumpft, die untere Einkommensschicht wächst. Beobachter sehen darin einen Vorteil für Donald Trump.



Quelle: Pew Research Center; Stand: Mai 2024

BÖRSE: AMERIKANER BESITZEN WIEDER AKTIEN

Der Anteil der Amerikaner, die Aktien besitzen, legt wieder zu. Beobachter sehen darin einen Vorteil für den amtierenden Präsidenten Joe Biden.



Quelle: Gallup; Stand: Juni 2024

IMPRESSUM

Herausgeber:



BNP PARIBAS | ZERTIFIKATE

BNP Paribas S.A.
Niederlassung Deutschland
Senckenberganlage 19
60325 Frankfurt am Main
www.bnpparibas.de

Verantwortlich:

Volker U. Meinel

Redaktion:

excellents GmbH

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Olaf Hordenbach (Leitung),
Holger Steinhaus, Sascha
Grundmann

Gestaltung:

Nadine Wolf,
Debora Wróbel,
Ebony Wróbel
www.excellents.de

Anzeigenvermarktung:

excellents GmbH
sales@excellents.de

Bildnachweis:

Titelfoto: excellents GmbH
Fotos: iStockphotos

Erscheinungsweise:

4 x jährlich

Redaktionsschluss:

18. Juli 2024

Aboservice: www.bnpparibas.de

(Dieses Magazin kann kostenlos
abonniert werden.)

Informationen zu BNP Paribas:

Internet: www.bnpparibas.de
E-Mail: derive@bnpparibas.com
Telefon: 069 71933111 (kostenfrei)
Telefax: 069 71933499



Hungrig auf mehr?

Der neue Derivate-Deal ist da!

Jetzt zuschnappen.

Handeln Sie über 270.000 Zertifikate und Hebelprodukte von BNP Paribas ab 0 Euro Ordergebühr (plus Produktkosten, Spreads und Zuwendungen).

ing.de/derivate-deal



do your thing

JETZT BEI BNP PARIBAS

Zugreifen wenn es seitwärts läuft.

Neue Inline Optionsscheine
auf US-Aktien



BNP PARIBAS | ZERTIFIKATE

www.bnp.de