

Claus Vogt Marktkommentar - Ausgabe vom 2. September 2016

Grünes Licht für Gold: Wichtiger Goldindikator erreicht Kaufniveau

- **Der Schlüssel zu Ihrem Börsenerfolg**
- **Goldbullen auf dem Vormarsch bestätigen die Goldhausse**
- **Goldindikator zeigt jetzt wieder eine attraktive Kaufgelegenheit an**
- **Heißer Herbst an den Aktienmärkten steht bevor: 1929 - 1987 - 2016?**
- **Interessante Gemeinsamkeiten zu 1929 und 1987**
- **Was machen eigentlich ... meine Steuergroschen?**
- **Überladene Lkw schädigen unsere Autobahnen auf Kosten der Steuerzahler**

In Haussen gelten andere Regeln als in Baissen

Liebe Leser,

„Wenn Du glaubst, den Schlüssel zum Verständnis der Finanzmärkte gefunden zu haben, wird kurz darauf das Schloss ausgewechselt“, besagt ein kluges Börsenbonmot. Natürlich dürfen Sie diese alte Börsenweisheit weder wörtlich noch persönlich nehmen. Schließlich weiß die Börse ja nicht, ob Sie gerade der Meinung sind, den Schlüssel zum Börsenerfolg in Händen zu halten; und wenn sie es wüsste, würde es sie bestimmt nicht interessieren.

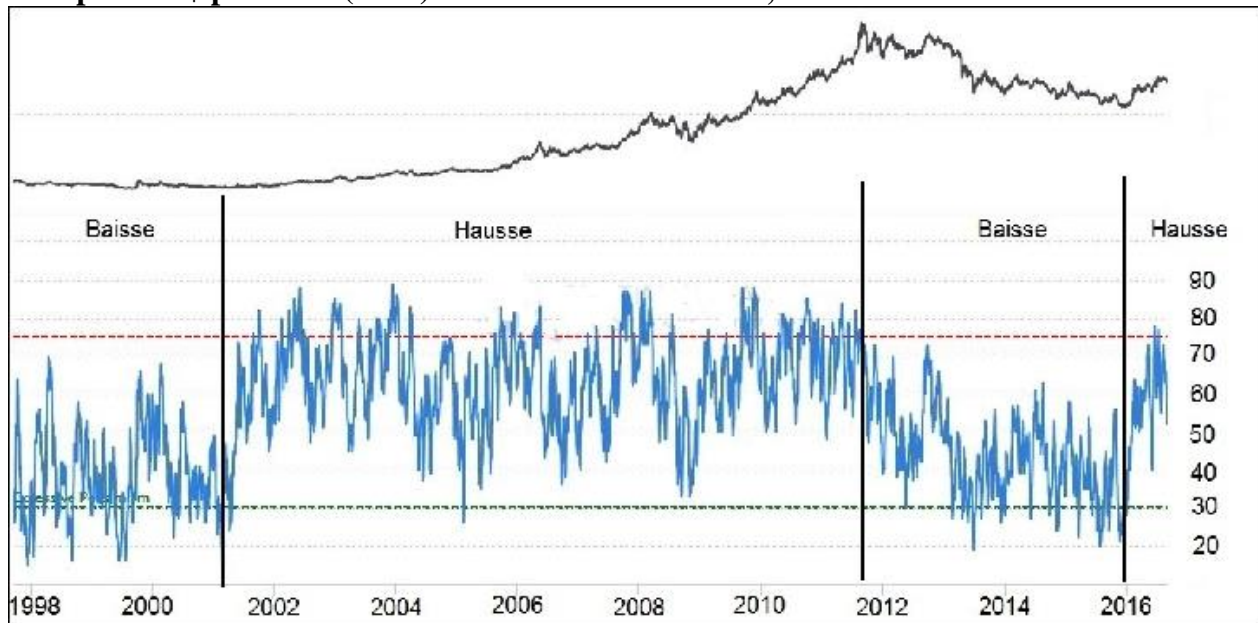
Aber wenn es Ihnen schon einmal so ergangen sein sollte, dass Sie einen scheinbar unfehlbaren Indikator aufgespürt haben, der kurze Zeit später einfach aufgehört hat zu funktionieren, dann wissen Sie, worum es bei diesem Börsenbonmot geht. Es handelt von der häufig übersehenen Tatsache, dass in Haussephasen andere Regeln gelten als in Baissen.

Der Schlüssel zu Ihrem Börsenerfolg

Das heißt konkret, dass es Indikatoren gibt, die zwar in Haussezeiten gute Ergebnisse liefern, aber in Baissezeiten völlig unbrauchbar sind, sowie Kennzahlen, die in Haussen andere Höchst- oder Tiefstwerte annehmen als in Baissen. Um an der Börse langfristig erfolgreich zu sein, müssen Sie Ihre Indikatoren also in den übergeordneten Kontext von Hausse und Baisse stellen und entsprechend interpretieren.

Ein typisches und derzeit sehr aktuelles Beispiel für das gerade Gesagte ist der Optix-Sentimentindikator für Gold, dessen Verlauf seit 1998 Sie auf dem folgenden Chart sehen:

Goldpreis in \$ pro Unze (oben) und Sentimentindikator, 1998 bis 2016



Wie die meisten Indikatoren verhält sich auch dieser Gold-Sentimentindikator in Baissephasen anders als in Haussephasen. Dass er in diesem Jahr erstmals seit 2011 über die Marke von 75% Bullen gestiegen ist, bestätigt den Beginn einer neuen Goldhausse.

Quelle: sentimentrader.com

Hier erkennen Sie mit einem Blick, dass sich dieser Indikator in Baissezeiten anders verhält als in der Hausse: Werte von mehr als 75% Bullen (rot-gestrichelte Linie) werden in der Baisse gewöhnlich nicht erreicht, während sie in Haussezeiten häufig sind. Und Werte unter 30% (grün-gestrichelte Linie) haben in Bullenmärkten Seltenheitswert, während sie in Bärenmärkten an der Tagesordnung sind.

Goldbullen auf dem Vormarsch bestätigen die Goldhausse

Wie Sie auf dem Chart sehen, ist der Sentimentindikator für Gold in 2016 erstmals seit 2011 wieder über die Marke von 75% Bullen gestiegen. In meinem Börsenbrief Krisensicher Investieren habe ich das seinerzeit als wichtige Bestätigung für den von mir prognostizierten Beginn einer neuen Goldhausse hervorgehoben. Diese Botschaft ist weiterhin gültig. Deshalb hilft sie uns jetzt dabei, nicht bei jeder kleinen oder auch größeren Korrektur an den Edelmetallmärkten den Beginn einer neuen Baisse zu befürchten, sondern lediglich völlig normale Verschnaufpausen innerhalb einer intakten Hausse zu erkennen, die Sie zum Einstieg nutzen sollten.

Goldindikator zeigt jetzt wieder eine attraktive Kaufgelegenheit an

Inzwischen ist dieser Sentimentindikator auf 52% Bullen gefallen. Damit hat er ein Niveau erreicht, das in Haussezeiten relativ selten unterschritten wird und häufig das Ende einer Korrektur signalisiert. Wenn Sie bei den höchst attraktiven Goldminenaktien noch nicht ausreichend investiert sind, dann sollten Sie diese Gelegenheit nutzen und jetzt damit beginnen, die in meinem Börsenbrief Krisensicher Investieren empfohlenen Minenaktien zu kaufen.

Der Grund für diese in Haussezeiten geringe Zahl von 52% Bullen liegt hier: In den vergangenen Wochen ist der Goldpreis von 1.374 \$ pro Unze in der Spitze auf ein Tief von 1.306 \$ gefallen, also knapp 5%. Dieser sehr bescheidene Kursrückgang hat allerdings ausgereicht, um große Zweifel an einer Fortsetzung der Goldhausse zu wecken. Das ist erstens ganz normal, weil den Anlegern noch die Erinnerung an die vergangene Baisse in den Knochen steckt, und zweitens ist es gut, weil solche Zweifel typisch für die Frühphase eines gesunden Bullenmarktes sind.

Viele meiner Leser fragen mich: „Soll ich jetzt verkaufen?“ Wenn Sie meinen Text bis hierher gelesen haben, wissen Sie, dass ich das genaue Gegenteil tun würde. Denn trotz der großen Kursgewinne, mit denen uns diese Aktien seit Anfang des Jahres erfreut haben, sehe ich in diesem Sektor weiterhin erhebliches Potenzial. Er befindet sich noch immer in der Frühphase einer Hausse, die wahrscheinlich mehrere Jahre anhalten wird, während sich die allgemeinen Aktienmärkte, die Rentenmärkte und zahlreiche Immobilienmärkte im Endstadium einer riesigen Spekulationsblase befinden, die wie alle ihre Vorgängerinnen platzen und den Anlegern verheerende Verluste bescheren wird.

Heißer Herbst an den Aktienmärkten steht bevor: 1929 – 1987 – 2016?

Gemessen am Shiller-Kurs-Gewinn-Verhältnis waren die US-Aktienmärkte nur zweimal noch deutlicher überbewertet als heute: 1929 und 2000. Einige Kennzahlen deuten sogar darauf hin, dass die aktuelle Überbewertung zwar nicht in der Spitze, aber in der Breite größer ist als damals. Und die Spekulationsblase an den Rentenmärkten ist sogar ein historisches Novum. Denn ohne die irrwitzigen Maßnahmen, mit denen die Zentralbankbürokraten seit Jahren die Rentenmärkte manipuliert haben, kann es in diesem eigentlich konservativen Bereich keine Spekulationsblase geben.

Im Unterschied zum DAX und anderen Aktienindizes weltweit ist der US-amerikanische S&P 500 Index im August auf ein neues Allzeithoch gestiegen, obwohl die Unternehmensgewinne längst rückläufig sind und sich immer deutlicher die Gefahr einer Rezession abzeichnet. In Kombination mit der gerade erwähnten Überbewertung ist das ein höchst brisanter Mix, der ein baldiges Platzen der Aktienblase erwarten lässt.

Interessante Gemeinsamkeiten zu 1929 und 1987 – Seien Sie vorsichtig

Interessanterweise ging den beiden spektakulärsten Aktiencrashes aller Zeiten – 1929 und 1987 – ebenfalls ein Allzeithoch voraus, das im Spätsommer erreicht wurde. Doch das ist noch nicht alles, die Gemeinsamkeiten zwischen den Jahren 1929, 1987 und heute sind noch deutlich größer. Mehr zu diesem spannenden Thema lesen Sie in der kommenden Ausgabe meines Börsenbriefes Krisensicher Investieren. [Bestellen Sie noch heute – es lohnt sich.](#)

Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende. Bis nächsten Freitag,

Ihr

Claw Vogt

Claus Vogt, Chefredakteur Krisensicher Investieren

P.S.: An der Börse haben Sie es stets nur mit Wahrscheinlichkeiten zu tun. Deshalb ist ein sinnvolles Risikomanagement unerlässlich. Lesen Sie mehr zu diesem sehr wichtigen Punkt in der nächsten Ausgabe von Krisensicher Investieren.

[Schützen und mehren Sie Ihr Vermögen und testen Sie noch heute KRISENSICHER INVESTIEREN 30 Tage kostenlos.](#)

Claus Vogt, der ausgewiesene Finanzmarktexperte, ist zusammen mit Roland Leuschel Chefredakteur des kritischen, unabhängigen und konträren Börsenbriefs Krisensicher Investieren.

2004 schrieb er ebenfalls zusammen mit Roland Leuschel das Buch "Das Greenspan Dossier" und die „Inflationsfalle“. Mehr zu Claus Vogt finden Sie [hier](#).

Was machen eigentlich ... meine Steuergroschen? (02.09.2016)

Autor: Gotthilf Steuerzahler

Überladene Lkw schädigen unsere Autobahnen auf Kosten der Steuerzahler

Liebe Leserinnen und Leser,

unzulässig schwere Lkw verschleißten die Autobahnen in ganz besonderem Maße. Würden die verantwortlichen staatlichen Stellen mehr kontrollieren und diese Lkw aus dem Verkehr ziehen, könnte der Erhaltungsaufwand für die Autobahnen deutlich verringert werden. Millionen an Steuergeldern würden dadurch eingespart werden.

Je mehr Lkw die Autobahnen benutzt, umso kürzer ist die Lebensdauer der Fahrbahnen, denn Lkw beanspruchen die Straßen sehr viel stärker als Pkw. Eine Lkw-Achse mit zehn Tonnen Gewicht strapaziert die Straßen genauso wie 10.000 Pkw-Achsen mit je einer Tonne Gewicht. Noch schlimmer wirken sich überladene Lkw aus, weil durch sie ein überproportional steigender Erhaltungsaufwand für die Autobahnen entsteht. Lkw sind überladen, wenn sie die in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genannten Gesamtgewichte und Achslasten überschreiten (Höchstgewicht für Sattelzüge: 40 Tonnen).

Überladene Lkw werden instabil und sind schwerer zu steuern. Auch erhöhen sie wegen des längeren Bremswegs und der größeren Aufprallenergie das Unfallrisiko und die Schwere der Unfälle. Firmen, die ihre Lkw regelmäßig überladen, sparen Fahrzeug-, Personal- und Treibstoffkosten. Sie verschaffen sich auf diese Weise einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Mitbewerbern, die sich an die Vorschriften halten.

Viel zu wenige Achslastmessstellen wurden eingerichtet

Im Jahr 1997 erhielt eine Bundesbehörde vom Bundesverkehrsministerium den Auftrag, zu Forschungszwecken ein flächendeckendes Netz von Achslastmessstellen einzurichten. An den Messstellen werden jeweils Sensoren in die Fahrbahnen eingebaut, welche die Achslasten eines Lkw während seiner Überfahrt messen. Die Messstellen sollten auch für Überladungskontrollen genutzt werden. Ursprünglich waren an 40 Autobahnabschnitten in beiden Fahrtrichtungen insgesamt 80 Messstellen geplant. Tatsächlich wurden im Lauf der Jahre jedoch nur insgesamt 41 Messstellen eingerichtet.

Die Achslastmessstellen erwiesen sich als sehr störanfällig. Nur wenige lieferten zuverlässig Daten, die zur Vorauswahl von möglicherweise überladenen Fahrzeugen genutzt werden konnten. Die zu überprüfenden Lkw werden dann aus dem Verkehr herausgewinkt und auf einen Kontrollplatz umgeleitet. Durch eine Verwiegung wird schließlich festgestellt, ob tatsächlich eine Überschreitung des zulässigen Einzel- oder Gesamtgewichts vorliegt.

Weniger Überladungen würden zu enormen Einsparungen führen

Das Bundesverkehrsministerium ließ im Jahr 2003 gutachtlich untersuchen, welche Auswirkungen es auf die Erhaltung von Bundesfernstraßen hätte, wenn Überladungen vollständig vermieden würden. Als Ergebnis der Untersuchung teilten die Gutachter mit, dass die Erhaltungskosten von Bundesautobahnen aufgrund längerer Erhaltungszyklen je nach Bauweise (Asphalt oder Beton) um 36 % bis 45 % gesenkt werden könnten.

Auch eine Teilreduzierung der Überladungen würde den Nutzungszeitraum und die Erhaltungsintervalle der Fahrbahnen deutlich verlängern und damit die Investitions- und Erhaltungskosten erheblich senken. Die Gutachter empfahlen dem Bundesverkehrsministerium effizientere Überladungskontrollen. Die Ausgaben zur Erhaltung der Fahrbahnen der Bundesfernstraßen beliefen sich in den letzten Jahren auf rund 1,5 Milliarden Euro mit stetig steigender Tendenz. Eine spürbare Senkung der Überladungen könnte somit zu Einsparungen im dreistelligen Millionenbereich führen.

Jahrelanges Nichtstun des Verkehrsministeriums

Das Bundesverkehrsministerium hat es in den letzten Jahren versäumt, eine effektive Überladungskontrolle bei Lkw sicherzustellen. Es hat sein im Jahr 1997 selbst gestecktes Ziel verfehlt, zügig ein funktionierendes Netz von Achslastmessstellen aufzubauen. Spätestens als die gutachtliche Untersuchung im Jahr 2003 das enorme Einsparpotenzial bei den Erhaltungskosten aufzeigte, hätte das Ministerium den bestehenden Handlungsbedarf erkennen müssen. Durch wirksame Überladungskontrollen könnten nicht nur enorme Beträge gespart werden, der Verkehr würde auch sicherer und der Wettbewerb zwischen den Transportunternehmen fairer.

Hier darf nicht länger gezögert werden, das Netz der Achslastmessstellen muss unverzüglich ausgebaut werden, denn die Anzahl und die Qualität der Kontrollen sind nach wie vor völlig unzureichend. Durch die wenigen funktionierenden Messstellen und die geringe Anzahl von nutzbaren Kontrollplätzen sind die zuständigen Behörden bei ihren Überladungskontrollen örtlich sehr eingeschränkt. Flächendeckende Kontrollen finden nicht statt, weshalb die Beanstandungsquote gering bleibt.

Das Verkehrsministerium will endlich gegen Überladungen vorgehen

Wie inzwischen bekannt wurde, zeigt sich das Bundesverkehrsministerium nunmehr einsichtig und will die Überladung von Lkw in Zukunft stärker bekämpfen. Den verzögerten Ausbau der Messstellen hat das Ministerium mit der anfänglich mangelhaften Zuverlässigkeit der Sensoren begründet. Ob die restlichen Messstellen eingerichtet werden, ist allerdings noch offen. Alternativ wird der Einsatz mobiler Achslastwaagen geprüft.

Lange hat es gedauert, aber jetzt soll endlich mehr getan werden, um Überladungen zu vermindern. Es bleibt die Verärgerung darüber, dass das Ministerium trotz Kenntnis der Zusammenhänge jahrelang nichts unternommen hat, um das große Einsparpotential bei den Erhaltungskosten zu realisieren. Es sind unsere Steuergelder, welche hier durch jahrelanges Nichtstun verschwendet wurden, liebe Leserinnen und Leser, sagt erbost

Ihr

Gotthilf Steuerzahler

Dieser Text stammt aus dem kostenlosen Newsletter [Claus Vogt Marktkommentar](#).
Claus Vogt, der ausgewiesene Finanzmarktexperte, ist zusammen mit Roland Leuschel
Chefredakteur des kritischen, unabhängigen und konträren Börsenbriefs [Krisensicher Investieren](#).

2004 schrieb er ebenfalls zusammen mit Roland Leuschel das Buch "Das Greenspan Dossier"
und die „Inflationsfalle“. Mehr zu Claus Vogt finden Sie [hier](#).