

## **Besser als eine Kaufoption für Gold**

- **Wie eine Kaufoption ohne Verfallsdatum**
- **Der Clou: Bau der Mine nur bei höherem Goldpreis**
- **Eine hervorragende Kaufgelegenheit**
- **Was machen eigentlich ... meine Steuergroschen?**
- **Kein Interesse an Elektroautos - trotz staatlicher Prämien**

### **Bullish wie im Jahr 2001 – damals bei unter 300 \$ pro Unze**

Liebe Leser,

die Indikatoren für Gold sind geradezu schreiend bullish. Damit gleicht die aktuelle Lage der Zeit um die Jahrtausendwende, als der Goldpreis bei weniger als 300 \$ pro Unze notierte. Er befand sich damals am Beginn einer 10-jährigen Hausse, in deren Verlauf der Kurs auf 1.900 \$ pro Unze stieg.

Fänden Sie es nicht großartig, an einer solchen Bewegung sogar überproportional teilzuhaben? Und dabei keine Derivate mit all ihren Haken und Ösen zu verwenden? Nicht wie mit einer Option, die ja immer ein Verfallsdatum hat, gegen die Zeit anzurennen? Und kein Produkt zu verwenden, hinter dem letztlich doch nur ein Zahlungsverprechen einer Großbank steht?

### **Wie eine Kaufoption ohne Verfallsdatum**

Tatsächlich gibt es ein solches „Produkt“. Es handelt sich um eine riesige Goldlagerstätte. Und die Aussichten auf weitere große Goldnachweise sind sehr gut.

Um einschätzen zu können, wie außergewöhnlich die Größenordnungen sind, um die es hier geht, müssen Sie wissen, dass derzeit weltweit nur fünf Minen existieren, die es auf einen Ausstoß von mehr als einer Million Unzen pro Jahr bringen. In dieser Liga ist dieses Projekt angesiedelt.

### **Der Clou: Bau der Mine nur bei höherem Goldpreis**

Der eigentliche Clou besteht darin, dass sich die Mehrheitseigentümer darin einig sind, die Mine erst dann zu bauen, wenn der Goldpreis deutlich höher ist als heute. Bis dahin ist das Gold in der Erde nämlich ein besseres Investment als Abbau und Verkauf zu niedrigen Preisen. Das ist eine einmalige Konstellation. Deshalb lautet meine Beurteilung dieses Projekts: Besser als eine Kaufoption für Gold.

### **Eine hervorragende Kaufgelegenheit**

Jetzt ist die Zeit genau richtig, um sich an einer solchen außergewöhnlichen Mine in Warteposition zu beteiligen und diese „Option ohne Laufzeitbegrenzung“ zu kaufen. In [meinem Börsenbrief Krisensicher Investieren](#) haben wir den Kauf bereits im Dezember vorigen Jahres empfohlen.

Nach der jüngsten kleinen Korrektur hätten Sie jetzt die Möglichkeit, günstig einzusteigen. Diese Kaufgelegenheit sollten Sie nicht links liegen lassen.

[Alle Details zu dieser außergewöhnlichen „Kaufoption“ erfahren Sie jetzt in Krisensicher Investieren – 30 Tage kostenlos im Test.](#) Die neue KI-Monatsausgabe September erscheint am Montagabend, den 27. August 2018.

Ich wünsche Ihnen ein sommerliches Wochenende,

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Claus Vogt". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Claus Vogt, Chefredakteur Krisensicher Investieren

P.S.: Positionieren Sie sich jetzt richtig und bestellen Sie die [neue KI-Monatsausgabe September!](#)

P.P.S.: Sie wollen Woche für Woche über die Börse sowie Wirtschaft informiert werden und den kostenlosen Claus Vogt Marktkommentar direkt in Ihr Postfach bekommen, dann melden Sie sich [hier](#) ganz einfach mit Ihrer E-Mail an.

[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? (25.08.2018)**

**Autor: Gotthilf Steuerzahler**

## **Kein Interesse an Elektroautos - trotz staatlicher Prämien**

Liebe Leserinnen und Leser,

die Politik arbeitet gerne mit Anreizen, wenn die Bürger zu einem bestimmten Verhalten veranlasst werden sollen. Dafür kommen Steuervergünstigungen oder Zuschüsse in Frage. Oftmals verpuffen solche Anreize jedoch, wenn die Bevölkerung erkennt, dass sie keine Vorteile von der staatlich geförderten Maßnahme zu erwarten hat. Genau das spielt sich derzeit bei der Absatzförderung von Elektroautos ab, welche von der Bevölkerung kaum in Anspruch genommen wird.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, mit Hilfe von Zuschüssen den Absatz von Elektrofahrzeugen zu fördern. Die Nachfrage nach umweltschonenden Elektroautos soll um mindestens 300.000 Fahrzeuge erhöht und dadurch ein nennenswerter Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft geleistet werden. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat hierzu im Juli 2016 eine Förderrichtlinie erlassen.

Danach erhält der Käufer eines batteriebetriebenen Neufahrzeugs einen Umweltbonus von 4.000 Euro bzw. bei einem Hybrid-Neufahrzeug einen Bonus von 3.000 Euro. Bund und Unternehmen der Automobilwirtschaft sollen jeweils die Hälfte der Förderung tragen. Die Aktion ist zeitlich begrenzt, Ende Juni 2019 soll die Förderrichtlinie außer Kraft treten.

### **Einflussnahme der Automobilhersteller auf die Kaufprämie**

Die deutsche Automobilindustrie hat die Entscheidung der Bundesregierung zur Einführung des Umweltbonus und zu dessen Ausgestaltung wesentlich beeinflusst. Die Bundesregierung hatte zunächst ein CO-basiertes Bonus-Malus-System oder eine verbindliche Elektrofahrzeug-Quote für Automobilhersteller bevorzugt. Schließlich hat sie aber den Vorschlag der Automobilwirtschaft übernommen, eine „Kaufprämie“ einzuführen. Kenner der Materie haben kritisiert, dass hier die Automobilindustrie, welche von der Absatzförderung profitiert, in erheblichem Umfang Einfluss auf die Ausgestaltung der Förderung genommen hat. Schließlich sei der Staat zu einer neutralen Aufgabenwahrnehmung verpflichtet und dürfe sich nicht für die wirtschaftlichen Interessen bestimmter Gruppen einspannen lassen.

## **Die Automobilindustrie verrechnet den Umweltbonus mit Rabatten**

Maßgeblich für die Bemessung des Beitrags der Automobilhersteller zum Umweltbonus ist der sogenannte Nettolistenpreis des Basismodells. Ausgehend von diesem Preis muss der Verkäufer dem Käufer mindestens einen Nachlass bei reinen Elektroautos von 2.000 Euro und bei Hybrid-Fahrzeugen von 1.500 Euro gewähren. Allerdings erhalten Käufer üblicherweise ohnehin Abschläge auf den Listenpreis von Neufahrzeugen. Diese Rabatte liegen deutlich über dem von der Automobilindustrie zu tragenden Anteil am Umweltbonus. Untersuchungen haben ergeben, dass der Anteil der Hersteller am Umweltbonus häufig mit den bei Neuwagen üblichen Rabatten verrechnet wird. Insofern leistet die Automobilindustrie in diesen Fällen keinen wirklichen Beitrag zum Umweltbonus.

## **Die Gewinne der Automobilindustrie sollen nicht geschmälert werden**

Der Staat hat solchen Trickereien bei den Verhandlungen über den Umweltbonus keinen Riegel vorgeschoben. Kritiker fordern nun, dass die Automobilindustrie ihren Beitrag zur Umweltprämie nicht länger durch eine Verrechnung mit den auch ansonsten gewährten Nachlässen erbringen kann. Das Bundeswirtschaftsministerium will auf die geübte Kritik nicht reagieren. Es hat darauf hingewiesen, dass die Automobilindustrie bei Elektrofahrzeugen wegen der hohen Entwicklungskosten keine oder nur geringe Gewinne erzielen könne. Ja wenn dem so ist, kann der Staat selbstverständlich keinen echten finanziellen Beitrag der Automobilwirtschaft zur Umweltprämie verlangen. Die Gewinne der Automobilindustrie dürfen schließlich nicht geschmälert werden!

## **Schleppende Inanspruchnahme der Umweltprämie**

Seit Inkrafttreten der Förderrichtlinie blieben die Anträge auf Zahlung der Umweltprämie erheblich hinter den Prognosen zurück. Fachleute führen die geringe Nachfrage auf die hohen Anschaffungskosten für Elektroautos sowie die noch immer fehlende Ladeinfrastruktur zurück. Vor diesem Hintergrund erscheint es überaus fraglich, ob das Ziel von rund 300.000 Anträgen bis zum Ablauf der Förderrichtlinie im Jahr 2019 erreicht werden wird.

Die Bundesregierung lässt sich von der schleppenden Inanspruchnahme der Absatzförderung hingegen nicht beeindrucken. Eine breitere Modellpalette der Automobilhersteller, eine verbesserte Ladeinfrastruktur sowie eine verstärkte Diskussion um Luftreinhaltungsmaßnahmen in Städten würden für eine höhere Inanspruchnahme der Förderung über die bisher vorliegenden Zahlen hinaus sorgen.

Wie so oft vertraut der Staat auf das Prinzip Hoffnung, welches die Dinge schon richten wird. Eher sieht es aber danach aus, liebe Leserinnen und Leser, dass die potentiellen Käufer einfach zu klug sind, um sich von einer kleinen Prämie zum Kauf eines überbewerteten und wenig alltagstauglichen Elektrofahrzeugs motivieren zu lassen, meint

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](#).

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

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