

Claus Vogt Marktkommentar - Ausgabe vom 25. Mai 2019

S&P 500: 2 weitere Verkaufssignale, die Sie kennen sollten

- **Hohes Absturzrisiko aufgrund extremer Überbewertung**
- **Alarmierende negative Divergenzen**
- **Hindenburg-Omen gibt neues Warnsignal**
- **Doppeltop des S&P 500 und des NASDAQ 100**
- **NASDAQ 100 Index bricht nach unten aus**
- **Die Aktienrallye, die im Dezember 2018 startete, hängt am seidenen Faden**
- **Was machen eigentlich ... meine Steuergroschen?**
- **Sicherheitsrisiken bei überlangen Lkw**

Trumps Handelsstreit ist nur der Auslöser

Liebe Leser,

vor zwei Wochen habe ich Ihnen hier vier Verkaufssignale für den US-Aktienmarkt vorgestellt, die Sie als engagierter Börsianer kennen sollten. Jetzt sind sogar noch zwei weitere hinzugekommen, so dass sich das große Bild einer beginnenden Aktienbaisse immer deutlicher herauskristallisiert.

In den Medien lesen Sie häufig, dass der Handelskonflikt mit China, den Donald Trump vom Zaun gebrochen hat, Schuld sei an den jüngsten Börsenturbulenzen. Dem ist nicht so. Tatsächlich ist er nämlich nur der Auslöser. Die Auswirkungen politischer Entwicklungen auf die Börse hängen nämlich in großem Ausmaß davon ab, in welcher fundamentalanalytischen Verfassung diese sich befindet. Und die ist im Moment außerordentlich riskant.

Hohes Absturzrisiko aufgrund extremer Überbewertung

Um das zu erkennen, müssen Sie einen Blick auf die mit Abstand wichtigsten langfristigen Kennzahlen werfen, das heißt auf die fundamentale Bewertung einzelner Unternehmen bzw. des gesamten Aktienmarkts. Denn sie bestimmt, mit welchem Anlageerfolg oder -misserfolg Sie auf Sicht von 10 bis 12 Jahren rechnen müssen.

Und genau diese langfristig sehr treffsicheren Kennzahlen der Fundamentalanalyse zeigen an, dass die US-Börse extrem überbewertet ist. Es gibt nur zwei weitere Perioden, in denen die Überbewertung ähnliche Ausmaße angenommen hatte: 1929 und 2000. Im ersten Fall folgten weltweit Kursrückgänge von rund 90%, im zweiten Fall fiel der DAX um 73% und der NASDAQ 100 Index sogar um 83%.

Bereiten Sie sich darauf vor, dass die kommende Baisse ähnliche Negativ-Ergebnisse liefern wird. Konkret rechne ich mindestens mit einer Kursdritteltung des S&P 500. In meinem [Börsenbrief Krisensicher Investieren](#) zeige ich meinen Lesern, wie sie ihr Depot absichern oder mit Short-Positionen sogar an fallenden Kursen verdienen. Diese Strategien sollten auch Sie jetzt kennen und umsetzen.

Alarmierende negative Divergenzen

In der Endphase einer Hausse kommt es fast immer zu einer Vielzahl von Divergenzen, das heißt zu Diskrepanzen in der Kursentwicklung verschiedener Länder und Indizes sowie bei diversen technischen Indikatoren. Genau das ist zurzeit in großem Umfang der Fall.

Beispielsweise haben der NASDAQ 100 und der S&P 500 im April dieses Jahres neue Allzeithochs erreicht. Dem DAX und anderen europäischen Indizes sowie dem japanischen Nikkei 225 ist das hingegen ebenso wenig gelungen wie dem US-Banken Index, dem Dow Jones Industrial Average oder dem auf 2.000 Werten basierenden US-Nebenwerte Index, um nur die Wichtigsten zu nennen.

Hindenburg-Omen gibt neues Warnsignal

Schließlich hat der Hindenburg-Indikator ein neues Verkaufssignal gegeben. Die Details dieser Kennzahl möchte ich hier nicht referieren. Es genügt für Sie zu wissen, dass sie auf der Statistik der Marktbreite basiert und ausdrücklich darauf abstellt, wichtige Diskrepanzen zu erkennen, die in der Endphase einer Hausse auftreten. Genau das ist jetzt wieder geschehen, wie zuletzt im September 2018, also kurz bevor es mit dem S&P 500 20% abwärts ging.

Eine Variante dieser Kennzahl, die zusätzlich zu der Marktbreite die Anzahl der Aktien berücksichtigt, die über ihrer 200-Tage-Durchschnittslinie notieren, bestätigt dieses Warnsignal. Das ist besonders wichtig, weil diese Variante nur sehr selten Warnsignale gibt. Die Lage an den Aktienmärkten ist also sehr ernst.

Doppeltop des S&P 500 und des NASDAQ 100

Das alles deutet darauf hin, dass der Kursanstieg der vergangenen Monate doch nur eine Bearmarketrally gewesen ist, die nur bei ganz wenigen Indizes wie dem S&P 500 und dem NASDAQ 100 zu neuen Hochs geführt hat. Diese neuen Hochs befinden sich jedoch nur marginal über den Höchstständen des Jahres 2018.

Deshalb kann der gesamte Kursverlauf seit Januar 2018 als Doppel- bzw. Dreifachtop interpretiert werden. Das sehen Sie auf dem folgenden Chart des S&P 500.

S&P 500, Momentum-Oszillator, 2017 bis 2019



Hier zeigt sich ein großes Doppel- oder – unter Einbeziehung des Januar 2018-Hochs – sogar ein Dreifachtop. Der Momentum-Oszillator zeigt wie im September 2018 eine negative Divergenz (rote Pfeile). Schließlich deutet die rotgestrichelte Linie eine kleine Schulter-Kopf-Schulter-Topformation an.

Quelle: StockCharts.com

NASDAQ 100 Index bricht nach unten aus

Wie Sie hier ebenfalls erkennen, hat sich bei dem Momentum-Oszillator im unteren Teil des Charts wie im September 2018 eine negative Divergenz gebildet (rote Pfeile), ein weiteres typisches Warnsignal. Schließlich deutet die rotgestrichelte Linie eine kleine Schulter-Kopf-Schulter-Topformation an. Der hier nicht gezeigte NASDAQ 100 Index ist am 23. Mai bereits unter diese Linie gefallen und hat damit ein weiteres Verkaufssignal gegeben.

Die Aktienrallye, die im Dezember 2018 startete, hängt am seidenen Faden

Das Geschehen an den Aktienmärkten ist brisant und überaus spannend. Schließlich deutet die inverse US-Zinsstruktur auf eine bald beginnende Rezession hin. Dazu sollten Sie wissen, dass alle Rezessionen mit schweren Aktienbaissen einhergegangen sind. Was Sie jetzt tun sollten, [lesen Sie in meinem Börsenbrief Krisensicher Investieren. Jetzt 30 Tage kostenlos testen.](#) Es lohnt sich.

Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende,

Ihr



Claus Vogt, Chefredakteur Krisensicher Investieren

P.S.: Goldminen sind die großen Profiteure, wenn es jetzt an den Börsen kracht. Hier winken hohe zweistellige Kursgewinne. [Diese Goldminen gehören zu meinen Top-Favoriten.](#)

P.P.S.: Sie wollen Woche für Woche über Gold, die Finanzmärkte und die Zusammenhänge mit der Wirtschaft informiert werden, dann fordern Sie bitte den kostenlosen Claus Vogt Marktkommentar [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? (25.05.2019)

Autor: Gotthilf Steuerzahler

Sicherheitsrisiken bei überlangen Lkw

Liebe Leserinnen und Leser,

Lkw verschleiß die Straßen in ganz besonderem Maße. Je mehr Lkw die Straßen benutzen, desto kürzer ist die Lebensdauer der Fahrbahnen. Eine Lkw-Achse mit zehn Tonnen Gewicht strapaziert die Straßen genauso wie 10.000 Pkw-Achsen mit je einer Tonne Gewicht.

Seit dem 1. Januar 2017 dürfen auch überlange Lkw aufgrund einer Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums bestimmte Straßen im Regelbetrieb befahren. Mit dem Einsatz von überlangen Lkw möchte das Verkehrsministerium langfristig das Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße begrenzen und den damit verbundenen Umweltauswirkungen entgegenwirken, also insbesondere Kohlendioxid- und Feinstaub-Emissionen vermindern. Zwei Fahrten eines überlangen Lkw ersetzen angeblich drei Fahrten mit herkömmlichen Lkw. Auch sollen Effizienzgewinne und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent erzielt werden.

Die überlangen Lkw sind mit einer Länge von bis zu 25,25 Meter länger als konventionelle Lkw (maximal 18,75 Meter). Sie unterliegen den gleichen Gewichtsbeschränkungen wie konventionelle Lkw, dürfen also höchstens bis zu 44 Tonnen wiegen. Im Durchschnitt sind sie jedoch deutlich schwerer als konventionelle Lkw. Sowohl mit als auch ohne Ladung bringen sie häufig mehr Gewicht auf die Straße.

Ein Feldversuch zum Einsatz überlanger Lkw fand statt

Der Zulassung der überlangen Lkw in den Regelbetrieb war folgende Entwicklung vorausgegangen: In den Jahren 2012 bis 2016 führte das Verkehrsministerium einen bundesweiten Feldversuch zum Einsatz von überlangen Lkw durch. Die Bundesanstalt für Straßenwesen war beauftragt, den Feldversuch zu begleiten und wissenschaftlich zu untersuchen. Eine Ausnahmeverordnung erlaubte es Transportunternehmen, längere als nach der Zulassungsverordnung zulässige Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einzusetzen.

Der Einsatz der überlangen Lkw war nur innerhalb eines bestimmten Streckennetzes gestattet. Teilnehmende Transportunternehmen waren verpflichtet, der Bundesanstalt für Straßenwesen insbesondere den eingesetzten Lkw-Typ und die befahrene Strecke anzuzeigen. Zu Beginn des Feldversuchs waren 38, am Ende 161 überlange Lkw bei der Bundesanstalt gemeldet.

Probleme für die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit

Die Bundesanstalt für Straßenwesen erkannte in dem Feldversuch verschiedene Problemfelder. Dazu gehörten das Parken auf Rastanlagen, zu kleine Nothaltebuchten, eine erhöhte Brandlast in Tunneln, das Durchfahren von Kreisverkehren, das Befahren von Baustellen und das Überholen auf Landstraßen.

Die Bundesanstalt stufte die aus dem Betrieb von überlangen Lkw resultierenden Risiken abschließend als hinnehmbar ein. Auch künftig sei nur eine geringe Anzahl von überlangen Lkw zu erwarten. Zugleich stellte die Bundesanstalt fest, dass zu einzelnen Fragen im Feldversuch keine belastbaren Aussagen möglich waren. Solche ließen sich erst durch einen langjährigen Regelbetrieb beantworten. Es bestehe weiterer Untersuchungsbedarf. Gleichzeitig mit der Zulassung zum Regelbetrieb im Jahr 2017 wurde jedoch die Datenerhebung zum Einsatz der überlangen Lkw eingestellt.

Viele Fragen sind ungeklärt

Kritiker haben daraufhin dem Verkehrsministerium vorgeworfen, dass die durch den Feldversuch gewonnenen Erkenntnisse nicht ausreichend seien. Am Feldversuch hätten nur wenige überlange Lkw auf einem eingeschränkten Streckennetz teilgenommen. Zudem ließen sich einige Fragestellungen erst im langjährigen Betrieb beantworten. So sei insbesondere der Bedarf an Stellplätzen für überlange Lkw auf Rastanlagen ungeklärt.

Gleiches gelte für die Entwicklung der Brandlast in Tunneln. Zudem bestünden weitere Unwägbarkeiten bei der Verkehrssicherheit. Insbesondere bei Überholvorgängen auf Landstraßen und beim Befahren von Baustellen sei das Verhalten überlanger Fahrzeuge nicht ausreichend untersucht. Zudem sei der Bedarf an größeren Nothaltebuchten nicht geklärt.

Das Verkehrsministerium wehrt sich gegen die lautgewordene Kritik

Das Bundesverkehrsministerium hat dem Vorwurf der verfrühten Einführung des Regelbetriebs von überlangen Lkw sowie der Einstellung der Datenerhebung widersprochen. Die Ergebnisse der begleitenden wissenschaftlichen Untersuchung während des Feldversuchs seien ausreichend gewesen. Eine weitere Datenerhebung sei nicht geboten. Das Verkehrsministerium plant die Länder aufzufordern, für überlange Lkw geeignete Rastanlagen und autobahnahe Autohöfe zur Aufnahme in das freigegebene Streckennetz zu melden.

Eventuell sollte die Zulassung überlanger Lkw zurückgenommen werden

Viele Straßen und Brücken in Deutschland sind in einem schlechten Zustand, das Geld zur Behebung der Mängel ist nicht vorhanden. Da fragt man sich schon, weshalb das Bundesverkehrsministerium die Verkehrsinfrastruktur durch die Zulassung der überlangen Lkw noch weiter belasten musste.

Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, dass das Ministerium die Beanspruchung der Verkehrsinfrastruktur und die sonstigen durch die überlangen Lkw verursachten Probleme ernsthaft untersuchen lässt und die Zulassung eventuell zurücknimmt. Aber hierzulande kommt es ja nicht selten vor, liebe Leserinnen und Leser, dass die Politik an einmal getroffenen Entscheidungen wider besseres Wissen festhält, was immer es kostet, sagt resigniert

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 KRISENSICHER INVESTIEREN 30 Tage kostenlos.](#)

2004 schrieb er ebenfalls zusammen mit Roland Leuschel das Buch "Das Greenspan Dossier" und die „Inflationsfalle“. Jetzt ihr NEUES BUCH: [„Bitcoin & Co. Was Sie über Geld, Gold und Kryptowährungen wissen sollten“](#). Erhältlich im Buchhandel oder auf www.krisensicherinvestieren.com – aber ganz bewusst nicht bei Amazon. Mehr zu Claus Vogt finden Sie [hier](#).