

Advisory Inside

Unsere Themen: [Wasserstoff](#) • Green Gold • Wissens-Corner Alpha-Faktor • Chart-Corner SMI und S&P 500

Nahmen die letzten Advisory Inside-Ausgaben sich einem spezifischen Hauptthema an, wird dieses Advisory Inside zwei relevante, aktuelle und informative Themen bieten. Etwas ausführlicher ist das Thema Wasserstoff. Denn im Sog der Elektromobilität stösst das Thema Wasserstoff bei unserer Leserschaft auf reges Interesse. Ausserdem widmen wir uns dem Thema Green Gold und blicken hinter die normalerweise verschlossenen Türen einer Scheideanstalt.



Wasserstoff Schub in der Elektromobilität.

Die Abkehr vom Verbrennungsmotor schreitet bei den Kraftfahrzeugen unaufhaltsam voran. Und mit dem US-Anbieter Tesla wurde der Elektroantrieb endgültig salonfähig und hat der Elektromobilität gehörig Schub verliehen.

Zusätzlich steht eine weitere alternative Antriebstechnik für Last- und Personenwagen mit dem Wasserstoffantrieb zur Auswahl. Noch fährt dieser allerdings in einer kleinen Nische. Dennoch wird ihm von mehreren Seiten postuliert, dass er der nächste Megatrend sein könnte. Um sich dazu besser ein Bild machen zu können, lohnt sich ein Blick auf die technologischen Komponenten und deren Finessen.

Was ist eigentlich ein Wasserstoffauto?

Sie gehören in die Kategorie Elektroauto, da sie keinen Verbrennungsmotor, sondern einen Elektromotor haben. Nur kommt der Strom nicht von einer Batterie, sondern von einer Brennstoffzelle. Diese Zelle wandelt Wasserstoff in Energie um.

Dabei wird Wasserstoff mit Sauerstoff zusammengebracht. Das Resultat aus dieser Reaktion ist Wasser, Wärme und Strom. Der Strom wird anschliessend dem Elektromotor zugeführt.

Wie entsteht Wasserstoff?

Durch die Trennung von Wasser in seine Bestandteile mittels Elektrolyse entsteht hochreiner Wasserstoff (H₂) und Sauerstoff (O₂). Dabei wird die elektrische Energie in chemische Energie umgewandelt und im Wasserstoff gespeichert. Dieses Element (H) kommt auf der Erde nicht natürlich vor. Für diesen Prozess wird Energie in Form von Strom benötigt.

Somit ist die Herstellung von Wasserstoff nur dann nachhaltig, wenn der Strom aus erneuerbarer Energie kommt. Aktuell ist der «green» hergestellte Wasserstoff global gesehen immer noch im tief einstelligen Prozentbereich.

Was sind denn die Vorteile einer Brennstoffzelle?

Der Strom wird ohne Generator oder andere mechanische Teile erzeugt. Deshalb ist der Vorgang lautlos und ausser Wasser entsteht nichts – also keinerlei Emissionen.

Ein Brennstoffzellenauto lässt sich sehr rasch betanken und hat kein Reichweitenproblem – es ist somit für Langstrecken der Batterie überlegen. Ein Liter Wasserstoff entspricht ca. 5 bis 8 Liter Diesel oder Benzin und hat damit eine sehr hohe Energiedichte.

Mythen zu Wasserstoff

Ist er gefährlich?

In der Praxis ist statistisch die Brandgefahr bei Benzin- oder Dieselaautos wesentlich grösser.

Nur in sicheren und damit sehr schweren Tanks speicherbar?

Ein Tank wiegt noch gut 100 kg, die Batterie eines Tesla S aber ca. 600 kg.

Wirkungsgrad schlecht?

Durch die doppelte Umwandlung (Strom → Wasserstoff, Wasserstoff → Strom) ist der Wirkungsgrad deutlich schlechter als beim Batterie-Auto. Aber immer noch merklich besser als beim Verbrennungsmotor.

Bleibt die Brennstoffzelle viel zu teuer?

Brennstoffzellenautos sind nicht prinzipiell, sondern nur aktuell noch teuer, weil keine Massenproduktion betrieben wird.

Damit ist der Einsatz einer Brennstoffzelle überall dort möglich, wo Energie benötigt wird. Sei dies bei Nutzfahrzeugen, Bussen, Schiffen, Industrie usw.

Was sind die Schwierigkeiten

Die Herstellungskosten sind durch die geringen Stückzahlen immer noch sehr hoch. Auch ist das Tankstellennetz nicht wirklich genügend ausgebaut. So gibt es in Deutschland ca. 80 Wasserstofftankstellen, in der Schweiz sind es eine Handvoll. Warum es nicht mehr davon gibt, lässt sich auch mit der Nachfrage begründen. Da durch die hohe Energiedichte nur ca. 1/8 der fossilen Brennstoffe verbraucht wird, werden auch keine grossen Mengen an der Tankstelle nachgefragt. Und bis sich genügend Fahrzeuge im Einzugsgebiet einer Tankstelle befinden, dauert es eine Weile. Deshalb sind die Nutzfahrzeuge auf der Nachfrageseite entscheidend, da sie viel grössere Mengen verbrauchen. Dies zeigt sich in der Schweiz insofern, dass jede Tankstelle immer für beide Bezüger, also PKW und LKW zusammen gebaut wird.

Zusätzlich ist der Wasserstoff gasförmig, farb- und geruchlos, äusserst flüchtig und wird erst bei –253 Grad Celsius flüssig. Somit wird er in den Fahrzeugen unter sehr hohem Druck gasförmig gespeichert. Das sind im PKW bis 700 bar, beim LKW immer noch extreme 350 bar. Zum Vergleich sei erwähnt, dass beim Erdgasauto der Druck bis 200 bar hoch ist und dort schon mehrere Jahre erste Erfahrungen gesammelt wurden. Da nicht jeder gerne auf einer kleinen Bombe sitzen möchte, musste das notwendige Sicherheitssystem zuerst im Alltag seine Verlässlichkeit beweisen. Bis jetzt gab es keinen nennenswerten Vorfall, der auf ein dem Wasserstoff zugeschriebenen Defekt hingewiesen hätte.

Wasserstofftransport

Geringe Distanzen und effiziente Transportwege von den Elektrolyseanlagen, also der Produktion des Wasserstoffs bis zur Tankstelle sind notwendig, um einen Klimaverbesserungseffekt zu realisieren. So sind die aktuellen Anlagen bei Wasserkraftwerken, um ökologischen Strom verwenden zu können. Nur braucht es noch 20 bis 30 weitere solcher Anlagen, um ein flächendeckendes Tankstellennetz beliefern zu können.

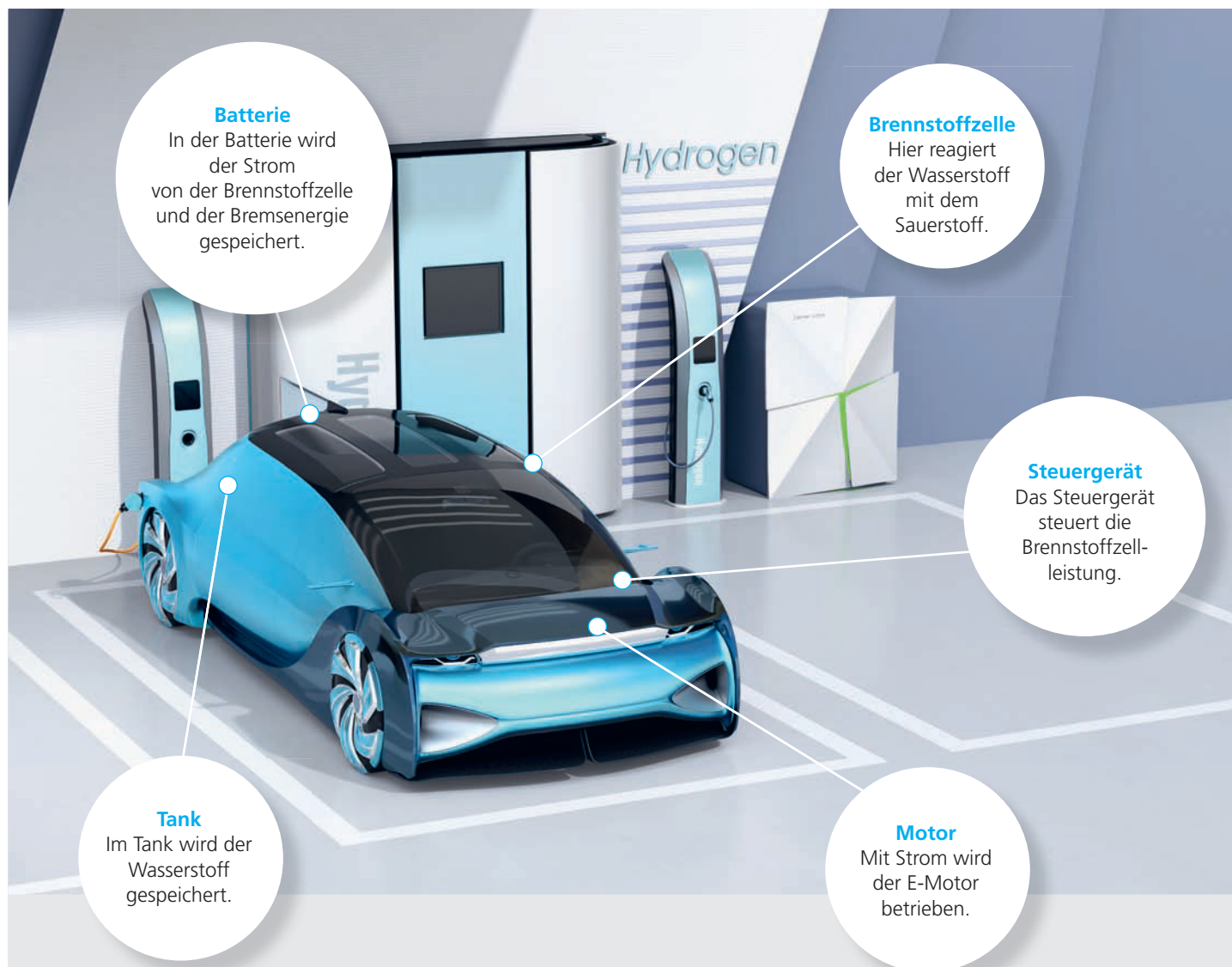
Fahrzeuge

Aktuell sind mit Hyundai, Toyota und Honda drei japanische Anbieter sowie Mercedes als einziger Europäer auf dem Markt mit Brennstoffzellen erhältlich. Im LKW-Markt mischen mehrere Player mit, angeführt von Hyundai. Hyundai hat aktuell weit mehr PKW-Bestellungen, als sie ausliefern können.

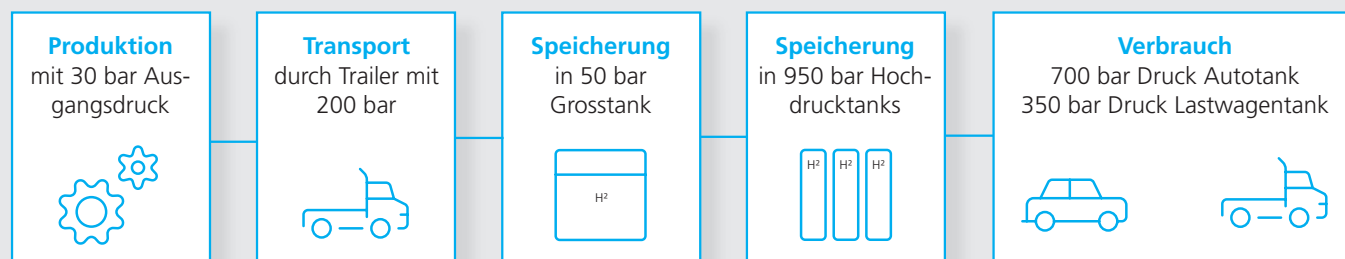
Spannend ist das Privatunternehmen Nikola Motor aus den USA, welches als Tesla der «grossen Brummer» tituliert wird. Denn die Start-up-Firma gilt mit ihrem über 1000 PS starken und mit einer Reichweite von 1900 Kilometer versehenen

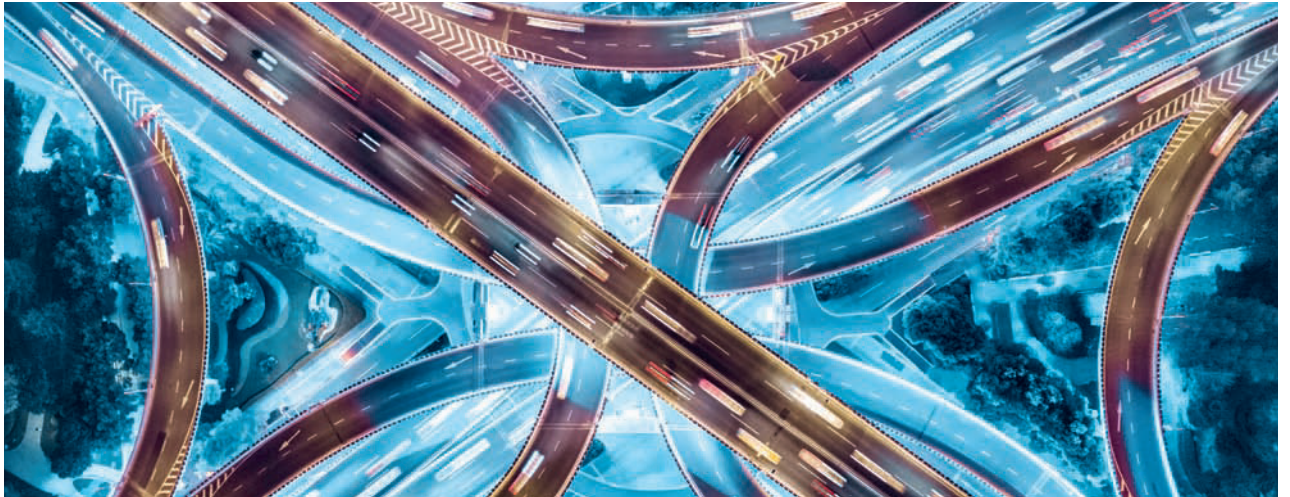
Wasserstoffmobilität – einfach erklärt

So funktioniert ein Wasserstoffauto



Wasserstoff gasförmig





Modell «One» als Vorreiter der Wasserstofftechnologie bei den LKWs. Es sind bis jetzt über 7000 Bestellungen eingegangen, obwohl die Serienproduktion erst 2021 richtig anlaufen wird.

Aktuell sind die Schätzungen so, dass 2020 weltweit gut 10000 PKWs verkauft werden dürften. Ausserdem werden in den nächsten Jahren mit Lexus, Audi, Chevrolet und Opel weitere Marken dazustossen. Gemäss einer Studie von McKinsey ist dank Förderprogrammen in Korea, China und Kalifornien bis im Jahr 2030 mit einem Anstieg der Wasserstoff-PKWs auf bis 3 Millionen zu berechnen.

Wer gewinnt das Rennen

Es fliessen Milliarden seitens Fahrzeughersteller, Tankstellenbetreiber und der Versorger in die Wasserstoff-Technologie. Allerdings ist das Investitionsvolumen in Batterie-Elektroautos ein Vielfaches.

So wird es die Wasserstofftechnologie trotz ihren Vorteilen gegenüber der Batterie wie bessere Reichweite, schnellere Aufladung, geringeres Gewicht und damit besserer Effizienz, weniger graue Energie als bei der Batterieherstellung – nicht einfach haben, dies speziell im Bereich der PKWs.

Besser sieht die Situation im Schwerverkehr aus. Hier gilt der Grundsatz, je schwerer das Fahrzeug ist, desto überlegener ist die Brennstoffzelle der Batterie. Deshalb werden aktuell Ökosysteme für Wasserstoff als Treibstoff geschaffen und ausgebaut. Ziel ist, den Strom und die Mobilität zu koppeln. Konkret heisst dies, verschiedene Industrien wie die Strom- und die Transportindustrie, die Treibstoff-, die Finanz- und zu guter Letzt die Autoindustrie zusammenzubringen. Denn beim LKW sind die hohen Kosten der Brennstoffzelle prozentual weniger einschneidend. Auch wird eine Wasserstofftankstelle schneller ausgelastet, da der LKW durch sein Gewicht und viel mehr gefahrene Kilometer 30- bis 50-mal mehr Treibstoff verbraucht.

So ist es abschliessend sehr schwierig zu sagen, ob sich die ernsthaft auf Wasserstoff setzenden Anbieter, vor allem also die asiatischen – oder die kritischen Stimmen, wie sie von BMW und VW zu hören sind, am Ende durchsetzen. Fakt ist, bei den aktuellen Neuzulassungen in der Schweiz kommt auf 40 Elektroautos nur ein Wasserstoffauto.

Allerdings glauben auch Skeptiker daran, dass es grosses Potenzial gibt, wenn man grünen Wasserstoff in Anwendungen forciert, in denen er sich langfristig wahrscheinlicher durchsetzen kann. Also vor allem in der Industrie und im Flug- und Schiffsverkehr.

Wer indessen ins Lager der Wasserstoff-Verfechter gehört und deshalb an einen (Mega-)Trend glaubt, dem bieten sich zahlreiche Investitionsmöglichkeiten an. Mit Titeln wie **Powercell AB**, **Nel ASA** oder **Plug Power** finden sich Aktientitel, die fulminante Monate hinter sich haben.

Wie immer in der frühen Phase solcher Trends trennt sich die Spreu vom Weizen und es ist nicht einfach, die «Winner» zu selektieren. Deshalb bieten sich Instrumente, welche auf eine Auswahl von «Wasserstoff»-Aktien referenzieren, hierfür besser an.

Produkte

Die zunehmend ausgereifte Technik der Brennstoffzellen weist zahlreiche Vorteile gegenüber einem reinen Elektroantrieb auf und wird deshalb als ernstzunehmendes alternatives Antriebskonzept für die Zukunft gehandelt. Unter anderem haben die Regierungen von China, Japan, Südkorea und zuletzt auch von Österreich und Deutschland eindeutige Absichtserklärungen für eine deutliche Ausweitung der Förderung der Wasserstofftechnologie abgegeben. Neben dem Einsatz im Automobilssektor besitzt Wasserstoff ein noch viel breiteres Anwendungspotenzial in anderen Sektoren. Das Fernziel sind hier klimaneutrale Energiesysteme, in denen «grüner» Wasserstoff aus erneuerbarem Strom gewonnen wird und die Technologie als wichtiger Energieträger und Langzeitspeicher im Verkehrs-, Wärme-, Industrie- und Chemiesektor eingesetzt werden kann.

Dazu das **Tracker-Zertifikat «Wasserstoff & Brennstoffzellen»**, Valor: 51113160, ISIN: CH0511131606

Green Gold

Nachhaltiges Gold im Rampenlicht.

Wie im letzten Advisory Inside zum Thema Nachhaltigkeit angesprochen, wird der erste in der Schweiz für Privatinvestoren zugelassene nachhaltige Gold-Fonds – der Swiss Rock Gold – mit sonst vertraulichen Infos ins Rampenlicht gerückt. Dafür bot die Einladung zu Valcambi, der grössten Scheideanstalt der Schweiz, den perfekten Rahmen.

Wie stellt sich der Besucher eine Firma vor, die zirka 20% des gesamten Weltgoldes durch ihre Raffinerie schleust? In der Nähe von Chiasso befindet sich die eher unscheinbare Fabrik. Dieser Eindruck ändert sich spätestens bei der Eingangskontrolle, wo die bereits im Vorfeld eingesendete Passkopie abgeglichen wird und alle persönlichen Gegenstände im Schliessfach deponiert werden müssen.

Faktisch nackt, also ohne Smartphone, Brieftasche und Gurt, dafür mit einem elektronischen Badge ausgestattet, werden die unterirdischen Räume mit aufgesetzter Schutzbrille und im feuerfesten Valcambi-Overall durchschritten. Und neben den an jeder Ecke angebrachten Kameras begleitet uns ein Security-Mitarbeiter auf Schritt und Tritt. Die grossen Goldberge vor Augen, lassen die an eine «normale» Maschinenfabrik erinnernde Ambiente aufregender erscheinen, als sie eigentlich ist.

Denn die Maschinen sind dieselben, ob jetzt Blech oder Kupfer gestanzt wird, nur liegen hier jeweils Gold- oder Silber-Barren auf den Werkstischen bereit. Dass die Maschinen sogar Gehäuse für Armbanduhren ausspucken, war für die Mehrzahl unserer 10-köpfigen Besuchergruppe eine schöne Überraschung. Hatten wir doch bei einer Scheideanstalt vielmehr grosse Schmelzöfen erwartet. Diese gibt es natürlich auch, denn je nach angeliefertem Rohstoff und seiner Beschaffenheit (Goldklumpen, Goldsand oder Golderz) werden für die Raffination drei unterschiedliche Verfahren angewendet, um aus dem Rohgold das gewünschte Feingold zu gewinnen.



Das Miller-Verfahren

Die häufigste Methode ist das Miller-Verfahren, das ca. bei zwei Dritteln der Erzeugnisse angewendet wird, da es sich um eine schnelle und einfache Methode handelt. Bei diesem Verfahren nutzt man die Reaktion von Silber und anderen Basismetallen auf Chlor, die bei einer geringeren Temperatur als Gold feste Chlorverbindungen bilden. Somit wird das Gold gereinigt und von den anderen Metallen getrennt. Damit kann maximal eine Feinheit von 99,95% erreicht werden.

Das Wohlwill-Verfahren

Um 99,99%-iges Gold zu gewinnen, ist das kostspieligere Wohlwill-Verfahren notwendig. Denn das Rohgold enthält noch andere Metalle – unedle und edle. Um diese zu trennen, wird die elektrolytische Raffination angewendet. Im Elektrolysebad bildet das verunreinigte Gold den Minuspol, welcher Anode genannt wird. Der Pluspol oder die Kathode ist ein Stab aus reinstem Gold und als Elektrolyt wird eine Goldsalzlösung verwendet. Durch die Zufuhr von Strom scheidet sich nun das Gold von der Anode ab und bindet sich an die Kathode. Nach dem Prozess bleibt der Anodenschlamm, der noch edlere Platinmetalle enthält, als Rest am Boden der Anlage. Die unedlen Metalle verbleiben in der Lösung.

Das Borax-Verfahren

Eine umweltfreundlichere Methode ist das Borax-Verfahren. Das Mineral Borax wird beim Schmelzen von verunreinigtem Gold hinzugefügt und verringert dabei dessen Schmelzpunkt. Ergo kann mit kleineren und damit kostengünstigeren Brennern gearbeitet und die Ertragsmenge der Extraktion maximiert werden. Das Gold setzt sich dabei am Boden der Schmelzpfanne ab und die Oxide steigen nach oben. Die Quecksilberemissionen können so rund um $\frac{2}{3}$ verringert werden.

Anlage-Gold:

Generell verlässt das Gold also eine Scheideanstalt in unterschiedlichen Feinheitsgraden, abhängig vom zukünftigen Verwendungszweck. Anlage-Goldprodukte benötigen eine Reinheit von 99,99%.

Ein Goldbarren entsteht

Hat man das Feingold, geht es nun um den Feinschliff des Goldes – also um das Giessen und Prägen von Barren. Heute werden Goldbarren bis zu 100 g meist geprägt und ab 250 g gegossen.

Ein gegossener Barren entsteht

Die Herstellung von gegossenen Barren läuft wie folgt ab: Es wird Gold- oder Silbergranulat abgewogen und eingeschmolzen. Eingeschmolzen wird das Edelmetall entweder gleich in einer Barrenform, in der es dann auch erstarrt und abkühlt, oder in einem Schmelztiegel. Wird das Gold in einem Schmelztiegel geschmolzen, wird es im Anschluss in eine Barrenform aus Eisen oder Granit gegossen. Das Edelmetall kühlt ab, zieht sich dabei zusammen und härtet aus. Nach der Erkaltung des Edelmetalls wird das Gewicht überprüft. Zu leichte Barren werden wieder eingeschmolzen – bei Übergewicht wird ein kleines Stück abgeschabt. Danach werden die Rohlinge in der Prägemaschine mit dem Firmenlogo, Gewichtsangabe, Feinheit und der Herstellerkennzeichnung versehen. Am Schluss wird als letzter Arbeitsschritt per Laser die Seriennummer eingraviert.

Ein geprägter Barren entsteht

Das Gold wird eingeschmolzen und in einer Stranggussanlage zu Stangen gegossen. Diese Stangen werden dann zu Profilen in präzisen Dicken gewalzt. Anschliessend stanzt eine Maschine die Rohlinge (Uhr-Gehäuse, kleine Barren etc.) aus. Im Anschluss werden diese Objekte mit den notwendigen Angaben versehen.

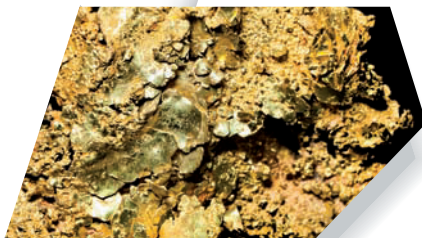
So sind neben Goldbarren viele weitere Formate erhältlich – selbstverständlich werden auch aussergewöhnliche Kundenwünsche umgesetzt. Dasselbe gilt auch für die weiteren bei Valcambi verarbeiteten Edelmetalle wie Silber, Platin oder Palladium.

Valcambi und nachhaltiges Gold

Aber der Grund für den Besuch war ja die Spur des «nachhaltigen» Goldes zu verfolgen. So war eindrücklich zu sehen, wie während des gesamten Prozesses kontrolliert und zertifiziert wird und dass nur Gold verwendet wird, welches höchsten Nachhaltigkeitskriterien entspricht. Ist «Green Gold» im Hause, wird es durch einen Mitarbeiter der ALS Inspection UK Limited auf Schritt und Tritt vor Ort begleitet und kontrolliert. Zum Beispiel darf keine «Maschine», wenn sie vorher nicht minutiös gereinigt wurde, nach «normalem» Gold das Green Gold verarbeiten. Auch kann das Gold jederzeit der Herkunft (Mine) zugeordnet werden.

So bleibt nach diesem Besuch der an eine Strafanstalt erinnernde Ablauf in bester Erinnerung. Jedes Edelmetall

Von der Goldmine zum Goldbarren



Raffination

Das Edelmetall wird aus der Lösung entweder durch Erhitzen oder Extraktion mit speziellen Chemikalien ausgeschieden.



Scheideprozess

Zu Beginn wird für die Feststellung der Qualität eine Probe der Ware analysiert. Es gibt nun verschiedene Methoden, um Feingold zu gewinnen.

Miller-Verfahren: Reaktion von Basismetallen auf Chlor.

Wohlwill-Prozess: Trennung durch Elektrolysebad.

Borax-Verfahren: in Schmelzpfanne getrennt.



Produkte

Gold wird eingeschmolzen, zu Stangen gegossen und flach gewalzt. Im nächsten Schritt stanzt eine Maschine mit einem Pressdruck identische Rohlinge aus.



wird von einem in den anderen Raum im Computer-System ein- und ausgetragen. Es braucht bis zu 3 Personen, um einen der grossen Tresore zu öffnen. Es herrscht eine für Industriehallen pingelige Sauberkeit und die Videokameras und elektronischen Schleusen brauchen den Vergleich mit einem Gefängnis nicht zu scheuen.

Anlageidee: Green Gold-Fonds

Das Anlageziel des Fonds besteht darin, langfristig die Wertentwicklung des Goldes nach Abzug der Kosten zu reflektieren. Der Anlagefonds ist somit eine effiziente Alternative zu einer direkten Anlage in physisches Gold. Zu diesem Zweck investiert der Anlagefonds **«Swiss Rock Gold Nachhaltig»** ausschliesslich in zertifizierte Goldbarren aus nachhaltig produziertem Gold. Die Goldbarren liegen sicher verwahrt in einem Tresor bei einer Schweizer Bank. Der Anlagefonds eignet sich für Anleger, die einen Teil ihrer Anlagen in das Edelmetall Gold investieren wollen und denen die Nachhaltigkeit und Einhaltung aller Gesetze zum Schutz von Menschen und Umwelt wichtig sind.

Das Edelmetall ist zu 100% physisch hinterlegt und kann auf Wunsch physisch bezogen werden. Die Währung ist in CHF abgesichert.

Swiss Rock Gold Nachhaltig,
 Valor: 14270296



Abonnieren Sie
 Ihr persönliches
 AKB Advisory Inside:
akb.ch/newsletter

Wissens-Corner

An dieser Stelle berichtet unser Lernende, an welchem Thema er aktuell arbeitet. Sein Input heute:

Der Alpha-Faktor

Die Performance von aktiv verwalteten Fonds wird oft mit einer gleichartigen Messlatte (engl. Benchmark) verglichen. In diesem Zusammenhang steht auch die auf den Factsheets oft verwendete Kennzahl «Alpha». Wie kann man nun als Anleger diese Kennzahl interpretieren?

Der Alpha-Faktor gibt an, wie sich ein Fonds im Vergleich zur passenden, risikobereinigten Benchmark geschlagen hat. Der Alpha-Faktor kann positiv oder negativ sein. Im Falle eines positiven Alphas, auch Mehrrendite genannt, erzielt ein Fonds über eine bestimmte Zeitperiode eine bessere Rendite als die herangezogene Messlatte. Ist der Faktor negativ, auch Minderrendite genannt, erzielt der Fonds folglich eine schlechtere.

Dabei gilt zu beachten, dass nicht die absolute Performance berücksichtigt wird, sondern lediglich die Relation zwischen einem Fonds und der Messlatte. Aus diesem Grund kann das Alpha auch positiv sein, wenn beide Basiswerte eine negative Performance aufweisen. Umgekehrt kann der Alpha-Faktor negativ sein, auch wenn beide Basiswerte eine positive Performance ausweisen.

Folgendes Beispiel verdeutlicht diesen Zusammenhang: Nehmen wir an, dass ein fiktiver Fonds A aktiv verwaltet wird und in internationale Grossunternehmen investiert. Als Benchmark wird der MSCI World herangezogen. Erzielt man mit dem MSCI World (Benchmark) während einer bestimmten Periode eine Rendite von +5% und mit dem Fonds A eine Rendite von +6%, dann beträgt das Alpha +1%. Das Alpha beträgt aber auch +1%, wenn der MSCI World -6% und der Fonds A nur -5% rentiert.

Bei einem positiven Alpha verläuft folglich der Kurs des Fonds A um den Alpha-Faktor besser als die zugrundeliegende Benchmark. Besser bedeutet entweder eine höhere positive Rendite oder eine kleinere negative Rendite. Umgekehrt verhält es sich bei einem negativen Alpha-Faktor.

Vorteil des Alpha-Faktors ist, dass die Arbeit der Portfoliomanager beurteilt werden kann. Es wird somit in einer einheitlichen Kennzahl ausgedrückt, ob der Fonds gegenüber der Benchmark out- oder underperforms. Wie anhand des Beispiels ersichtlich ist, besitzt der Alpha-Faktor keine Aussagekraft über die effektive Rentabilität der Anlage, da der Alpha-Faktor auch bei negativer Performance positiv sein kann.

Sandro Holliger mit Praxisausbilder

Chart-Corner

Indices SMI und S&P 500 im «Corona-Sturm».

Die Fakten

- Die Märkte wurden durch den Corona-Virus nervös, da der Markt Unsicherheiten nicht leiden kann.
- Signale für eine Korrektur zeigten sich bereits im Vorfeld mit dem hohen Call/Put-Ratio und der (zu) guten Stimmung – Corona war nur der Trigger.
- Durch die grosse Verbreitung von Exchange Traded Funds – börsengehandelte Indexfonds oder kurz ETFs – werden bei Turbulenzen die ganzen Märkte verkauft. Dies bedeutet, dass aus einem Index wie dem Swiss Market Index (SMI) Aktien verkauft werden, welche nicht zwingend unter den wirtschaftlichen Folgen einer Pandemie leiden müssen.
- Der CHF hat wie üblich als «Safe Haven» gegenüber dem Euro an Stärke zugelegt und belastet zusätzlich die Exportwerte.
- Derzeit überwiegen die Risiken gegenüber den Chancen. Aber der Markt kann schnell nach oben drehen, sollte ein Impfstoff oder Medikament gefunden werden oder die Verbreitung des Corona-Virus gestoppt werden können.

Konklusion: Alles im Moment noch im Lot, aber es wird langsam kritisch. Die Risiken, dass der nächste Rutsch nach unten erfolgt, sind sicherlich gegeben. Das würde nochmals Einbussen von 7 bis 10% bedeuten. Da gilt es dann zu prüfen, ob der über zehnjährige Aufwärtstrend in Frage gestellt werden muss.

Diese Publikation richtet sich ausschliesslich an Personen mit Wohnsitz in der Schweiz. Sie richtet sich nicht an Personen, die Restriktionen (z.B. bezüglich Nationalität, Wohnsitz) unterliegen. Sie enthält Werbung für Finanzinstrumente und Ansichten ohne Offertcharakter. Unsere Quellen sind in der Regel zuverlässig; für Richtigkeit und Vollständigkeit garantieren wir nicht. Alle Angaben sind deshalb ohne Gewähr. Dieses Dokument berücksichtigt weder die spezifischen oder künftigen Anlageziele noch die finanzielle Lage oder individuellen Bedürfnisse des einzelnen Empfängers und ist keine individuelle Beratung. Vor einer Investition muss sich der potenzielle Anleger über die Anlagepolitik, das Anlageziel, Chancen, Risiken sowie Kosten informieren. Eine Investition erfolgt auf eigenes Risiko. Die Aargauische Kantonalbank lehnt jegliche Haftung im Zusammenhang mit möglichen Steuerfolgen ab. Stand März 2020. Änderungen sind jederzeit möglich.



Andi Binder
Produktmanagement Anlagen
Aargauische Kantonalbank
advisory@akb.ch

Was sagen die Charts zu diesen fundamentalen Daten?

Wochenchart (1 Kerze = 1 Woche)



Die Kurse haben ca. 10% vom Höchst korrigiert. Die Kurse liegen nun genau auf dem ersten wichtigen Support bei ca. 3030 Punkten. Wird dieser Widerstand gebrochen, kommt die viel relevantere Supportlinie aus dem Jahre 2009. So ist dieser Marke bei ca. 2800 Punkten grosse Beachtung zu schenken.

Wochenchart (1 Kerze = 1 Woche)



Die Kurse im Schweizer Aktienindex haben analog zum Leitindex dem S&P 500 ebenfalls gut 10% korrigiert. Die erste wichtige Unterstützung folgt bei ca. 10000 Punkten. Die entscheidende Supportlinie (seit 2009) liegt bei ca. 9000 Punkten (steigend).