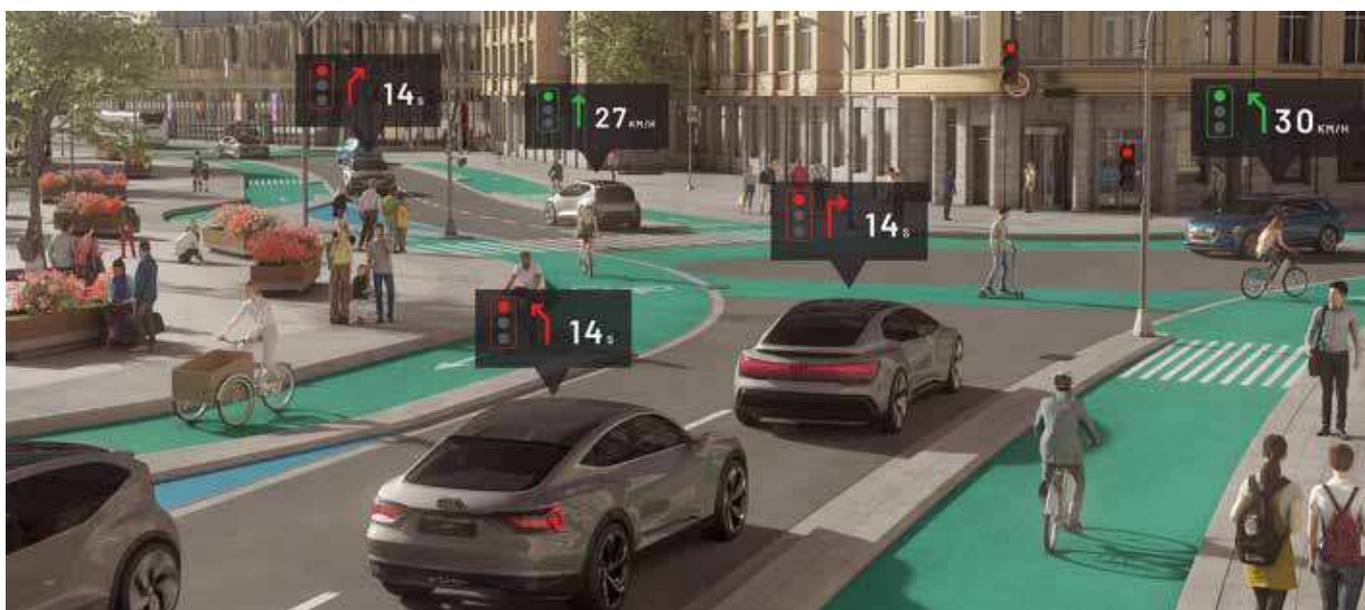


fondsmagazin

Ein Newsletter der DekaBank –
Was Märkte bewegt, was Anlegerinnen und Anleger wissen müssen

Sonderdruck
Kreissparkasse
Wiedenbrück

- 01 Die neue Welt der Mobilität
- 04 „Fehler können furchtbar teuer werden“
- 06 Ein Trio macht mobil
- 09 Corona – vorläufig Grund zum Jubeln
- 11 Bitcoin im Finanz-Dschungel



VERKEHR

DIE NEUE WELT DER MOBILITÄT

Mobilität heißt viel mehr als nur Auto, Bus oder Flugzeug. Intelligente Infrastruktur und neue Mobilitätskonzepte werden in den kommenden Jahren radikal die Art und Weise verändern, wie wir uns bewegen. Davon profitieren auch Branchen und Technologien, die heute oft noch gar nicht mit diesem Sektor in Verbindung gebracht werden.

TEXT: Peter Weißenberg

Wenn Umweltaktivisten ihren kühnsten Wunschtraum beschreiben könnten, dann vielleicht diesen: Einfach auf einen Knopf drücken – und Jahr für Jahr werden Millionen Tonnen CO₂ gespart.

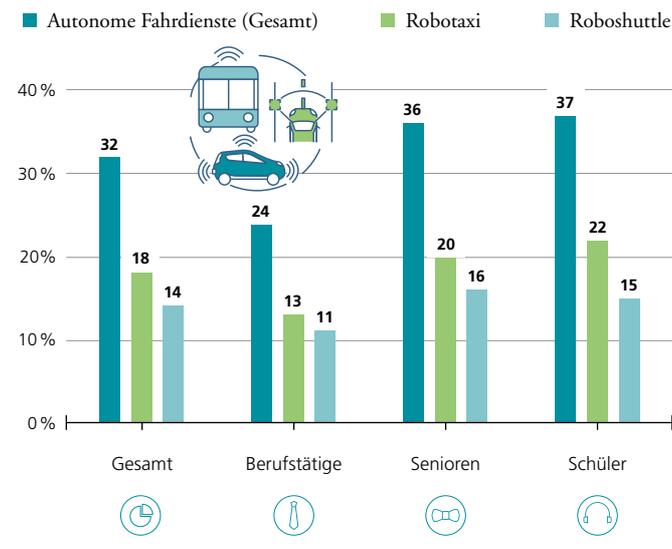
Dane Glasgow ist sich ziemlich sicher, diesen Klimaretter-Knopf vor sich zu haben. Und er wird ihn drücken, noch in diesem Jahr. Der Vizepräsident der Alphabet-Tochter Google Maps entwickelt mit seinem Team aus Daten-Analitikern, KI-Spezialisten und Software-Ingenieuren eine neue Version der meistgenutzten Routenführung. „Wir bauen ein neues Routing-Modell auf, das für Faktoren wie Straßenneigung und Verkehrsstaus optimiert ist. In Kürze wird Google Maps standardmäßig die Route mit dem geringsten CO₂-Fußabdruck wählen, wenn sie ungefähr die gleiche Ankunftszeit wie die schnellste Route hat“, erklärt der Manager, der selbst mehr als 50 Patente in diesem Bereich hält. Google Maps kann überdies den Nutzern bald bei einer Routenpla-

STUDIE

2035 werden Roboter zum Chauffeur

Wie hoch könnte 2035 der Anteil am Verkehr sein, den Fahrdienste in Deutschland übernehmen, bei denen kein Mensch mehr am Steuer sitzt? Das hat eine repräsentative Studie ermittelt. Gerade Ältere und Schüler sind danach offen für diese Art der Mobilität. Dabei ist das autonom fahrende Taxi (Robotaxi) beliebter als der fahrerlose Shuttlebus (Roboshuttle).

Möglicher Anteil der Nutzer autonomer Fahrdienste 2035 in Prozent.



Quelle: Deloitte Research; Stand: Januar 2020

nung das ökologischste Verkehrsmittel vorschlagen, Verkehrsmittel vergleichen oder den klimaschonendsten Mix von Bahn, Bus, U-Bahn oder Leihfahrrad empfehlen.

So sehen Revolutionen in der neuen Welt der Mobilität aus. Das Beispiel zeigt: Die nachhaltige, individuelle und digital vernetzte Art sich fortzubewegen, wird nicht nur durch die Hersteller von Autos, Zügen oder Flugzeugen bestimmt. Viele Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen entwickeln Produkte und Dienstleistungen, mit denen das mobile Leben besser wird. Den Grundansatz dabei beschreibt Stefan Carsten, der am Frankfurter Zukunftsinstitut zur modernen Fortbewegung forscht: „Die Produkte der Mobilität – etwa Autos, Fahrräder oder der ÖPNV – treten hinter den Service zurück und reihen sich in eine nahtlose Mobilitätskette ein.“ Das Ziel, so der Wissenschaftler: Menschen dort Angebote machen, wo ihre Mobilität beginnt und endet.

Und das wird in Zukunft zumindest in den globalen Metropolen schon auch mal auf dem Dach eines Hochhauses sein: Beginnend in Singapur, Schanghai, Los Angeles und Dubai starten dort noch in diesem Jahr die ersten Hubschrauber-Taxis. Unter den Herstellern der autonom fliegenden und batteriegetriebenen Fluggeräte sind Firmen wie die deutschen Start-ups Volocopter

und Lilium. Aber auch Airbus ist beim Einstieg in die nachhaltige Mobilität der Lüfte dabei, genau wie Bell und Boeing.

Dieser Wettbewerb aus etablierten und neuen Anbietern der Mobilität ist typisch für fast alle Bereiche, sagt die Autoexpertin im Team der Deka, Senta Graf: „Bei der Mobilität ist ein ganz neuer globaler Wettbewerb entfacht. Wer am Ende die Nase vorn hat, das ist noch lange nicht entschieden“ → Interview auf Seite 4. Graf ist deshalb in engem Dialog mit ihren Kollegen aus dem Technologiebereich und hat auch selbst die neuen Felder der Mobilität im Blick.

An solchen Zukunftstechnologien arbeitet etwa Volkswagen. Der Autokonzern baut noch 2021 ein Tochterunternehmen auf, das nach SAP die zweitgrößte Software-Firma Deutschlands sein wird. Den Fortschritt gestalten aber auch Chiphersteller wie NXP, Wasserstoffproduzenten wie Linde, Fahrdienstleister wie Uber oder Batteriebauer wie Samsung mit. Sie alle arbeiten an der Basis für die vernetzte und nachhaltige Mobilität der Zukunft. Anlegerinnen und Anleger können sich beteiligen, so den Wandel beschleunigen und daran teilhaben. Graf verweist etwa auf den Fonds Deka-MegaTrends, der global auch in die Hersteller von Lithium-Ionen-Batterien oder Halbleitern investiert → Artikel auf Seite 6.

Gerade diese Bauteile stehen jetzt im Fokus: Der batterieelektrische Antrieb und elektronische Helfer bei Komfort und Sicherheit machen Firmen zu Motoren der Mobilität, die bisher eher bei Computern, Mobilfunk oder Unterhaltungselektronik ihren Schwerpunkt hatten. In jedem Elektroauto sind schon heute Chips für mehr als 600 Euro verbaut. Hersteller wie Infineon oder ASML produzieren inzwischen im Takt der Autokonjunktur. Einige dieser Firmen sind sogar direkt in den wichtigsten Bereich der individuellen Mobilität investiert: den Fahrzeugbau. Der chinesische Konzern Foxconn etwa hat sich unlängst mit Stellantis, dem Zusammenschluss von PSA und Fiat-Chrysler, verbündet. Und mit den E-Autoherstellern Byton und Fisker stellt der Produzent



Stahlross statt Auto: In Bayern werden bis 2024 für 200 Millionen Euro neue Radwege gebaut. Insbesondere München gewährt Rädern größeren Vorrang.



Ohne Fahrer ans Ziel: In Niederbayern testet die Deutsche Bahn in einem Pilotprojekt das autonome Busfahren. Gerade ältere Menschen im ländlichen Raum kann dieses Konzept deutlich mobiler machen.

der Apple-Handys sogar bald eigene Autos her. Auch Amazon hat mehr als eine Milliarde US-Dollar in das Elektro-Start-up Rivian investiert – und selbst mehr als 100.000 Transporter der neuen Marke bestellt. Der Lockruf von Milliarden mobiler Menschen zieht die Tech-Konzerne an.

JÄHRLICH EINE BILLION EURO FÜR MOBILITÄT

Schließlich ist Mobilität in all ihren Facetten von E-Bikes und Flugreisen bis zu Parkraum-Apps, intelligenten Ampelschaltungen und Ladesäulen ein gigantischer Markt. Private Haushalte geben in der EU jährlich über eine Billion Euro für Mobilität aus. Und knapp 1,2 Billionen Personenkilometer legen allein die Deutschen Jahr für Jahr zurück – wie die meisten Menschen weltweit vor allem im Auto.

Dessen traditionelle Hersteller wollen sich auch in einer klimaneutral aufgestellten Welt ihre Marktanteile sichern – und gehen darum drei Neuausrichtungen an. Sie investieren erstens zweistellige Milliardensummen in eine nachhaltige Produktion. Die komplette Wertschöpfungskette von der Energieerzeugung bis zum E-Auto soll in den nächsten zwei Jahrzehnten CO₂-neutral werden. Zweitens schaffen sie den Kunden auch andere Mobilitätsangebote wie Carsharing und autonome Taxis. Und drittens erschließen sich Konzerne wie Hyundai oder Volkswagen neue Geschäftsfelder im B2B-Geschäft, indem sie Fahrzeug-Plattformen und Software entwickeln, die auch andere Unternehmen nutzen sollen.

Die traditionellen Mobilitätsanbieter von Auto über Bahnen bis zu Liefer- oder Nahverkehr müssen sich wandeln, so Experte Carsten. Denn Gesellschaft und Politik machen Druck. Der Wissenschaftler ist sich dabei sicher, dass die Coronakrise den Wertewandel beschleunigt. Das kann jeder bei einem Spaziergang durch die Städte schon heute erleben. Ob in Barcelona, Berlin oder Brüssel: Überall werden Straßen zurückgebaut, Radspuren verdrängen Autos, neue Freiflächen für Gastronomie bisherige Parkbuchten.

München weitet die Umweltzonen aus, Paris und London wollen 2030 nur noch emissionsfreien Verkehr in die Zentren lassen. Schon jetzt verlangen Metropolen wie Singapur, Dublin und Stockholm für jede Autofahrt in die Stadt eine City-Maut. Die Einnahmen fließen in neue Radwege, U-Bahnen oder Fußgängerzonen.

WENIGER STRASSEN, MEHR VERNETZUNG

„In einigen der fortschrittlichsten Metropolen der Welt wurde die Coronakrise zur Grundlage für ein neues Denken und Handeln“, hat Zukunftsforscher Carsten analysiert. Weniger Straße, dafür voll vernetzt durch die Kommunikation von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und der digitalen Infrastruktur. Erste derartige Systeme von TomTom, Google oder einem Verbund von Autoherstellern stimmen ihre Routenvorschläge bereits auf die aktuelle Verkehrssituation in der Stadt ab – und vernetzte Parkhäuser können Reisende genau zum nächsten freien Haltepunkt lotsen. Ein mobiler Meilenstein, denn ein Drittel des gesamten Fahraufkommens in den Innenstädten entfällt derzeit auf die Kurverei bei der Suche nach einem Parkplatz.

Aber auch auf dem Land bleibt die mobile Welt nicht stehen. Im niederbayerischen Bad Birnbach fährt bereits ein autonomer Autobus vollelektrisch vom Kurpark bis zum Bahnhof. Den Shuttle betreibt die Deutsche Bahn. Auch im kleinsten Weiler soll sich in wenigen Jahren ein Mensch den fahrerlosen Kleinbus pünktlich vor die Tür rollen lassen können. Auf geht's ans Wunschziel. Und unterwegs macht ein kluger Algorithmus noch bei anderen Einzelreisenden mit passenden Zielen Halt. Gerade für Ältere oder motorisch eingeschränkte Menschen eröffnen solche Aussichten neue Perspektiven. Ein Mobilitätsmodell der Unternehmensberatung Deloitte hat berechnet, dass schon 2035 „jede dritte Fahrt mit einem autonomen Flottenfahrzeug erfolgen wird“. Die neue Welt der Mobilität, sie kommt gerade erst so richtig in Fahrt. ❗



INTERVIEW

„FEHLER KÖNNEN FURCHTBAR TEUER WERDEN“

Digitalisierung und Elektrifizierung sind die neuen Motoren der Autoindustrie. Newcomer und Quereinsteiger machen den klassischen Herstellern und Zulieferern Konkurrenz. Deka-Autoexpertin Senta Graf sagt, wie die Chancen der neuen und alten Player stehen – und was das für die Geldanlage in Werte dieser wichtigen Branche bedeutet.

TEXT: Peter Weißenberg

Frau Graf, in den früher so klassischen Feldern der Autoindustrie spielen immer mehr Branchenfremde wichtige Rollen. Beschäftigen Sie sich als Autoexpertin im Team der Deka inzwischen eigentlich schon mehr mit Tech-Companys wie Foxconn oder Apple statt mit Ford oder Daimler?

Vielleicht muss ich stattdessen ja bald schon Ford oder Daimler an meine Tech-Kollegen abgeben? Scherz beiseite: Die Autohersteller bauen ihrerseits bereits große Software-Abteilungen auf. Die Branche ist eben immer in Bewegung. Das war auch schon früher so; etwa als die Japaner auf den europäischen oder US-Markt kamen – oder später die Koreaner in den Wettbewerb eingriffen.

Das Gerücht, dass Apple, Google oder Uber eigene Autos bauen, bewegt schon länger die Geldanleger – und manche potenziellen Kunden wie etwa die iPhone-Fangemeinde.

Diese Marken sind schon stark. Aber so einfach ist das Autobauen auch nicht. In dieser Branche ist unheimlich viel reguliert. Denken Sie nur an die Crashtest-Vorgaben. Heute muss die ganze Tür den Seitenaufprall abhalten, morgen die Fahrzeugsäule –

und übermorgen? Auf einem anderen Kontinent sind die Anforderungen dann plötzlich wieder ganz anders. Da gehört schon wahnsinnig viel Know-how bei der Konstruktion und Fertigung dazu; weit über die sicher vorhandene Softwarekompetenz der Technologiekonzerne hinaus.

Wahrscheinlich sind viele Börsianer von der Aussicht auf das Apple-Auto elektrisiert, weil sie sich ein Kursfeuerwerk wie bei Tesla in den vergangenen Jahren erhoffen.

Sicher spielt da so eine Fantasie mit eine Rolle. Aber auch Tesla hat ja gerade beim Model 3 erfahren müssen, dass Qualität in Großserie nicht so banal ist und Fehler furchtbar teuer werden können. Die Chassis-Fertigung, Fahrwerkabstimmung oder saubere Lackierung sind eben eine Kunst, die viel Erfahrung und perfekte Abläufe braucht. Da werden manche Tech-Firmen wohl lieber Systemlieferanten für Software in Autos etablierter Hersteller werden.

Wie wichtig ist denn angesichts solcher branchenübergreifenden Themen, dass die Deka da breit aufgestellt ist?

Das ist ein Riesenvorteil unserer Teams: Ich habe Kollegen, die seit Jahren eng die Entwicklung von Foxconn oder Apple begleiten. Da können wir uns auch in Bezug auf die Autoindustrie schnell austauschen. Aber ich selbst lerne auch ständig dazu, etwa über Zellherstellung, Batteriemontage oder E-Motoren. Viele Konferenzen und Messen haben ja auch online stattgefunden. Ich konnte also aus dem heimischen Büro auch Auftritte von Newcomern wie Rivian oder Nio in den USA oder China besuchen. ▼

Welche Art von Unternehmen gehört angesichts des digitalen Wandels in ein automobilfokussiertes Portfolio?

Jedenfalls vorerst nicht Apple oder Foxconn. Ihr Hauptgeschäft bewegt sich doch in einem deutlich anderen Feld. Die Autobranche ist eine zyklische Industrie mit eigenem Takt. Darum sollten, wenn man den Anlagekorb auf Automobile ausrichtet, auch die ausgewählten Unternehmen dem Takt dieser Industrie folgen. Sie müssen in diese Logik passen. Darum gehören sicher die klassischen Hersteller in so ein Portfolio – und auch börsennotierte Zulieferer.

Also VW, GM, Toyota, Geely, Conti, Hella und Co.?

Zum Beispiel – ohne dass ich damit konkrete Aktienempfehlungen gebe. Ich würde aber nicht sagen, dass nur diese Klassiker da ihren Platz haben. Auch eine Infineon, NXP oder Nvidia ist ja inzwischen nah an der Autokonjunktur. Und dass gerade die Halbleiterhersteller existenziell entscheidend wichtig für den Erfolg eines Autoherstellers sind, zeigen derzeit die Produktionsprobleme rund um den Globus. Da haben manche Einkäufer der Hersteller im Coronaschock die Nachbestellung verschlafen. Diese Krise macht deutlich, wie eng Computer-Hardware und -Software bereits mit der Autobranche verwoben sind.

Diese Abhängigkeit ist sicher auch ein Grund, warum etwa Volkswagen gerade eine Software-Tochter mit 10.000 Beschäftigten aufbaut. Werden womöglich die Autofirmen noch die Technologieriesen des nächsten Jahrzehnts?

Die Zahl der Mitarbeitenden gibt gerade bei der Software nur wenig Gewähr für Erfolg. Denken Sie nur an die vielen kleinen Software-Schmieden, die in wenigen Jahren mit der richtigen Idee zu Börsengiganten wurden. Zudem haben die traditionellen Software-Firmen einen sehr dynamischen Ansatz: Hat das Smartphone einen Fehler, gibt es über Nacht ein Update. Das wird beim Betriebssystem für einen Volkswagen, Toyota oder Ford der Zukunft schon haariger. Es ist eben ein Computer auf Rädern – und das auch bei 100 Stundenkilometern auf Eis und Schnee. Außerdem: Auch bei den Smartphones haben sich am Ende nur zwei Betriebssysteme durchgesetzt. Da müssen Autohersteller schon viel Kraft aufwenden, um eine ähnliche Marktbeherrschung zu erzielen.

Haben traditionell starke Zulieferer wie Conti, Denso oder Bridgestone in diesem Wettbewerb noch einen Platz?

Zunächst ist doch einmal festzustellen: Dem rein elektrischen Antrieb gehört die Zukunft – aber die wird derzeit stärker herausgehoben, als es dem tatsächlichen Absatz entspricht. In der Gegenwart – und auch noch auf längere Sicht – spielen global bei der Masse der Kunden immer noch klar Verbrenner die Hauptrolle. Ganz sicher wird also auch bei vielen Zulieferern da noch eine ganze Weile Geld verdient werden.

Obwohl ja auch Zulieferer stark ihre Produkte für die neue elektrische Autowelt ins Rampenlicht stellen.

Gerade die, deren Produkte am Antriebsstrang hängen, müssen etwas tun, um ihre Position in der batterieelektrischen Mobilität mit



„Computer-Hardware und -Software sind bereits eng mit der Autobranche verwoben.“

SENTA GRAF, DEKA-AUTOEXPERTIN

neuen darauf abgestimmten Angeboten zu halten. Aber oft ist das Mitspielen in dieser neuen Welt derzeit eher kostenträchtig. Man muss auch mal weniger rentable Aufträge annehmen, um einen Fuß in die Tür zu bekommen. Das schwächt die Gewinnspanne.

Die bisherigen Zulieferer haben in den wichtigen Bereichen Batterien und E-Motoren ohnehin oft nicht viel zu bieten?

Da ist was dran. Gerade Batterien kommen noch kaum aus Europa. Wer da als Anleger investieren will, ist mit einem global anlegenden Fonds wie dem Deka-MegaTrends gut aufgehoben. Aber auch die europäischen Zulieferer haben in der neuen Autowelt noch genug Entwicklungs- und Kurspotenzial. Das digital vernetzte Elektroauto erfindet die wichtigste Form individueller Mobilität ja nicht völlig neu. Fahrwerk-Komponenten werden auch im E-Auto gebraucht, die Sitze werden bei steigender Autonomie bestimmt noch aufwendiger, Reifen der schweren Batterie-Autos verschleifen schneller. Oder denken Sie an die Lichthersteller: Was fällt Ihnen bei den meisten neuen Elektroautos im Dunkeln zuerst auf?

Die haben oft ein spektakuläres Leuchtendesign und animierte Lichtspiele, wenn man sich dem Auto nähert.

Stimmt. Das E-Auto braucht ja keinen Kühler und hat darum mehr Platz für schick gestylte Lampen mit viel Hightech hinterm Glas. Außerdem mag mancher Elektroauto-Pionier bestimmt, dass sein Nachbar schon von Weitem an blauen Lichtakzenten sieht, dass er jetzt elektrisch fährt. Das ist auch schön für den Hersteller der Scheinwerfer und anderer Leuchten. ❗



Elektroauto-Produktion bei Volkswagen: Der deutsche Konzern möchte in diesem Segment die Nummer eins werden.

MOBILITÄTSFONDS

EIN TRIO MACHT MOBIL

115.000 Elektroautos sind von Januar bis Mai 2021 in Deutschland zugelassen worden. Das sind fast so viele wie in den Jahren 2017 bis 2019 zusammen. Die Zahlen zeigen, wie sehr sich die Mobilität im Umbruch befindet – und dies betrifft längst nicht nur die Autoindustrie. Mit drei Fonds der Deka können Anleger am Wandel teilhaben.

TEXT: Thomas Luther

Die Automobilbranche hat sich auf den Trend E-Mobilität eingestellt und kündigt massenhaft neue Elektromodelle an. Dazu steigen große Tech-Giganten wie Google in das Geschäft mit Bewegungsdaten ein. Für Anleger ist das eine gute Nachricht. Denn Mobilität bleibt ein Wachstumsmarkt. Eine wachsende Weltbevölkerung und die Erholung der Weltwirtschaft nach dem Coronaschock werden den Bedarf an Personen- und Güterverkehr nach oben treiben und neue Mobilitätskonzepte erfordern. Derzeit gilt die öffentliche Aufmerksamkeit aber vor allem dem Elektroauto. Dessen Herstellung bringt für die Autokonzerne große Herausforderungen. „Gerade die Batterien sind für die Konzerne ein wesentlicher Kostenfaktor, um am Ende rentabel zu sein und gleichzeitig preislich attraktive Modelle anbieten zu können“, analysiert Henrik Lier, Manager des Deka-EuropaSelect.

Im Moment gehe der Blick vieler Investoren vor allem in Richtung Asien und USA. „Dabei gibt es auch hochinteressante europäische Unternehmen, die günstig bewertet sind und bei gefragten Mobilitätstechnologien – zum Beispiel bei der Optimierung der

Elektromotoren – eine führende Rolle spielen“, so Lier. Der Fondsexperte geht daher auf dem alten Kontinent auf die Suche nach passenden Aktien. Sein Fonds richtet sich an Anlegerinnen und Anleger, die ihrem Portfolio europäische Aktien beimischen möchten und sich dafür einen breiter aufgestellten Fonds wünschen, der Nebenwerte mit einem ausgeprägten Wachstumsprofil enthält.

Auch Alexander Eickhoff setzt mit seinem Fonds Deka-MegaTrends auf das Thema Mobilität. Anders als Lier kann er weltweit investieren und setzt derzeit seinen regionalen Schwerpunkt auf die USA und die Region Nordasien. Mit dem Fonds können Anlegerinnen und Anleger so mit einem auf die Zukunft ausgerichteten Portfolio an den Mobilitätsentwicklungen auch außerhalb Europas teilhaben. Beide Fondsmanager haben im Moment dabei das Thema Halbleiter im Fokus. Die Computerteile sind unentbehrlich zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs – in E-Bikes, Pkw genauso

„Europäische Unternehmen spielen bei gefragten Mobilitätstechnologien eine führende Rolle.“

**HENRIK LIER,
FONDSMANAGER DEKA-EUROPASELECT**

▼
wie in Nutzfahrzeugen wie etwa Staplern. Gleichzeitig übersteigt derzeit die Nachfrage das Angebot. „Bei Power-Chips für Elektromotoren sind europäische Halbleiterunternehmen unter den weltweit führenden“, sagt Lier, der in seinem Fondsportfolio aktuell mit vier Einzeltiteln in diesem Bereich aufgestellt ist.

„Die Elektrifizierung des weltweiten Fuhrparks wird über viele Jahre für überdurchschnittliches Wachstum sorgen“, prognostiziert er. „Ein Thema ist aber die begrenzte Reichweite der elektrischen Antriebe. Durch die Verwendung von Siliciumcarbid bei den Halbleitern im Elektromotor lässt sich diese entscheidend verlängern. Hier haben wir den weltweit führenden Anbieter frühzeitig identifiziert.“

PRODUKTE JENSEITS DES ELEKTROMOTORS

Das Thema Elektromotor bietet aber auch außerhalb der Halbleiterindustrie großes Investmentpotenzial. „Rund um Steuerung, Wandler oder Batteriemangement findet man spannende Geschäftsmodelle – viele davon bei europäischen und vor allem deutschen Zulieferern“, sagt Fondsmanager Markus Turnwald. Oft sind diese Werte noch klein und daher besonders interessant für den Deka-Deutschland Nebenwerte, den er betreut. „Dem Thema Risikodiversifizierung gilt in diesem Segment verstärktes Augenmerk. Viele Zulieferer verdienen noch einen großen Teil ihres Geldes mit klassischen Verbrennungskomponenten. Hier muss man genau hinsehen, wie schnell der Umsatz mit neuen Produkten wächst und mit herkömmlichen schrumpft.“ Viele Unternehmen, die mit ihrem Geschäftsmodell ausschließlich auf den E-Motor setzen, müssen erst zeigen, ob sie in dem dynamischen Markt bestehen können. „Daher fahren wir eine Strategie, die auf eine breite Streuung unter den neueren Playern setzt“, erläutert er.

Was die drei Fondsmanager eint: Sie sind typische Stockpicker, die mit einer strengen Bottom-up-Analyse lukrative Werte am Markt herausfiltern. „In Deutschland gibt es bereits heute starke kleinere Unternehmen, die in einer Nische innerhalb der E-Mobility erfolgreich sind“, beschreibt Turnwald sein Suchmuster. Dazu kommen interessante Unternehmen im Bereich Ladeinfrastruktur oder auch aus dem klassischen Maschinenbau. „Außerdem finden sich gerade unter den deutschen Nebenwerten einige interessante Automobilzulieferer, die unabhängig von der Antriebstechnologie wachstumsträchtige Geschäftsmodelle verfolgen“, sagt der Fondsmanager. „Dementsprechend wandelt sich die Zulieferbranche: weg vom Teileproduzenten hin zum Technologieentwickler. Das sollten Anleger auf dem Schirm haben.“

Ein Thema, das vor allem die Pkw-Hersteller neben der Frage des Antriebskonzepts immer stärker treibt: der Wohlfühlfaktor. Mit dem Wegfall des Alleinstellungsmerkmals Motor müssen die Hersteller neue Verkaufsargumente liefern. Eine positive „Erlebbarkeit“ des Autos ist eins davon. Die Marketingstrategen der Autohersteller sehen die sogenannte User-Experience als entscheidendes Merkmal, um sich von Wettbewerbern zu unterscheiden. Entsprechend großes Augenmerk legen die Hersteller auf Dinge wie Bedienungskomfort, Innenraumausstattung, Lichtkonzeption und Vernetzung. „Elektroautos von heute ma-



„Wir fahren eine Strategie, die auf eine breite Streuung unter den neueren Playern setzt.“

MARKUS TURNWALD, FONDSMANAGER
DEKA-DEUTSCHLAND NEBENWERTE

chen nicht nur durch ihr teilweise futuristisches Design auf sich aufmerksam“, beobachtet Fondsmanager Eickhoff. „Sie sind außerdem Endgeräte im Internet. Dafür brauchen sie eine deutlich höhere Anzahl an Sensoren und Halbleitern als Verbrenner. Auch das Thema Software nimmt daher an Bedeutung zu.“ Auf der diesjährigen Automesse in Schanghai hat Continental-Chef Nicolai Setzer den versammelten Journalisten in den Block diktiert, dass schon heute mehr als 90 Prozent der Innovationen im Automobil aus dem Bereich der Softwareentwicklung kommen.

AUTOFAHREN ALS ERLEBNIS

Das weiß auch Fondsmanager Eickhoff. Mit dem Deka-Mega-Trends investiert er daher zweigleisig in Sachen Mobilität: Zum einen in chancenreiche Unternehmen, die sich mit innovativen Antriebstechnologien beschäftigen, gleichzeitig nimmt er Aktien von Software- und Halbleiterunternehmen in sein Portfolio, die sich auf Lösungen für eine schadstoffreduzierte Mobilität spezialisieren.

Die Herausforderung für den Trendexperten ist das große Aktienuniversum. „Mobilität der Zukunft – dieses Thema qualifiziert viele Branchen und birgt die Gefahr von Eintagsfliegen. Daher unterscheiden wir klar zwischen kurzfristigen Modeerscheinungen und echten Megatrends, die eine wissenschaftliche Halbwertszeit von etwa 15 Jahren haben“, erläutert er seinen Ansatz. „Die Halbleiterunternehmen im Portfolio liefern etwa echte Gewinne, genauso ausgewählte Softwareunternehmen. Entsprechend hoch ist der Anteil der IT-Branche im Portfolio.“ ▼

Und was ist mit den an der Börse gehypten Unternehmen, die etwa auf Wasserstoff für den Antrieb setzen? Die meisten hätten zwar gute Ansätze, jedoch würden viele auf absehbare Zeit keine Gewinne erzielen, konstatiert Eickhoff. „In solchen Geschäftsmodellen legen wir daher nur selektiv an. Genauso verhält es sich mit den Car-Sharing- oder Ride-Hailing-Geschäftsideen.“ Letzteres sind meist von Privatpersonen ausgeführte Fahrten, die mithilfe von Apps wie Uber oder Lyft organisiert werden.

ROHSTOFFE IM FOKUS DER FONDSMANAGER

Was das Fondsmanagement-Trio ausmacht, ist zudem die Fähigkeit, über den Tellerrand der E-Mobilität hinauszuschauen. Denn diese Technologie erfordert große Mengen gefragter Rohstoffe. „Elektroautos benötigen ein Vielfaches an Kupfer, aber auch Lithium, Kobalt und Nickel“, sagt Deka-EuropaSelect-Manager Lier. „Bei diesem Punkt sehen wir sehr genau hin, da viele Abbauregionen und Minenbetreiber unter Nachhaltigkeitskriterien kritisch zu bewerten sind“, stellt er klar. „Die Verfügbarkeit der Rohstoffe mit einer sauberen Lieferkette sicherzustellen ist eine große Herausforderung.“ Im Umkehrschluss seien die Aussichten für gut aufgestellte, nachhaltig operierende Rohstoffunternehmen sehr vielversprechend.

Nachhaltigkeit bedeutet aber mehr, als nur den Fokus auf das Thema Antriebstechnik zu legen. Soll der Kampf gegen den Klimawandel gelingen, muss der Anteil des Individualverkehrs am Mobilitätsmix sinken und im Gegenzug die öffentliche Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Bahn. Mit 227 Millionen Euro will das Verkehrsministerium die Umstellung von Zugantrieben auf Strom- oder Wasserstoffbasis fördern. Bis 2050 sollen alle gefahrenen Zugkilometer elektrisch oder klimaneutral zurückgelegt werden. Dafür will die Bahn 70

Prozent des Schienennetzes mit Oberleitungen ausrüsten. Die Dieselloks wird damit zum Auslaufmodell.

Zudem muss der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden, sollen die CO₂-Emissionen sinken. Das Öko-Institut in Berlin etwa weist darauf hin, dass die Emissionen beim Verkehr nach wie vor ansteigen, während sie in anderen Bereichen sinken. „Auch beim Güterverkehr ist diese Tendenz deutlich messbar“, mahnen die Umweltextperten aus Berlin.

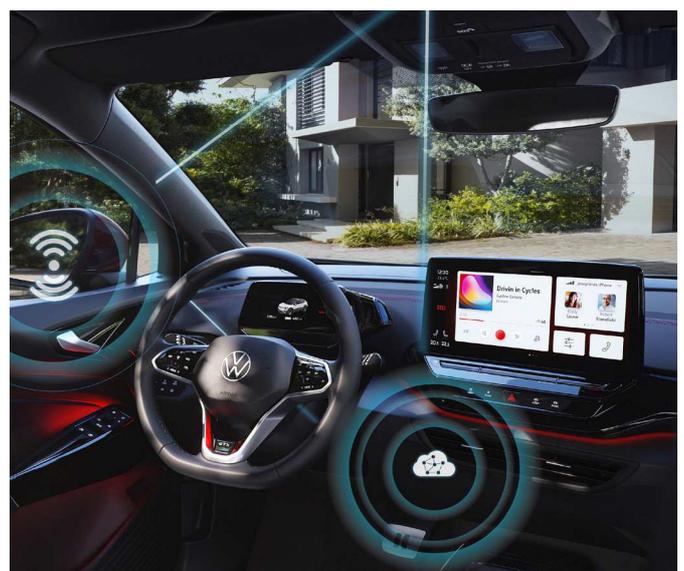
„Vor diesem Hintergrund steht speziell in Deutschland die Bahninfrastruktur vor einem Comeback“, ist sich Fondsmanager Turnwald sicher und sieht für den Deka-Deutschland Nebenwerte interessante Anlagemöglichkeiten. Denn die Bahnbetreiber werden im großen Stil investieren müssen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht ein Investitionsvolumen von mehr als 42 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur vor. „Daran werden am deutschen Aktienmarkt eine Reihe von vergleichsweise kleinen, attraktiv bewerteten Unternehmen partizipieren“, ist sich Turnwald sicher.

Ein wichtiges Thema ist auch der Tourismus. „Wir beobachten eine Wiederkehr der globalen Reisetätigkeit nach dem Ende der Lockdowns“, sagt Lier. „Das Geschäftsreiseverhalten wird durch die Pandemie sicherlich noch einige Jahre beeinflusst bleiben. Den Tourismus allerdings sehen wir als möglichen Schwerpunkt für taktische Investments mit eher mittelfristigem Anlagehorizont – auch weil sich die Wettbewerbssituation durch den Konjunktur-einbruch 2020 für einige Branchenunternehmen verbessert hat. Das sehen wir etwa bei Zulieferern für die Flugverkehrsbranche, Flughafensbetreiber oder Internetreiseunternehmen.“

Die verschiedenen Blickwinkel der Fondsmanager zeigen: Mobilität hat in einer global vernetzten Welt viele Facetten, an denen Anlegerinnen und Anleger teilhaben können.



Die Zahl der Flugbuchungen steigt enorm: Die Lufthansa geht zum Beispiel davon aus, dass im August 55 Prozent des Vorkrisenniveaus erreicht werden.



Computer auf Rädern: Mehr als 90 Prozent der Innovationen im Automobilsektor kommen aus dem Bereich Softwareentwicklung.



CORONA

VORLÄUFIG GRUND ZUM JUBELN

Nicht nur bei der EM rollt wieder der Ball. Auch bei der globalen Konjunktur läuft es rund. Experten erwarten nach Corona einen mehrjährigen Aufschwung, der alle Zweige der Wirtschaft umfasst und die Börsen anhaltend befeuern wird.

TEXT: Richard Haimann

Bei der Fußball-EM sieht man schon wieder Zeichen der Normalität. Die dritte Coronawelle ist abgeebbt. Registrierten die Seuchenbekämpfer vom Robert Koch-Institut im April zeitweise mehr als 31.700 Neuinfektionen pro Tag, waren es in der zweiten Juni-Hälfte weniger als 1.500 Fälle.

Möglich macht dies vor allem der Impffortschritt. Wo zum Beispiel vor der Pandemie die Mitglieder des Buchholzer Schützenvereins ihre Feste feierten, setzen Ärzte heute Spritzen gegen den Covid-19-Erreger. Die Schützenhalle in der 39.729 Einwohner zählenden Kleinstadt im nördlichen Niedersachsen ist eines der rund 460 Impfzentren in Deutschland, in denen Menschen gegen das SARS-CoV-2-Virus vakziniert werden. Bis zu 1,28 Millionen Impfungen werden pro Tag verabreicht, berichtet das Bundesgesundheitsministerium. Stand 21. Juni waren 31,1 Prozent der Bundesbürger vollständig geimpft. Weitere 19,7 Prozent der Gesamtbevölkerung hatten ihre erste Spritze erhalten.

Experten glauben aber nicht, dass das Virus endgültig geschlagen ist. Warnend weisen sie auf Großbritannien. Dort treibt

die in Indien mutierte Delta-Variante des Erregers die Zahl der Erkrankten seit Mai wieder in die Höhe. Rückkehrende Urlauber könnten diesen Sommer die Mutation nach Deutschland tragen. „Im Herbst werden die Infektionszahlen wieder steigen“, warnt Hendrik Streeck, Direktor des Instituts für Virologie der Universität Bonn. Schnelltests seien weiterhin nötig, um eine neue flächendeckende Ausbreitung zu verhindern, meinen Mediziner – und ebenso regelmäßige Nachimpfungen gegen das Virus in den kommenden Jahren.

„Der Impfschutz bleibt nicht für immer“, sagt Christian Drost, Virologe der Berliner Charité. Deshalb müsse die Immunisierung immer wieder erneuert werden – „wie bei der Grippeimpfung.“ Das sichert Unternehmen aus den Branchen Pharma, Medizintechnik und Life Science wie Abbott Laboratories, AstraZeneca, Biontech, Danaher, Johnson & Johnson, Moderna, Pfizer und Qiagen noch lange Zeit hohe Umsätze mit ihren Covid-19-Impfstoffen und Schnelltests.

FONDS SIND DIE BESSERE WAHL

Investments in Einzeltitel sind hier allerdings riskant, wie das Beispiel Curevac zeigt. Das vom Tübinger Biotechnologieunternehmen entwickelte Corona-Vakzin CvnCoV wies in der jüngst veröffentlichten Zwischenanalyse nur eine Wirksamkeit von 47 Prozent gegen eine Covid-19-Erkrankung auf. Der Aktienkurs brach daraufhin um 51 Prozent ein. Experten raten Anlegern deshalb zu Pharmafonds, deren Manager das anvertraute Kapital breit in

die aussichtsreichsten Branchenaktien streuen – und dabei längst nicht nur die gegenwärtige Covid-19-Pandemie im Blick haben. Die pharmakologische Basis der neuen mRNA-Impfstoffe gilt auch als Grundlage für kommende Therapien gegen Krebserkrankungen sowie für kommende Vakzine gegen die Erreger von Gelb- und Lassafieber oder gegen Tollwut. Andere Unternehmen entwickeln derzeit neue Medikamente gegen Krankheiten von A wie Alzheimer bis Z wie Zwölffingerdarmgeschwür.

„Aktien von Biotechnologie- und Arzneimittelproduzenten bleiben auf lange Sicht für Anleger interessant“, sagt deshalb Jennifer Jürgens, Pharmaexpertin und Fondsmanagerin des DekaLux-PharmaTech. „Und dies längst nicht nur wegen der möglichen Nachimpfungen.“ Vielmehr profitiere die Medizinbranche langfristig von der kräftig voranschreitenden Überalterung der Bevölkerung in zahlreichen Industrienationen.

SINNVOLLE BEIMISCHUNG FÜRS DEPOT

Die ersten Babyboomer, die Angehörigen der geburtenstarken Jahrgänge von 1955 bis 1965, haben das Rentenalter erreicht – und damit die Lebensphase, in der Menschen am häufigsten auf Arzneimittel und medizinische Therapien angewiesen sind. „Der Bedarf an Medikamenten wird über viele Jahre hinweg kontinuierlich steigen“, prognostiziert Jürgens: „Pharmafonds können deshalb eine sinnvolle Beimischung für jedes Portfolio sein.“ Doch auch für Fonds, die auf den breiten Aktienmarkt oder andere Nischensegmente setzen, sind die Aussichten aktuell gut. Seit die Infektionszahlen drastisch sinken, lockern Regierungen weltweit ihre Schutzmaßnahmen. Einzelhandel, Gastronomie und Tourismus erblühen wieder.

Rund um den Globus erholt sich die Wirtschaft dynamisch. Die Volkswirte der DekaBank rechnen für das Jahr 2021 mit einem Wirtschaftswachstum von global 6,2 Prozent. „Die Weltwirtschaft holt nach Corona viel schneller auf, als dies irgendjemand erwartet hätte“, sagt Deka-Chefvolkswirt Ulrich Kater. Für Deutschland rechnet er mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von 3,0 Prozent. „Die rasante Erholung der globalen Wirtschaft führt derzeit allerdings bei Produktionsgütern und Transportkapazitäten zu Engpässen. Im zweiten Halbjahr sollte sich der Engpassknoten lösen“, erklärt Kater. Für das kommende Jahr erhöhte die Deka deshalb ihre Konjunkturprognose von 3,2 auf 4,4 Prozent. „Weltweit wollen Konsumenten all die Anschaffungen nachholen, die sie wegen der Pandemie seit dem Frühjahr 2020 aufgeschoben haben“, so der Deka-Chefvolkswirt.

Getrieben wird der Aufschwung zusätzlich von den zusammen mehrere Billionen Euro schweren Klimaschutzprogrammen, die die EU, die USA und weitere Nationen aufgelegt haben, um die Kohlendioxid-Emissionen bis 2050 gegen null zu drücken. „Hier geht es um weit mehr als nur die Umstellung von Verbrennungsmotoren zu Elektroantrieben in der Automobilindustrie“,



Impfstoffherstellung bei Biontech in Marburg: Das deutsche Unternehmen produziert 2021 allein in diesem Werk 750 Millionen Impfdosen.

„Für viele Börsensegmente stehen die Ampeln derzeit auf Grün.“

ULRICH KATER,
DEKA-CHEFVOLKSWIRT

sagt Kater. „Der Kampf gegen die globale Erwärmung betrifft weite Segmente der Wirtschaft – vom Bau- bis zum Mobilitätssektor.“ Fluglinien, Speditionen und Reedereien werden Flugzeuge, Lkw und Schiffe gegen Neuentwicklungen mit sparsamen Antrieben austauschen, Energiekonzerne Wind- und Solarkraftwerke errichten, IT-Firmen effizientere Stromnetze schaffen und Gebäude werden stärker gedämmt werden. Katers Fazit: „Für viele Börsensegmente stehen die Ampeln derzeit auf Grün.“

Anleger können aufgrund der starken Konjunkturzahlen und der Rekordgewinne vieler Unternehmen positiv in die Zukunft blicken. Und das gilt für Anlagen in den USA genauso wie in Deutschland, im übrigen Euroraum und vielen Schwellenländern. So erwartet die Deka für den deutschen Leitindex Dax bis Ende Juni 2022 ein neues Allzeithoch von 16.500 Zählern. Die Dividendenausschüttungen der aktuellen 30 Dax-Unternehmen werden in den kommenden zwölf Monaten wahrscheinlich ebenfalls neue Höchststände markieren. Wurde bei den Dividenden 2020 und 2021 die Marke von 35 Milliarden Euro jeweils knapp verfehlt, so könnte 2022 erstmals die 40-Milliarden-Euro-Marke fallen. Die Prognose der Deka lautet 41,2 Milliarden Euro. „Die Dividendenrendite bleibt 2021 bei knapp 3 Prozent und ist damit ein wichtiger Bestandteil für den Gesamtertrag der Anlageklasse“, erwartet Joachim Schallmayer, Leiter Kapitalmärkte und Strategie der Deka. Für Anlegerinnen und Anleger seien Aktien aktuell der einzige Weg, um reale positive Erträge zu erwirtschaften. ▮



Kuriose Maßnahme: In El Salvador ist Bitcoin jetzt gesetzliches Zahlungsmittel.

BITCOIN

KRYPTOWÄHRUNG IM FINANZ-DSCHUNGEL

„Bitcoins sind nur für zwei Dinge gut: zum Spekulieren und für Lösegeldzahlungen“, so jüngst der weltweit oberste Zentralbanker Agustín Carstens. Elon Musk hingegen befeuert und bremst die Bitcoin-Euphorie mit widersprüchlichen Tweets. El Salvador erklärt die Kryptowährung gar zum gesetzlichen Zahlungsmittel, während Klimaschützer den Bitcoin vor allem als eine Art Ökokatastrophe sehen – das Mining, also die Herstellung von Bitcoins, verbraucht mehr Strom als ganz Italien oder die Niederlande. So widersprüchlich die Nachrichten, so turbulent der Kurs. Mitte April noch hatte der Bitcoin mit mehr als 64.700 US-Dollar ein neues Rekordhoch erreicht. Doch seither ist er zwischenzeitlich wieder um die Hälfte eingebrochen. Wer auf den schnellen Reichtum hoffte, erlebte ein böses Erwachen.

Warum sind die „Wertschwankungen deutlich höher als bei allen gängigen Anlageklassen?“, fragen so auch die Volkswirte der DekaBank in einer aktuellen Studie und beleuchten die Hintergründe von Bitcoin & Co. Grunderkenntnis der Experten: „Eine staatliche Motivation zur Glättung, Stabilisierung oder gar Stützung dieser Märkte besteht nicht und ist auch im Krisenfall nicht zu erwarten.“ Daher ist ihr Urteil klar: Investitionen in derartige Kryptowährungen bleiben hoch spekulativ – für Privatanlegerinnen und -anleger eignen sich Direktinvestitionen gar nicht oder höchstens als Beimischung in „homöopathischem Umfang“. Immer müsse mit extremen Wertschwankungen bis hin zum Totalverlust gerechnet werden. Die Studie gibt es zum Download auf [fondsmagazin.de](https://www.fondsmagazin.de).

Was die Märkte bewegt, was Anleger wissen müssen – wenn Sie sich regelmäßig fundiert über Finanzmärkte und Anlagechancen informieren möchten, dann lesen Sie doch den kostenlosen, monatlichen *fondsmagazin*-Newsletter.

→ **Abonnieren Sie diesen auf www.fondsmagazin.de**

Impressum

Herausgeber: DekaBank, Mainzer Landstr. 16, 60325 Frankfurt, www.dekabank.de.

Verlag: Deutscher Sparkassen Verlag GmbH (DSV), Am Wallgraben 115, 70565 Stuttgart. www.fondsmagazin.de, E-Mail: fondsmagazin@deka.de, Fax: 0711 782-21120

Postanschrift: *fondsmagazin* Leserservice, Am Wallgraben 115, 70565 Stuttgart.

Sie möchten uns schreiben? Schicken Sie Ihre Anregungen, Ideen und natürlich auch Kritik ganz einfach per E-Mail an fondsmagazin@deka.de.

Chefredakteur: Olivier Löffler (V.i.S.d.P.)

Verantwortlicher Redakteur: Gunnar Erth

Redaktion: Helene Adam, Ines Pfaff, Michael Merklinger, Diana Pfordte, Peter Weißenberg

Grafik/Infografiken: KD1 Designagentur, Köln

Artikel, die mit Namen oder Signets des Verfassers gekennzeichnet sind, stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Trotz sorgfältiger Auswahl der Quellen kann für die Richtigkeit des Inhalts keine Haftung übernommen werden. Die Angaben dienen der Information und sind keine Aufforderungen zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren.

Außer verbindliche Grundlage für den Erwerb von Deka Investmentfonds sind die jeweiligen Wesentlichen Anlegerinformationen, Verkaufsprospekte und Berichte, die in deutscher Sprache bei den Sparkassen oder der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt, und unter www.deka.de erhältlich sind. Die Wertpapierinformationen für Zertifikate sowie das gegebenenfalls verfügbare aktuelle Basisinformationsblatt erhalten Sie bei Ihrer Sparkasse oder von der DekaBank Deutsche Girozentrale, 60625 Frankfurt und unter www.deka.de.