

Claus Vogt Marktkommentar - Ausgabe vom 13. April 2017

Achtung: Säbelrasseln ist kein guter Grund für steigende Edelmetallpreise

- **Geldentwertung und Staatsverschuldung sind die Triebfedern der Edelmetallhaussse**
- **Mächtige Bodenformation des XAU-Goldminenindex**
- **Momentum-Indikator steht kurz vor einem Kaufsignal**
- **US-Anleihenmärkte bestätigen jetzt meine Rezessionswarnung**
- **Was machen eigentlich ... meine Steuergroschen?**
- **Barrierefreiheit im Nahverkehr: Auch mit viel Geld schwer zu erreichen**

Die Edelmetallaktien nehmen Anlauf nach oben

Liebe Leser,

mit den Edelmetallpreisen ging es in den vergangenen Tagen wieder etwas nach oben. In der Presse werden die zunehmenden geopolitischen Spannungen für diesen Anstieg verantwortlich gemacht. Bei sehr kurzfristig orientierten Händlern oder entsprechend programmierten Maschinen mag es tatsächlich zu reflexartigen Käufen kommen, wenn amerikanische Raketen fliegen oder lautstarkes Säbelrasseln zu vernehmen ist. Im größeren Bild handelt es sich dabei jedoch um bedeutungsloses Hintergrundrauschen.

Geldentwertung und Staatsverschuldung sind die Triebfedern der Edelmetallhaussse

Die wahren Triebfedern der langfristigen Edelmetallhaussse sind nach wie vor die völlig verantwortungslose Geld- und Staatsschuldenpolitik, also Geldentwertung und Schuldenorgien. Nun gehen große Kriege stets mit einer drastisch steigenden Staatsverschuldung und deutlicher Geldentwertung einher. In diesem Sinne sind große Kriege für die davon betroffenen Länder tatsächlich bullish für die Edelmetalle. Für Säbelrasseln und kleine kriegerische Scharmützel, wie wir sie gerade erleben, gilt das hingegen nicht.

Ganz generell sind Kursbewegungen, die von den Journalisten nicht sofort mit einem konkreten Ereignis „erklärt“ werden können, besonders verlässlich, vor allem, wenn dadurch charttechnische Signale gegeben werden. Im Gegensatz dazu erweisen sich Kursbewegungen, für die es einen offensichtlichen kurzfristigen Anlass gibt, häufig als schnell vorübergehende Erscheinungen. Schon aus diesem Grund bin ich skeptisch, dass der jüngste Kursanstieg von Gold und Silber bereits der Beginn der nächsten großen Aufwärtswelle ist.

Mächtige Bodenformation des XAU-Goldminenindex

Ein weiterer und sehr viel wichtigerer Grund ist das Verhalten des XAU-Goldminenindex. Dessen Kursverlauf der vergangenen Jahre sehen Sie auf dem folgenden Wochenchart. Hier

erkennen Sie, dass die Minenaktien auf den jüngsten Anstieg der Edelmetallpreise kaum mit Kursgewinnen reagiert haben. Diese relative Schwäche ist ein kurzfristiges Warnsignal.

Langfristig lässt sich der Kursverlauf seit April 2013 allerdings als mächtige Bodenformation interpretieren, deren obere Begrenzungslinie ich in Blau eingezeichnet habe. Diese Formation ist langfristig sehr bullish. Aus charttechnischer Sicht bedarf es aber eines Anstiegs über diese Linie, um die Formation zu vollenden und ein extrem starkes Kaufsignal zu geben. Wie Sie sehen, sind wir davon noch ein ganzes Stück entfernt.

XAU Gold- und Silberminenindex (Wochenchart), Preis-Momentum-Oszillator, 2011 bis 2017



Ich rechne im Lauf der kommenden Wochen mit einem wichtigen Kaufsignal des Momentum-Oszillators (blauer Kreis).

Quelle: StockCharts.com

Momentum-Indikator steht kurz vor einem Kaufsignal

Allerdings müssen Sie nicht unbedingt auf den Anstieg über diese obere Begrenzungslinie warten. Denn der im unteren Teil des Charts gezeigte Momentum-Oszillator wird mit großer Wahrscheinlichkeit schon deutlich früher ein Kaufsignal geben, mit dem Sie den anschließenden Ausbruch nach oben vorwegnehmen können. Im Moment gehe ich davon aus, dass es im Lauf der kommenden Wochen zu diesem Kaufsignal kommen wird. Wenn es soweit ist, werde ich den Lesern meines Börsenbriefes Krisensicher Investieren nicht nur den Wiedereinstieg bei den zwischenzeitlich zum Teil verkauften Gold- und Silberminenaktien empfehlen, sondern darüber hinaus auch zusätzliche Käufe.

Die gesamte Kursbewegung seit dem im Sommer 2016 erreichten Zwischenhoch bei 115 Punkten sehe ich als erste große Korrektur im Rahmen einer langfristigen Edelmetallhaussa, die Anfang 2016 begonnen hat. Diese Korrektur wird sich als das Sprungbrett zu neuen Allzeithochs bei den Gold- und Silberminenaktien erweisen. Bleiben Sie also unbedingt am Ball, damit Sie diese extrem attraktive Kaufgelegenheit nicht verpassen.

Die US-Anleihenmärkte bestätigen jetzt meine Rezessionswarnung

Vorige Woche habe ich Ihnen einen in der Vergangenheit sehr treffsicheren makroökonomischen Indikator vorgestellt, der vor kurzem ein Rezessionssignal für die US-Wirtschaft gegeben hat. Wenn sich dieses Signal als ebenso korrekt erweisen sollte wie seine Vorgänger während der vergangenen Jahrzehnte, dann wird es schon bald zu spektakulären Entwicklungen an den Finanzmärkten und in der Realwirtschaft kommen. Diese werden die Ereignisse des Jahres 2008 als vergleichsweise harmloses Geplänkel erscheinen lassen.

Ganz aktuell kommen von den US-Anleihenmärkten Signale, die diese Rezessionswarnung eindringlich bestätigen. Gleichzeitig bietet sich Ihnen hier jetzt eine Kaufgelegenheit mit einem sehr attraktiven Chance-Risiko-Verhältnis, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten. [Näheres dazu erfahren Sie in der nächsten Ausgabe meines Börsenbriefes Krisensicher Investieren.](#)

Ich wünsche Ihnen frohe Ostern,

Ihr



Claus Vogt, Chefredakteur Krisensicher Investieren

P.S.: Die Geldpolitik der vergangenen Jahre hat die Aktienmärkte und die Weltwirtschaft in ein Pulverfass verwandelt. Jetzt sieht es so aus, als habe dessen Lunte Feuer gefangen.

[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 Börsenbriefes 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? (13.04.2017)

Autor: Gotthilf Steuerzahler

Barrierefreiheit im Nahverkehr: Auch mit viel Geld nur schwer zu erreichen

Liebe Leserinnen und Leser,

der deutsche Staat gibt eine Menge Geld aus, um das Leben für Menschen mit Behinderungen leichter zu machen. Ein Schwerpunkt ist dabei die Herstellung der Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Aber es ist nicht immer einfach, die dabei auftretenden technischen Probleme zu lösen.

Barrierefrei sind bauliche Anlagen und Verkehrsmittel, wenn sie von behinderten Menschen in derselben Weise genutzt werden können wie von Menschen ohne Behinderungen, und zwar grundsätzlich ohne fremde Hilfe. Die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr wird in dem Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben, das der Bundesgesetzgeber vor einigen Jahren für seinen Zuständigkeitsbereich in Kraft gesetzt hat. Dieses Gesetz soll die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen beseitigen, ihnen die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft und eine selbstbestimmte Lebensführung ermöglichen. Die Bundesländer haben inhaltlich übereinstimmende Regelungen erlassen.

In einem weiteren Sinn wird Barrierefreiheit heute so verstanden, dass die Nutzung von baulichen Anlagen und Verkehrsmitteln nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch alten gebrechlichen Menschen oder Müttern mit Kinderwagen ermöglicht werden soll. Letztlich soll keine Personengruppe von der Nutzung ausgeschlossen werden.

Bahnsteige in München wurden erhöht

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist eine große Aufgabe, die viel Zeit und Geld erfordert. Das Land Bayern beispielsweise hat sich zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum und den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat bis 2023 barrierefrei zu gestalten. Allein für die S-Bahnen in München wurde ein über 100 Millionen Euro schweres Programm aufgelegt, unter anderem, um ein niveaugleiches Ein- bzw. Aussteigen in die S-Bahnen zu ermöglichen. Im Zuge dieses Programms wurden die Bahnsteige auf das Niveau der S-Bahn-Einstiege erhöht. Wie sich bald herausstellte, löste die Erhöhung der Bahnsteige allerdings nicht das Problem der zwischen Bahnsteigkante und S-Bahnen verbleibenden Spalten.

Die Spaltbreite betrug teilweise mehr als 20 cm

Nach den geltenden technischen Standards für die Bahnhöfe im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund ist zwischen Bahnsteig und Fahrzeug eine Spaltbreite von maximal 5 cm anzustreben. Auch bei gekrümmten Bahnsteigen ist auf eine möglichst geringe Spaltbreite zu

achten. Höhenunterschiede und Spaltbreiten über jeweils 10 cm sollen für Rollstuhlfahrer vermieden werden.

Tatsächlich waren jedoch in einigen S-Bahn-Stationen Spaltbreiten von mehr als 20 cm festzustellen. Damit war auch nach der Erhöhung der Bahnsteige ein barrierefreier Zugang zum Fahrzeug ohne weitere Einstiegshilfen nicht gegeben. Ein erhöhtes Unfallrisiko bestand nicht nur für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt waren, sondern für alle Fahrgäste.

Derzeit legt der Lokführer eine Klapprampe aus

Bei zu breiten Spalten zwischen Bahnsteigkanten und S-Bahnen behilft man sich derzeit wie folgt: In jeder S-Bahn befindet sich hinter der Fahrerkabine eine zusammenklappbare Auffahrrampe (Klapprampe). Bei Bedarf, etwa nach Anforderung durch einen Rollstuhlfahrer, legt der Lokführer die Klapprampe manuell zwischen Fahrzeugtür und Bahnsteig.

Von Behindertenvertretern wird diese Lösung kritisiert. Das Ziel der Barrierefreiheit, nämlich die möglichst selbständige Nutzung von Einrichtungen, werde nicht erreicht. Das Einsetzen der Klapprampe wirke in Stoßzeiten sogar stigmatisierend. Die Weiterfahrt verzögere sich im Vergleich zum normalen Betrieb. An diesen Verzögerungen sei aus Sicht der anderen Fahrgäste der Mensch mit Behinderungen schuld.

Andere Städte setzen ausfahrbare Rampen ein

Nun wird in Bayern über bessere Lösungen diskutiert. Beispielsweise könnten unter den Fahrzeugtüren angebrachte, schnell ausfahrende Rampen die Spalten überbrücken und damit die erforderliche Barrierefreiheit erreichen. Diese beweglichen, durch einen Elektromotor angetriebenen Rampen seien bereits in anderen Großstädten im Einsatz. Ein solcher automatisierter Spaltausgleich wäre nicht nur für Menschen mit Behinderungen, sondern für alle Fahrgäste eine sinnvolle Erleichterung.

Die Erfahrungen mit diesen beweglichen Rampen in anderen Städten sind allerdings nicht überall positiv. Es gab häufig technische Probleme, die Rampen ließen sich nicht ein- oder ausfahren, was zu erheblichen Verspätungen führte. In einer Großstadt wurden die Rampen sogar wieder außer Betrieb genommen.

Eine einzige Rampe pro Zug als Kompromiss?

Welche technische Lösung zur Überbrückung der Spalten am besten geeignet ist, wird derzeit in München noch untersucht. Von Seiten der Verkehrsbetriebe wird allerdings eingewandt, dass eine Nachrüstung aller heute eingesetzten Fahrzeuge zur Erreichung eines niveaugleichen Einstiegs in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen nicht möglich sei.

Als Kompromiss zeichnet sich ab, nicht unter jede Tür eine ausfahrbare Rampe einzubauen, sondern pro Zug nur eine einzige. Diese soll sich in der Nähe der Fahrerkabine befinden, damit der Lokführer bei Störungen schnell eingreifen kann und kein Zeitverlust entsteht.

Machbare und bezahlbare Lösungen müssen gefunden werden

Im Ergebnis zeigt sich, dass es nicht ausreicht, für viel Geld lediglich die Bahnsteige zu erhöhen. Erst wenn technisch machbare und bezahlbare Lösungen gefunden wurden, sind die Mittel für die Bahnsteigerhöhung effizient eingesetzt. Überdies lässt sich das hohe Ziel der Barrierefreiheit, liebe Leserinnen und Leser, nicht zu hundert Prozent, sondern immer nur annähernd erreichen, 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](#).

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