

1

2

3

Die mächtigsten Aufsichtsräte Deutschlands

DSW Newsletter – Oktober 2019

Editorial Seite 2
Impressum Seite 2

DSW-Aktuell

Wer ist der Mächtigste im ganzen Land? Seite 3
Experten-Tipp: ESTER und SONIA sollen
Manipulationen verhindern Seite 5
Die Schweizer Geld-zurück-Garantie..... Seite 6
Grauer Kapitalmarkt soll weißer werden Seite 7
Vapiano: Letzte Bestellung? Seite 8

DSW-Landesverbände

Anlegerfrage an Malte Diesselhorst Seite 9
Air Berlin Insolvenz: Aktionäre haben
Schadenersatzanspruch gegen Etihad Seite 10
Heftige Turbulenzen bei PIM Gold und
Scheideanstalt GmbH..... Seite 11
Diesel-Skandal: Schadenersatz für
Daimler-Aktionäre Seite 12

Ausschüttungsrückforderungen durch
Insolvenzverwalter von Anlegern Seite 14
Variable Verzinsung: Banken
überevorteilen Kunden Seite 16
Schadenersatz für Wirecard-Aktionäre –
KapMuG-Verfahren rückt näher Seite 17
Hinweis für Kapitalanleger: Achtung
Ausschlussfrist..... Seite 18

Kapitalmarkt

Streaming: Für Konsumenten und
Investoren ein Gewinn?..... Seite 19
Aktien? Unentbehrlich!..... Seite 21
Dr. Markus C. Zschaber: Duell am Himmel..... Seite 24
HAC-Marktkommentar Seite 26

Veranstaltungen..... Seite 5
Investor-Relations-Kontakte Seite 27
Mitgliedsantrag..... Seite 29

Editorial

Offenes Visier statt anonymer Angriff



Liebe Leserinnen und Leser,

Offenheit und Transparenz fordert die DSW nicht nur von Vorständen und Aufsichtsräten. Offen und transparent werden auch die Vertreterinnen und Vertreter der Schutzvereinigung in 2019 wieder auf rund 650 Hauptversammlungen, die Leistung der Unternehmenslenker bewerten und dabei – wenn nötig – kritische Punkte benennen. Aber nicht nur auf Hauptversammlungen sagt die DSW unmissverständlich und mit offenem Visier, was sie denkt, sondern auch gegenüber der Presse und der sonstigen Öffentlichkeit werden Positionen klar vertreten.

Leider ist das nicht bei allen Kapitalmarktteilnehmern der Fall. Immer wieder fallen einige dadurch auf, dass sie zwar eine Meinung haben, diese aber gezielt anonym über die Medien in die Öffentlichkeit geben. Ist das Gerücht oder die Forderung erst einmal im Umlauf, verselbstständigen sich die Dinge. Zuletzt zu beobachten war diese Strategie

im Zusammenhang mit der Deutschen Bank. Das Ziel: die Absetzung des Aufsichtsratsvorsitzenden. Aber auch bei anderen Gesellschaften, wie der Commerzbank oder bei RWE, kam es immer wieder zu solchen anonymen Attacken. Besonders bedenklich wird es, wenn – ein Klassiker – Personaldiskussionen nicht in den zuständigen Gremien, sondern lautstark in der Öffentlichkeit geführt werden. Die agierenden Adressen müssen sich dabei fragen lassen, welches Ziel sie wirklich verfolgen und ob sie ihre Treuepflicht als Aktionär noch erfüllen. Denn am Ende wirkt eine so geführte Diskussion allein destabilisierend und kann großen Schaden anrichten.

Wir Anleger sollten also darauf achten, uns nicht von solchen Aktionen beeindrucken zu lassen, sondern stattdessen alle Argumente und Parteien zu hören. Das gilt in Zeiten übertrieben, oft hysterisch geführter Debatten umso mehr.

Ihr Marc Tüngler

Impressum

DSW – Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V.
Peter-Müller-Str. 14 40468 Düsseldorf
Tel.: 0211-6697-02 Fax: 0211-6697-60
E-Mail: dsw@dsw-info.de www.dsw-info.de

Geschäftsführung:
Marc Tüngler (Hauptgeschäftsführer), Jella Benner-Heinacher (stv. Hauptgeschäftsführerin), Thomas Hechtfischer (Geschäftsführer)
Vereinsregister, Registergericht Düsseldorf - Registernummer VR 3994

Redaktion:
Christiane Hölz (DSW e. V.), Franz von den Driesch (newskontor GmbH)

Alle im DSW-Newsletter publizierten Informationen werden von der Redaktion gewissenhaft recherchiert. Für die Richtigkeit sowie für die Vollständigkeit kann die Redaktion dennoch keine Gewähr übernehmen. Die Beiträge in diesem Newsletter stellen weder ein Angebot noch eine Aufforderung, Beratung oder Empfehlung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren dar. Die Wertentwicklung in der Vergangenheit ist kein verlässlicher Indikator für die künftige Wertentwicklung.

Werbung:
DSW Service GmbH - Peter-Müller-Str. 14 - 40468 Düsseldorf

Geschäftsführung:
Thomas Hechtfischer, Marc Tüngler

Ansprechpartner:
Christiane Hölz, 0211-6697-15; christiane.hoelz@dsw-info.de
Handelsregister, Amtsgericht Düsseldorf unter HR B 880
Steuer-Nr. 105/5809/0389; USt-ID-Nr. 119360964

Technische Umsetzung: Zellwerk GmbH & Co. KG

Bildnachweis: Seite 1 und 4: © wetzakz - stock.adobe.com;
Seite 2 und 5: Matthias Sandmann; Seite 3: © Eisenhans - Fotolia.com;
Seite 6: © marek_usz - stock.adobe.com; Seite 8: © kichigin19 - stock.adobe.com;
Seite 9: © aruba2000 - Fotolia.com; Seite 10: © andreusK - stock.adobe.com;
Seite 15: © AA+W - stock.adobe.com; Seite 16: © vegefox.com - stock.adobe.com;
Seite 19: © fotomek - stock.adobe.com, © vegefox.com - stock.adobe.com;
Seite 21: © strichfiguren.de - stock.adobe.com; Seite 23: © mvdesign - stock.adobe.com;
Seite 25: © dampoint - stock.adobe.com; Seite 27 und 28: © Kalim - Fotolia.com

Die DSW ist Mitglied von



www.dsw-info.de



Aktien sind unentbehrlich

Dies bedeutet nun aber nicht, dass nur kurzfristig orientierte Anleger zu Aktien greifen können, im Gegenteil. Sollte sich beispielsweise wider Erwarten der Handelskonflikt zwischen den USA und China nochmals verschärfen, dürfte – trotz der lockeren Geldpolitik – das Gros der Aktien Federn lassen. Solch eine Kurskorrektur würden zwar auch langfristig orientierte Anleger nicht begrüßen. Wer jedoch für einen langen Zeitraum Geld am Aktienmarkt anlegt, kann solche Kursdellen aussitzen. So zeigt ein Blick in die Vergangenheit, dass

Aktien schon so manche Krise überstanden und die damit einhergehenden teils kräftigen Kurseinbußen schon längst wieder aufgeholt haben. Wer beispielsweise Ende 1990 in den DAX investierte und die Aktien bis Ende 2018 hielt, erzielte in diesem Zeitraum eine durchschnittliche Rendite von 7,5 Prozent pro Jahr – trotz der platzenden Internetblase um die Jahrtausendwende und der Finanzkrise. Kurzum: Zwar haben auch Anleihen, Immobilien und Edelmetalle in einem wohl sortierten Depot ihre Daseinsberechtigung. Für den langfristigen Vermögensaufbau sind aber vor allem Aktien unentbehrlich.

Duell am Himmel

In diesem Jahr wird Airbus erstmals mehr Flugzeuge ausliefern als Boeing – vor allem, weil der US-Rivale unter Problemen beim 737 Max leidet. Doch auf mittlere und lange Sicht steuern wohl beide Unternehmen einer rosigen Zukunft entgegen – dem wachsenden Luftverkehr sei Dank.

Von Dr. Markus C. Zschaber

Vor 50 Jahren vereinbarten Frankreich und Deutschland den Bau eines Verkehrsflugzeuges. Das war der Beginn des Flugzeugbauers Airbus. Heute ringen die Europäer mit dem US-amerikanischen Rivalen Boeing um die Vorherrschaft am Himmel. Das Duopol dominiert das Geschäft mit Passagierflugzeugen. Und aller Voraussicht nach wird Airbus in diesem Jahr bei den Marktanteilen erstmals an Boeing vorbeiziehen. Der Hersteller mit Sitz in Toulouse könnte den Absatz auf 890 Stück hochschrauben, nach 800 im Jahr 2018. Boeing will eigentlich rund 900 Maschinen ausliefern. Nach den verheerenden Abstürzen zweier Mittelstreckenjets vom Typ 737 Max verhängten die Behörden jedoch ein weltweites Flugverbot für diese Maschinen. Der US-Konzern stoppte seine Auslieferungen für diesen Typ, bis Probleme in der Steuerungssoftware, die wahrscheinlich die Unglücke verursachten, behoben sind.



Zur Person

Die Vermögensverwaltungsgesellschaft Dr. Markus C. Zschaber ist seit ihrer Gründung vor mehr als zwei Jahrzehnten auf das Segment der aktiven Vermögensverwaltung spezialisiert und bietet diese unabhängig, hochprofessionell und langfristig orientiert an. Ihr Gründer und Geschäftsführer Dr. Markus C. Zschaber gilt als einer der erfahrensten und renommiertesten Vermögensverwalter in Deutschland und begleitet weiterhin alle Prozesse im Unternehmen aktiv mit. Weitere Informationen finden Sie unter www.zschaber.de



Strafzölle dürften mittel- und langfristig untergeordnete Rolle spielen

Über ihre jeweiligen Regierungen ringen die beiden Unternehmen auch auf juristischem Feld miteinander. Nach einem 15 Jahre währenden Streit zwischen den USA und Europa über Subventionen für den Flugzeugbau hat die Welthandelsorganisation WTO den Amerikanern jetzt Strafzölle zugestanden. Der von Washington ab dem 18. Oktober verhängte zusätzliche Satz von 10 Prozent auf Airbus-Flugzeuge fiel allerdings geringer aus, als von den meisten Beobachter erwartet. Hier mag eine Rolle spielen, dass die WTO voraussichtlich im Frühjahr 2020 im Verfahren gegen Boeing eine Entscheidung trifft und die Europäer dann sehr wahrscheinlich ihrerseits Strafzölle erheben. Insgesamt dürfte der Streit die beiden Luft- und Raumfahrtkonzerne weniger belasten, als heute allgemein angenommen wird. Dann konkurrieren die Flugzeugbauer wieder ausschließlich am Himmel miteinander.

Schwellenländer verleihen der Branche einen Schub

Die Perspektiven für weiteres Wachstum sind ausgesprochen gut. Dafür gibt es vor allem zwei Gründe: Der Aufstieg der Schwellenländer und die Herausforderungen rund um den an Bedeutung gewinnenden Klimaschutz. Beispielhaft ist hier das Potenzial der beiden größten Aufsteigerstaaten China und Indien genannt. In beiden Ländern leben jeweils rund 1,3 Milliarden Menschen. Ein Großteil davon hat den Aufstieg zur Mittelschicht geschafft – im Reich der Mitte schätzungsweise 300 Millionen und auf dem Subkontinent etwa 80 Millionen. Nahezu jeder dieser Aufsteiger will als Tourist den sogenannten Westen sehen, also mal nach Paris, London, Sydney oder New York reisen – natürlich mit dem Flieger. Ähnli-

che Wünsche hegen zig Millionen Menschen in anderen Schwellenländern. Und oben drauf kommen noch unzählige Geschäftsreisen. Kurzum: Weltweit sind immer mehr Menschen mit dem Flugzeug unterwegs. Fachleute erwarten, dass es 2037 rund 8,2 Milliarden Flugpassagiere geben wird; gegenüber 2017 wäre das mehr als eine Verdopplung. Damit einher geht eine steigende Nachfrage an Jets. Bereits heute sind die Auftragsbücher prall gefüllt: rund 7.300 Maschinen bei Airbus und 5.900 Flieger bei Boeing.

Damit kommen wir zum zweiten Wachstumsfaktor: Der zunehmende Luftverkehr macht die Entwicklung neuer Antriebe und auch Fluggeräte erforderlich, wenn nicht noch mehr Kohlendioxid (CO₂) in die Atmosphäre geblasen werden soll. Daher haben sich Flugzeugbauer und Triebwerkshersteller zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen ab 2020 zu stabilisieren und ab 2050 im Vergleich zum Jahr 2005 zu halbieren, obwohl die Branche weiter stark wächst. Dass auf den Luftfahrtmessen ILA und Le Bourget Elektro- und Hybridantriebe sowie Biokraftstoffe zu den meistdiskutierten Themen gehörten, überrascht daher nicht wirklich. Airbus präsentierte bereits zwei Prototypen von emissionsfreien, vollelektrischen Vehikeln: den City-Airbus und Vahana. Aktuell beginnen die Flugtests. Auf langen Strecken freilich dürfte die Luftfahrt zunächst auf eine Kombination von Elektro- und Verbrennungstriebwerk setzen. Das weltweit wachsende Bewusstsein für die Klimaveränderung jedenfalls setzt die Fluggesellschaften unter Druck, ihren Passagieren saubere Maschinen anzubieten. Davon profitiert nicht nur das Duopol, auch Anleger können an dieser Entwicklung partizipieren.

Bitte beachten Sie auch den Haftungsausschluss:
<https://zschaber.de/haftungsausschluss/>