

InvestNews

Nr. 03/2013

MÄRZ 2013

Die globalen Aktienmärkte haben im Februar uneinheitlich tendiert. Während die US-Börsen leichte Gewinne verzeichnen konnten, gab es in den Schwellenländern und in Europa überwiegend Kursverluste. Unter dem Strich stand ein Plus von 1,3 Prozent für den MSCI.

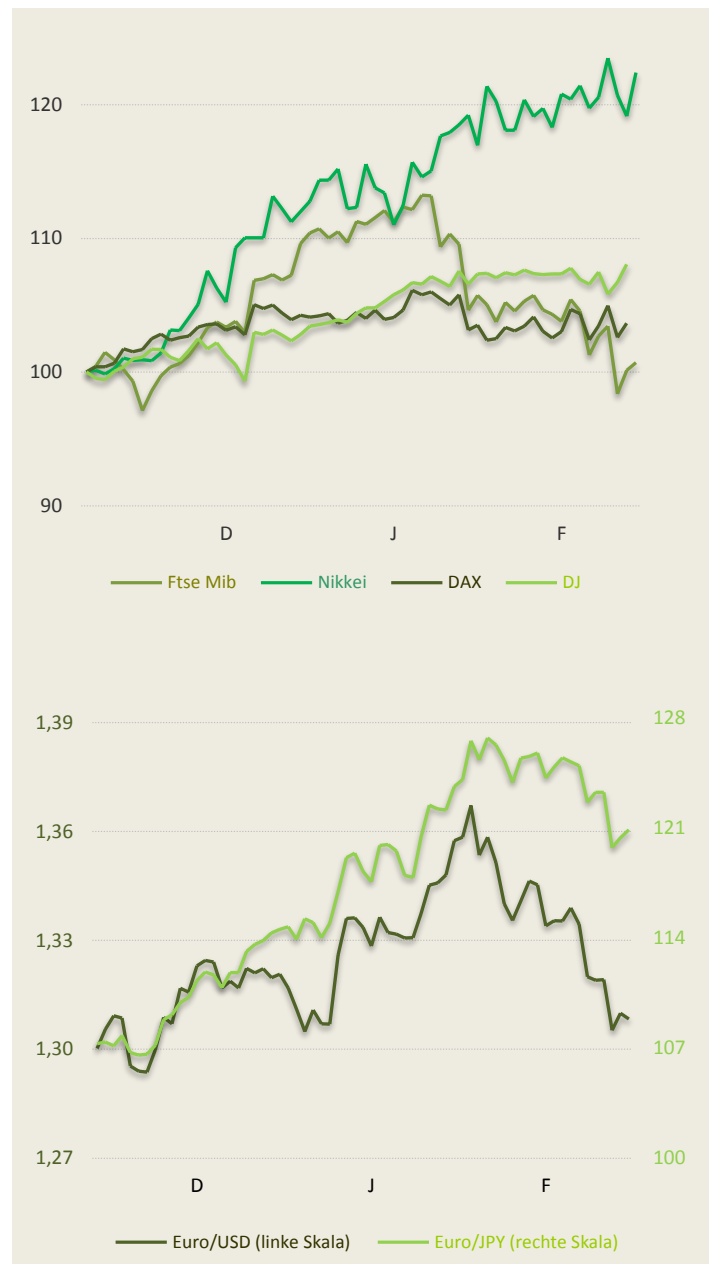
Der Eurostoxx 50 verlor im Februar 2,6 Prozent. Auslöser für den starken Rückgang war die wieder erstarkte Unsicherheit in der Euro-Schuldenkrise. Vor allem die vorgezogenen Parlamentswahlen in Italien veranlassten Investoren zu einem Rückzug aus risikobehafteten Anlagen wie Aktien. Dass sich die Italiener gegen weitere Sparmaßnahmen entschieden und ihrem Frust an der Wahlurne deutlich Luft machten, war nicht das Ergebnis, das sich die Märkte erhofft hatten. Sie hätten sicher einen Ministerpräsidenten bevorzugt, der sich klarer zu den Sparzielen der Währungsunion bekennt. Zwar hat das Mitte-Links-Bündnis im Abgeordnetenhaus eine knappe Mehrheit erlangt und kann mit 340 Sitzen regieren. Konterkariert wird es aber durch die Konstellation im Senat: hier können die Reformgegner Berlusconi und Grillo gemeinsam den Konsolidierungskurs stoppen.

Zusätzlich hatten im Februar auch die Wahlen in Zypern für Unsicherheit gesorgt. Letztlich konnten dort aber die Euro-Befürworter den Sieg davontragen. Weiterhin drückten auch die Korruptionsvorwürfe gegen den spanischen Ministerpräsidenten Mariano Rajoy auf die Stimmung. Dazu kamen noch enttäuschende Konjunkturdaten für den Euroraum. Die Zahlen zum Bruttoinlandsprodukt waren im ganzen Euro-Raum, inklusive Deutschland, im vierten Quartal 2012 rückläufig.

Die größten Abschlüge musste im Februar der italienische Aktienmarkt verbuchen; die Börsen der übrigen Länder liefen mehrheitlich seitwärts.

Die Europäische Gemeinschaftswährung verzeichnete einen schwachen Monat. Exakt zu Monatsbeginn setzte nach einem über Wochen anhaltenden Anstieg mit Höchstwerten bei 1,37 Dollar je Euro eine deutliche Abwärtsreaktion des Euro ein, die im Rahmen der Wahlen in Italien noch einmal beschleunigt wurde.

Im Februar prägte der Begriff „Währungskrieg“ teils das Geschehen an den Devisenmärkten. Im Vorfeld des zur Monatsmitte abgehaltenen G7-Treffens hatte sich eine Abwärtsdebatte ergeben, die allerdings etwas übertrieben schien.



VOLKSWAGEN AG

Sitz	Wolfsburg, Deutschland
Rechtsform	AG
ISIN	DE0007664005
Branche	Autohersteller

Chart



Unternehmensdaten und Fakten

Umsatz 12	192,7 Mrd. Euro
Umsatzwachstum	+20,93%
EBIT-Marge 11/12	12,04%
Gewinn 12	21,9 Mrd. Euro
Bilanzsumme	309.644 Mrd. Euro
Beschäftigte	über 525.000
Marktkapitalisierung	75,405 Mrd. Eur

Kennzahlen

	12	13e	14e
KGV	3,50	6,86	6,07
Gewinn pro Aktie in Euro	46,48	23,02	26,32
Dividendenrendite	2,19%	2,84%	3,50%

Mehr Informationen



Volkswagen hat große Pläne. Bis 2018 will Europas größter Autobauer führender Autohersteller werden – und zwar weltweit. Um im internationalen Wettbewerb an die Spitze zu gelangen, setzt Volkswagen auf technische Innovation, eine stetig steigende Produktivität und vor allem auf die gewaltige Modellvielfalt im Mehrmarkenkonzern. Branchenkenner halten das gesteckte Ziel für erreichbar.

Effektiv rückt der Platz eins immer näher: der Autohersteller hat im vergangenen Jahr erstmals mehr als neun Millionen Autos an Kunden ausgeliefert, elf Prozent mehr als im Vorjahr. Besonders gut lief das Geschäft in den USA und in China; auch die Tochtermarken Porsche und Audi erzielten Rekordabsätze. Damit sitzt Volkswagen der Nummer eins der Branche, General Motors, dicht im Nacken. General Motors selbst hat noch keine Zahlen zum Jahr 2012 veröffentlicht. Größter Hersteller nach Absatzzahlen wird aber noch Toyota bleiben, mit rund 9,7 Millionen verkauften Autos.

Ein Auto, das sich der kleine Mann leisten kann – damit begann die Geschichte des Unternehmens. Am Anfang der Volkswagen-Geschichte stand die Idee Adolf Hitlers von der Motorisierung der Massen. 1934 beschlossen der Reichsverband der Automobilindustrie und der Ingenieur Ferdinand Porsche, einen Volkswagen für jedermann zu konstruieren. Unter 1.000 Reichsmark sollte der Wagen kosten. Tausende Menschen schlossen Sparverträge für den Wagen ab. Mit diesem Vorsatz nahm vor rund 75 Jahren das Volkswagenwerk unter dem Namen *Gesellschaft zur Vorbereitung des deutschen Volkswagen mbH* seine Arbeit in Wolfsburg auf. Damals war das Unternehmen noch ein Staatsbetrieb. Doch bevor überhaupt ein Auto die Fabrik verlassen konnte, wurde Volkswagen mit Kriegsbeginn ein Unternehmen der Rüstungswirtschaft, das bald von Zwangsarbeitern Militärfahrzeuge und Waffen produzieren ließ. Nach Kriegsende beauftragte dann die britische Militärregierung, die Besatzungsmacht war, das Wolfsburger Unternehmen, 20.000 Käfer zu bauen. Dies erst war der Beginn der Erfolgsgeschichte des „Käfers“, der bald das Symbol für das Wirtschaftswunder nach dem Zweiten Weltkrieg wurde. Die Briten übergaben 1949 die Treuhänderschaft an die junge Bundesrepublik. Von da an wurde das Unternehmen unter dem Namen *Volkswagenwerk G.m.b.H.* geführt. Ab 1950 startete die Expansion in alle Welt: von Kanada über Australien bis nach Mexiko gründete Volkswagen Tochtergesellschaften und baute neue Produktionsstätten in Deutschland auf. 1960 folgte die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft und damit wurden die Weichen zur Privatisierung gestellt. 1974 trat ein neues VW-Auto seinen Siegeszug an: der Golf, bald meistverkauftes Auto auf dem europäischen Markt. Mittlerweile wird der Golf in siebter Generation hergestellt. Nachdem Nobelmarken wie Bentley und Lamborghini in den Konzern geholt wurden, baut Volkswagen mit dem Phaeton inzwischen auch selbst ein Auto der Luxus-Klasse.

Ausgerechnet die Kernmarke VW, dem der Konzern seine Größe verdankt, verlor jedoch an Strahlkraft und rutschte 2004 in die roten Zahlen. Die schneller und günstiger produzierende Konkurrenz machte VW zu schaffen. 2006 baute Volkswagen Tausende Stellen ab, erhöhte die Arbeitszeit und versuchte mit neuen Modellen den Kundengeschmack besser zu treffen. Anfang 2007 erreichte die Kernmarke wieder die Gewinnzone. Während dieser Zeit sorgten aber auch Tarnfirmen, Schmiergelder und Lustreisen für Schlagzeilen.

Im Jahr 2005 kündigte der Sportwagenhersteller Porsche an, Hauptaktionär bei Volkswagen werden zu wollen und erhöhte Schritt für Schritt seine Beteiligung. Anfang 2009 übernahmen die Stuttgarter schließlich mit ihrem Anteil von knapp 51 Prozent die Mehrheit in Wolfsburg. Eigentlich wollte Porsche seinen Anteil bei VW sogar zügig auf 75 Prozent ausbauen, hatte dann aber mit großen finanziellen Problemen zu kämpfen. Schließlich wendete sich das Blatt: im Juli 2009 stellten die beiden Unternehmen die Weichen dafür, dass VW den Sportwagenbauer nun seinerseits schrittweise übernahm und Porsche 2012 als zehnte Marke in den VW-Konzern eingegliedert wurde.

Wie alle Automarken hatte auch Volkswagen unter der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise zu leiden, die besonders in den Jahren 2008 und 2009 die Geschäfte belastete. Doch im Vergleich zu so manchem Konkurrenten überstanden die Wolfsburger die stürmischen Zeiten ohne große Blessuren.

Der VW-Konzern hat nunmehr acht PKW-Marken (Volkswagen, Audi, Porsche, Seat, Škoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti), drei LKW-Hersteller (MAN, Scania, Volkswagen Nutzfahrzeuge) und einen Motorradproduzenten (Ducati) unter seinem Konzerndach versammelt. Eine Billigmarke, die Einfach-Autos für Entwicklungsländer produziert, will VW noch gründen.

Was aus 100.000 Euro seit dem 01.01.2011 wurde

Europäische Aktien

→ **102.342,20**
0,22% / 223,47€ zum Vormonat

US-Aktien

↗ **123.043,50**
4,98% / 5834,45€ zum Vormonat

Weltweit Aktien

↗ **112.148,12**
3,81% / 4114,22€ zum Vormonat

Technologie-Aktien

↗ **122.326,77**
5,86% / 6772,67€ zum Vormonat

Japanische Aktien

↗ **101.459,14**
6,53% / 6222,04€ zum Vormonat

Aktien EM

↗ **93.577,50**
2,43% / 2221,54€ zum Vormonat

Europäische Anleihen

→ **113.120,28**
0,24% / 265,25€ zum Vormonat

Sparbuch-Euribor 3M

→ **102.940,07**
0,03% / 27,31€ zum Vormonat

US-Dollar

↗ **102.163,11**
3,83% / 3767,94€ zum Vormonat

Japanischer JPY

↗ **89.781,57**
2,66% / 2322,87€ zum Vormonat

Goldpreis - London

↘ **115.374,41**
-1,88% / -2211,08€ zum Vormonat

Immobilien Italien

→ **99.623,49**
-0,19% / -188,25€ zum Vormonat

Obligationen mit unterschiedlichen Risiko/Ertrags-Profilen

Beschreibung	ISIN	Fälligkeit	Zinsen	nominal	Preis vom		Rating S&P
					13.03.2013	Brutto-Rendite	
BEI 2,5% 2015	XS0495347287	15.07.2015	fix	2,500	105,42	0,113	AAA
KFW 2,25% 2015	DE000A1DAMJ6	10.04.2015	fix	2,250	104,38	0,073	AAA
GE Capital 4,625% 2014	XS0195116008	04.07.2014	fix	4,625	105,33	0,439	AA+
Rabobank Nederland 3,375% 2017	XS0503734872	21.04.2017	fix	3,375	109,50	0,945	AA-
Glaxosmithkline 4,0% 2025	XS0222383027	16.06.2025	fix	4,000	136,08	0,829	A+
BMW Finance NV 6,125	XS0173501379	06.08.2018	fix	5,000	118,99	1,273	A
France Telecom 6,625% 2014	XS0365092872	22.05.2014	fix	5,250	105,60	0,418	A- /*-
Volkswagen Bank GMBH 3,125% 201	XS0614919701	11.04.2014	fix	3,125	102,65	0,576	A-
Deutsche Telekom 4,0% 2015	XS0210318795	19.01.2015	fix	4,000	105,20	1,079	BBB+
RWE BV 4,625% 2014	XS0196302425	23.07.2014	fix	4,625	105,64	0,369	BBB+
Telefonica 5,875% 2033	XS0162869076	14.02.2033	fix	5,875	111,26	4,920	BBB
Strabag SE 4,75% 2018	AT0000A0PHV9	25.05.2018	fix	4,750	108,27	2,951	BBB-
Renault S.A. 6,0% 2014	FR0010809236	13.10.2014	fix	6,000	106,34	1,814	BB+
Franz Haniel & Cie 5,875% 2017	XS0482703286	01.02.2017	fix	7,125	115,84	2,709	BB
Thyssen Krupp 4,375% 2015	XS0214238239	18.03.2015	fix	4,375	104,91	1,804	BB

Quelle Bloomberg



Ferdinand Karl Piëch – der Volkswagen-Patriarch

Der als unerbittlich bekannte VW-Patriarch Ferdinand Piëch hat die Autobranche in seinem Sinne gestaltet und als Wirtschaftsführer die vergangenen 40 Jahre in Deutschland geprägt wie kein Zweiter. Autos bestimmten das Berufsleben von Ferdinand Piëch und er hat in diesem Bereich die verschiedensten Rollen ausgefüllt. Als Entwickler hat er Schlüsseltechnologien nach vorn gebracht, als Manager Unternehmen saniert (er reanimierte Audi indem er eine Premium-Marke daraus machte und VW rettete er vor der Pleite), als

Oberaufseher hat er einen der größten Autokonzerne der Welt zusammengestellt. Gesellschafter und Eigentümer ist er obendrein.

Von einem unscheinbaren Zweckbau an der Salzach aus steuert der 76-jährige Österreicher, formal im Range des Aufsichtsratsvorsitzenden, das Volkswagen-Imperium. 193 Milliarden Euro Umsatz, mehr als 525.000 Mitarbeiter, mehr als 9 Millionen verkaufte Autos im Jahr – das alles ist im Wesentlichen Piëchs Werk.

Bei kaum einem anderen trifft die oft bemühte Metapher von „Benzin im Blut“ so zu, wie bei Ferdinand Piëch. Sein Großvater ist der Käfer-Erfinder und Porsche-Gründer Ferdinand Porsche. Die Lust am Tüfteln an Motoren und die Detailversessenheit färbte auf den Enkel ab. Das Auto sei sein frühestes Hobby, berichtet der Sohn eines Anwaltes und dessen Frau Louise Porsche.

Als Ingenieur arbeitete er sich über Stationen bei Porsche und Audi zum Chef des Volkswagen-Konzerns hoch, wo er inzwischen den Aufsichtsrat führt.

Privat soll er charmant und witzig sein; im Berufsleben gilt er als eiskalter Taktiker und gnadenloser Machtmensch. Im Übernahmekampf zwischen Volkswagen und Porsche zieht er die Strippen – immer mit dem Ziel, am Ende die Nummer eins zu sein. „Immer wenn es um Krieg geht, sind am Ende weniger vorhanden und es gibt immer Gewinner und Verlierer. Und ich habe die Absicht Sieger zu sein“. Dieses Zitat Piëchs stammt aus der Zeit der Lopez-Affäre Mitte der 90er-Jahre. Es steht wie kaum ein anderes für das grundsätzliche Denken Piëchs.

Als Piëch 1993 Chef bei Volkswagen wird, krepelt er das angeschlagene Unternehmen um. Heute führt der Konzern Milliardengewinne ein. In seinem verbissenen Ehrgeiz gerät der VW-Patriarch dabei wiederholt mit dem Gesetz in Konflikt. In der Übernahmeschlacht zwischen Porsche und Volkswagen soll er seine Pflichten als Porsche-Aufsichtsrat verletzt haben. Schon in den 90-er Jahren löste Piëchs Entscheidung, Josef Ignacio Lopez von General Motors zu VW zu holen, einen über drei Jahre dauernden Rechtsstreit aus. Lopez soll reichlich Firmeninterna aus Detroit nach Wolfsburg mitgebracht haben. Der Streit endete schließlich mit einem teuren Vergleich.

„Der Alte“ wie Piëch zum Teil ehrfürchtig genannt wird, träumt seit Jahrzehnten von einem mächtigen Auto-Imperium, inklusive Porsche. Er denkt privat und beruflich in Generationen, nicht in Quartalen. Selbst seine erbitterten Gegner müssen einräumen, dass Piëch als Techniker und Manager eine Bilanz präsentieren kann, die praktisch beispiellos ist.

Auch sein privater Lebensweg ist alles andere als gewöhnlich; Piëch ist in vierter Ehe verheiratet und hat zwölf Kinder.

Die Inhalte dieses News-Letters dienen der allgemeinen Information und werden regelmäßig aktualisiert und überprüft. Der Investmentclub übernimmt keinerlei Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen den Investmentclub, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen. Die auf diesen Seiten angegebenen Wertentwicklungen beziehen sich auf die Vergangenheit und sind keine Garantie für zukünftige Entwicklungen. Die Informationen können eine kompetente persönliche Beratung von Fachleuten NICHT ersetzen.

IMPRESSUM

Herausgeber: Raiffeisen InvestmentClub www.raiffeisen.it/investmentclub

Redakteur: Irmgard Egger / Raiffeisen Landesbank Südtirol Layout: Gruppe GUT Versand: Raiffeisenverband Südtirol