



US-Börsenindex Nasdaq-100 steigt erstmals über 20.000-Punkte-Marke

## Blasen können lange dauern

Ein neuen Höchststand von 350 Milliarden Dollar erreicht der Marktwert von SpaceX in seiner aktuellen Finanzierungsrunde. Seit der letzten Runde vor drei Monaten ist das ein Wertzuwachs von 65 Prozent. Mitarbeiteraktien kauft SpaceX im Wert von 1,25 Milliarden Dollar zurück, was vielen der 14.000 Angestellten Millionenerlöse einbringt. Die Weltraum-Firma von Elon Musk schwimmt im Boom der US-Technologiegewerte mit, der auch die nicht börsennotierten Unternehmen beflügelt.

Nach dem Dax schoß nun auch die US-Technologiebörse Nasdaq erstmals über den Zählerstand von 20.000. Damit hat sie 32 Prozent in diesem Jahr zugelegt. In Euro sind es wegen dessen Wertverlust 39 Prozent. Verwirren können die zwei Nasdaq-Indizes, die ähnliche Werte haben: der Gesamtindex aller an der Technologiebörse gehandelten Werte, der Nasdaq Composite, der vorige Woche die 20.000 überschritt, und der Nasdaq-100, der nur die 100 größten Werte berücksichtigt. Letzterer bildet die Grundlage für viele Indexfonds und auch Derivate wie Futures und Optionsscheine. Der Nasdaq-100 passierte schon im Juli erstmals die 20.000er-Marke. Erwähnenswert in der Rallye ist nicht nur CrowdStrike, das die Kursverluste nach dem durch ein fehlerhaftes Update verursachten Internetcrash vom Juli fast wieder ausgeglichen hat, sondern auch Broadcom, bisher bekannt als Chiplieferant für Apple. Euphorie über einen neuen KI-Chip macht das Unternehmen zum Zehnten mit einem Marktwert über einer Billion Dollar. Bewertungen von Technologieaktien erreichen einen Rekordwert nach dem anderen und liegen weit außerhalb der historischen Schwankungsbreiten. Naheliegender ist die Vermutung einer Börsenblase. Doch die können lange andauern.



von  
**Thomas Kirchner**

„Im dritten Quartal stieg das Börsenvermögen der Amerikaner um unglaubliche 4,9 Billionen Dollar.“

Nach dem Börsengang von Netscape im August 1995 dauerte es fast fünf Jahre bis zum Platzen der Internetblase im März 2000. Der Nasdaq stieg in dem Zeitraum um 400 Prozent, der Nasdaq-100 sogar um 700. Vom Corona-Tiefstand bis heute sind die beiden um rund 200 Prozent gestiegen. Wenn man es so betrachtet bleibt noch viel Raum für eine irrationale Blase. Zumal das Umfeld gut aussieht: Eine technik- und unternehmensfreundliche Regierung wird im Januar in den USA das Ruder übernehmen – mit Steuersenkungen und Deregulierung. Das Gegenargument: Es wird dauern, bis auch nur ein Teil davon umgesetzt ist, und Anleger tun so, als ob sofort eine Zeitenwende vollendet wäre.

Amerikaner waren noch nie so optimistisch mit Blick auf die Börse, hatten noch nie einen so hohen Anteil ihrer Vermögen in Aktien investiert. Im dritten Quartal stieg ihr Vermögen um 4,9 Billionen Dollar, etwas mehr als Deutschlands jährliche Wirtschaftsleistung. So kommt es zu abstrusen Exzessen. Obwohl SpaceX nicht börsennotiert ist, konnten Kleinanleger vom Wertzuwachs durch Fonds profitieren, die Anteile halten, wie an dem geschlossenen Fonds Destiny Tech100. Er hat 37 Prozent in SpaceX investiert, handelt aber mit einem Aufschlag von 1.263 Prozent über dem Wert seiner Anlagen. Erst eine Verzehnfachung des Anlagewerts würde dem aktuellen Kurs entsprechen. Es gilt: Was gut aussieht, ist nicht unbedingt eine gute Anlage.

Während ihr Index neue Höhen erklimmt, erlitt die Börse Nasdaq selbst einen Tiefschlag. Ein Gericht untersagte ihr, einen „diversen“ Aufsichtsrat als Zulassungskriterium zur Notierung zu verlangen. Der Kampf gegen woke Ideologie in der Wirtschaft kann so einen weiteren Erfolg aufweisen.



FOTO: PICTURE ALLIANCE/DPA

**Erste Reparaturarbeiten an der gerammten Mosel-Schleuse in Müden im rheinischen Landkreis Cochem-Zell:** Voraussichtlich bis Ende März bleibt diese wichtige internationale Wasserstraße für den Schiffsverkehr gesperrt

## Nicht mehr leise sein

Investitionsstau in Milliardenhöhe: Binnenschiffer richten Forderungskatalog an Regierung

PAUL LEONHARD

Hier schwimmt kaum noch etwas wie es soll. Dabei galten Wasserstraßen als „einzigster Landverkehrsträger mit freien Kapazitäten“; ohne diese sei die Verkehrswege in Deutschland nicht zu leisten, so der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB), der unter der Überschrift „Was Sie über die Binnenschiffahrt wissen sollten“ mitteilt: Weder fahren Binnenschiffe mit Schweröl, noch haben Binnenschiffer keine Familie. Zudem stehen wir nicht im Stau oder dümpeln das ganze Jahr auf ausgetrockneten Flüssen herum.

Leider stimmt das nicht ganz. Denn Stillstand herrscht gegenwärtig auf der Oberrhein, weil in Dresden die Carolabrücke eingestürzt ist und in Bad Schandau eine Elbbrücke (B 172) wegen Einsturzgefahr gesperrt werden mußte. Das bedeutet auch ein Verbot für das Darunterhinwegfahren. Auch die Binnenschiffer auf der Mosel haben ein Problem. Bis voraussichtlich Ende März bleibt auch hier der Fluß für den Schiffsverkehr gesperrt. Ein Frachter hat eine Schleuse stark beschädigt, so daß 74 Schiffe nach Frankreich sowie zur Saar nicht ablegen können. Ein aufwendiges Notschließungskonzept soll nun zumindest den Schiffsstau bis Silvester auflösen.

Jährlich werden 171 Millionen Tonnen Güter verschifft

Für den Trierer Hafen, über den ein Großteil der Waren verschifft wird, bedeutet das ein „Worst-Case-Szenario“, so Hafengeschäftsführer Volker Klassen. Kurzzeitige Unterbrechungen durch Hochwasser oder Reparaturen an Schleusen seien verkraftbar, aber daß monatelang kein Schiff fahren kann, das habe es noch nie gegeben. Unfälle dieser Dimension sind selten, meist kann schnell Abhilfe geschaffen werden. So beispielsweise Ende November, als ein mit 1.430 Tonnen Asphalt-Bitumen beladenes Güterschiff sich auf der Donau wegen eines Fahrfehlers festfuhr und die Schifffahrt zwischen Straubing und Vilshofen gesperrt werden mußte.

Umleitungen sind selten möglich, meist bleibt als Ausweg nur das Umladen der Fracht auf die Straße und die Schiene. Läuft alles rund, werden etwa 171 Millionen Tonnen Güter pro Jahr auf den

deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Dies entspricht einer Transportleistung von 41,5 Milliarden Tonnenkilometern (tkm). Diese Mengen werden dabei nicht nur von den 2.200 im deutschen Binnenschiffsregister eingetragenen Schiffen, sondern auch von Schiffen aus den Nachbarländern bewältigt. Ganze Industriezweige sind von der Branche abhängig, so der BDB. Ein modernes Binnenschiff ersetze 150 Lkw, sorge für Entlastung der Straßen und sei um zwei Drittel CO<sub>2</sub>-sparender pro transportiertem Tonnenkilometer.

Auch die Personenschiffahrt werde als Wirtschaftsfaktor unterschätzt. In der Fahrgastschiffahrt gibt es fast 1.000 Tagesausflugsschiffe mit einer Passagierkapazität von 215.000 Menschen. 44 Millionen Fahrgäste befördert die Ausflugsschiffahrt in Deutschland jährlich. Hinzu kommen rund 50 Flußkreuzfahrtschiffe als „schwimmende Hotels“ mit einer Kapazität von 7.400 Betten. Die Hälfte der Güterbinnenschiffsflotte sind Motorschiffe, von denen 680 für trockene Ladung und 400 für flüssige und gasförmige Güter ausgelegt sind. Hinzu kommen noch 270 Schubboote, 110 Schlepper sowie 680 unmotorisierte Schubleichter. 50 Bunkerboote versorgen sie als mobile Tankstellen.

Diese Dimensionen sind der Öffentlichkeit unbekannt, findet der BDB und hat daher nun seine Kampagne „Pro Binnenschiffahrt“ initiiert, auch für „Arbeitskräfte in einem zukunftssicheren Arbeitsumfeld zu werben“. Gleichzeitig trugen die Binnenschiffer, Reeder, Schiffbauer, Häfen und Gewerkschafter ihre Sicht vor dem Wirtschaftsausschuß des Bundestages vor. Auf marode Schleusen, verfallende Bauwerke, verfehlte Sanierungsprogramme und Personalmangel, was alles zu „enormen Wartezeiten an Schleusen“ führe, wies Kapitän Jürgen Collée hin. Er appellierte an Bund und Länder, die Wasserstraßen nicht verrotten zu lassen, sie seien „die Grundlage für unsere Schifffahrt“.

Bereits im Mai war während einer „Anhörung zur Stärkung der Binnenschiffahrt“ der massive Investitionsstau in der Wasserstraßeninfrastruktur beklagt worden (Drs. 20/10386). BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen beziffert den Investitionsbedarf auf 2,5 Milliarden Euro jährlich. Großindustrien und Wirtschaftszentren seien an Kanälen und Flüssen angesiedelt: „Dieser Verkehrsträger ist allein schon wegen der Volumina, die mit einem Schiff bewegt werden können, alternativlos.“

Das spüren aktuell Chemiefirmen wie Liqui Moly, die einen Großteil ihrer Lieferungen über die

Mosel transportieren. Die Verlagerung auf den Straßentransport bringt Mehrkosten von einer halben Million Euro. Und viele Produkte seien zu groß, um sie auf der Straße oder Schiene transportieren zu können, beklagen die Firmen Dillinger und Saarstahl. Eine auskömmliche Finanzierung der Ersatzinvestitionen in Schleusen und Wehre müsse der „Masterplan 2.0“ enthalten, so BDB-Präsident Martin Staats. 2015 habe das Bundesverkehrsministerium den jährlichen Ersatzinvestitionsbedarf auf 900 Millionen Euro beziffert. „Erreicht wurde dieser Wert nie“, moniert Staats. Wegen der Inflation dürften es inzwischen 1,2 Milliarden Euro sein.

Förderprogramm für „nachhaltige Modernisierung“ verlangt

Der Rhein ist die wichtigste deutsche Wasserstraße. 80 Prozent des europäischen Binnenschiffgüterverkehrs werden auf ihm abgewickelt. Jährlich passieren den Niederrhein 100.000 Güterbinnenschiffe, im Schnitt 270 pro Tag. Auch die großen Häfen von Antwerpen über Rotterdam und Bremerhaven bis Hamburg sind auf den Hinterlandverkehr per Binnenschiff angewiesen. Der Rhein ist die Lebensader für viele Wirtschaftszweige, insbesondere für die Chemie- und Stahlindustrie. Auch Agrarrohstoffe und Container werden transportiert.

Das Förderprogramm für die nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen müsse mindestens in der Höhe von 2024 (50 Millionen Euro pro Jahr) fortgeführt werden. Die von der Ampel geplante Kürzung auf 40 Millionen Euro müsse zurückgenommen werden. Die Branche stehe „vor enormen finanziellen Herausforderungen, wenn sie bis 2045 oder spätestens 2050 auf klimaneutrale Antriebe umsteigen soll“, so Staats. Sprich: Die deutsche CO<sub>2</sub>-Phobie ist unbezahlbar.

„Kommunikativ waren wir bisher sehr leise“, konstatiert der BDB-Präsident. Das werde sich nun aber ändern. „Wir begeben uns durch den Einsatz von Social-Media-Kanälen wie Instagram und TikTok, die besonders bei jungen Leuten beliebt sind, auch auf Neuland und freuen uns auf positive Resonanz“, gibt sich BDB-Geschäftsführer Schwanen optimistisch.

Aktuelle Kampagne des Bundesverbands der Deutschen Binnenschiffahrt (BDB):  
► [www.pro-binnenschiffahrt.de](http://www.pro-binnenschiffahrt.de)

US-Ratingagentur Moody's stuft Frankreichs Kreditwürdigkeit herab

## Zwei kranke Zugpferde

Von Dirk Meyer

Politische Instabilitäten machen aus Deutschland und Frankreich zwei kranke EU-Zugpferde. Der Rücktritt von Michel Barnier nach drei Monaten im Amt und die Ernennung des neuen Premierministers François Bayrou führte nun zu einer weiteren Herabstufung der französischen Kreditwürdigkeit durch die US-Ratingagentur Moody's von Aa2 auf Aa3. Fitch Ratings senkte den Ausblick auf Negativ, eine Herabstufung könnte folgen. Während die deutschen Staatsfinanzen derzeit von den Märkten noch eher positiv bewertet werden, sieht es für unsern großen Nachbarn erheblich schlechter aus.

Wurde unter Barniers Vorgänger Gabriel Attal zunächst noch ein Rückgang des diesjährigen Haushaltsdefizits auf 3,7 Prozent prognostiziert, so kletterte es bis Herbst auf 5,6 Prozent – mit Sparmaßnahmen von 60 Milliarden Euro wollte Barnier gegensteuern. Die Bayrou-Regierung lehnt dies aus sozialen Gründen ab und plant mit einem Defizit von sieben Prozent für 2025. Damit würde sich ein Haushaltsloch von knapp 100 Milliarden Euro auf 112 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP). 2029 könnten es 124

Prozent sein – bei einer EU-Vorgabe von maximal 60 Prozent. Auch in Deutschland gibt es noch keinen Haushalt für 2025, doch während deutsche Staatsanleihen weiterhin als ausfallsicher gelten, wachsen die Zweifel an Frankreichs Kreditwürdigkeit. Dies zeigt die Zinsdifferenz (Spread), die auf 0,8 Prozentpunkte und damit auf einen Höchstwert seit der Eurokrise 2012 angestiegen ist. Damit liegt Frankreich bei einem Zinssatz von 3,0 Prozent gleichauf mit Griechenland, während Portugal nur 2,7 Prozent zahlt. Nur Italien liegt mit 3,4 Prozent höher.

Eine schwindende Kreditwürdigkeit treibt die Zinskosten der Neuverschuldung. Damit steigt das Haushaltsdefizit und der Kreditbedarf. Diesen Teufelskreis könnte dann nur noch die EZB mit einem speziellen Anleihekaufprogramm durchbrechen – gemäß dem legendären Spruch des früheren EU-Kommissionspräsidenten Jean-Claude Juncker: „Weil es Frankreich ist“. Das sogenannte Transmissionsschutzinstrument TPI ist als möglicherweise EU-vertragswidrige monetäre Staatsfinanzierung einzelner Euro-Staaten nicht öffentlich, aber bereits in der EZB-Schublade. Deutsche Verfassungsklagen sind daher nicht ausgeschlossen.

**Mutter's Bester Tropfen**  
Ein Kräutertropfen

...nach alter Familienrezeptur hergestellt.

Sie kennen ihn noch nicht? Gegen Einsendung dieser Anzeige zusammen mit Briefmarken im Wert von 2,55 € (Warensendung) erhalten Sie einmalig eine 0,04 l **Gratisprobe (JF)**

Mutter & Sohn  
Postfach 3232  
55022 Mainz  
Tel (0 61 31) 33 46 60  
Fax (0 61 31) 99 39 09  
[www.mutters-bester-tropfen.de](http://www.mutters-bester-tropfen.de)

Udo Freiberg  
**Treffpunkt Weltzeituhr** Roman

**Laut und unheilvoll tickt die Weltzeituhr...**

Eine abenteuerliche Geschichte um Liebe, Verrat und kriminelle Machenschaften

Jörg Freier ist verheiratet, unglücklich und anderweitig verliebt. Keine sehr glückliche Kombination. Eine alte Liebe aus DDR-Zeiten, aus der ein Kind entstand, tritt wieder in sein Leben. Doch damit nicht genug. Die Einsicht in seine Stasi-Akte stellt sein Leben auf den Kopf. Aus der Aktenlage entspinnt sich ein Geflecht alter Seilschaften und falscher Freunde, typisch für das damalige Berlin. Die Spur des Terrors bekommt plötzlich einen Namen – und die Eskalation beginnt ...

310 Seiten, Paperback  
ISBN: 978-3-89846-912-8  
Preis: 24,- €  
Erhältlich im Buchhandel oder direkt beim Verlag: [www.haagundherchen.de](http://www.haagundherchen.de)

**B M V**  
Berliner Medienvertrieb  
Print und Online

DER BERLINER MEDIENVERTRIEB WÜNSCHT EIN GESEGNETES FEST.

Kleinanzeigen in der JF • Herr Beck  
beck@berliner-medienvertrieb.de  
Telefon 030 - 86 49 53 - 67