

Optionsprämie begrenzt, die er dem Verkäufer des Kontrakts zahlen muß.

Der Verkäufer der Verkaufsoption („short put“) hofft auf stabile oder steigende Aktienkurse. Dann übt der Käufer nämlich seine Option nicht aus, die Optionsprämie bleibt als Gewinn.

Das Risiko des Käufers von Optionen ist stets auf die Optionsprämie beschränkt, die er an den Verkäufer zu entrichten hat. Während der Optionskäufer ein Recht erhält, das er aber nicht ausüben muß, ist der Verkäufer (Stillhalter) verpflichtet, auf Verlangen die Aktien zu liefern.

Der Optionshandel – es gibt vielfältige Varianten und Mischformen – gleicht stets einem Null-Summen-Spiel: Was der eine gewinnt, verliert ein anderer. Um eine Option kaufen oder verkaufen zu können, muß sich stets jemand finden, der die entgegengesetzte Erwartung über die wahrscheinliche Kursentwicklung hat.

Die Großbanken würden mit Computertechnik die Geschäfte nach Frankfurt reißen, klagen die Börsianer in Bremen, Hannover oder Stuttgart.

„Ibis heißt Verdrängungswettbewerb“, schimpft Peter Klever, Vorstand bei der Düsseldorfer Simonbank. „Kleinere Banken und die Makler sollen aus dem Markt gedrängt werden“, glaubt der Kursmakler Claus-Jürgen Diederich. Die Wirtschaftsminister der Bundesländer möchten die Computerbörse Ibis, wenn möglich, verhindern.

Der Handel über den Computer ist von den Maschinenstürmern nicht aufzuhalten, Börsen wie die in Bremen oder Hannover werden wohl verschwinden. Die Frankfurter könnten dann zusätzliche Marktanteile abgreifen und ihre Statistiken ein wenig verschönern.

Gewinnen wird der Finanzplatz Frankfurt zweifellos auch durch andere Korrekturen. Vergangenen Donnerstag beschloß der Bundestag, zum 1. Januar 1991 die lästige Börsenumsatzsteuer abzuschaffen.

Zu einem dominierenden europäischen Finanzzentrum, der industriellen Leistungsstärke des Landes angemessen, dürfte die hessische Stadt trotz all dieser Anstrengungen kaum aufsteigen. Die Deutschen selbst verhindern das, es mangelt ihnen an Begeisterung für das Spiel an den Börsen. Nur fünf Prozent ihres Geldvermögens haben sie in diesen Wertpapieren angelegt.

Spekulationen sind den meisten Deutschen zutiefst zuwider, dieses „unsittliche Streben, ohne Arbeit Gewinnste einzuheimsen“, wie der katholische Politiker und Publizist Georg Ratzinger vor fast 100 Jahren schrieb. Vielleicht werden sich einige Yuppies von der Frankfurter Freß-

gasse über die neue Terminbörse begeistern. Optionen gab es freilich auch bisherschon, die Zahl der Zocker blieb gering.

Die Banker hoffen auf eine neue, wagemutige Generation von Geldanlegern. Doch sie täuschen sich, wie eine jüngst erschienene SPIEGEL-Studie („Soll & Haben“) zeigt. Gerade jüngere Leute halten, so die Analyse, Aktien „für die am wenigsten vorteilhafte Geldanlage der Zukunft“.

In einem solchen Umfeld ist es schwer, eine Finanzmetropole mit globaler Ausstrahlung zu bauen. Plätze wie London, New York, Tokio scheinen uneinholbar.

Oder doch nicht? Europas zukünftige Notenbank, dachten sich Banker und Kommunalpolitiker vom Main, gehört eigentlich in die Stadt der kontinentalen Leitwährung Mark. Eine Europäische Zentralbank könnte Frankfurt jenen Glitzer verschaffen, an dem es bislang mangelt.

Eine Arbeitsgruppe unter Leitung von Oberbürgermeister Volker Hauff soll nun „Strategien“ austüfteln, auch ein Bauplatz in der „City West“ gegenüber der Messe wurde ausgesucht.

Alles wohl vergebens, der Standort für die Notenbank ist längst vergeben. In den Statuten der Gemeinschaft wurde der Sitz für eine Euro-Zentralbank bereits 1958 festgelegt: Die künftige Währungs-Hauptstadt wird Luxemburg.

Es könnte noch schlimmer kommen für Frankfurt, womöglich wird sogar die Notenbank abwandern. Nach einem fast vergessenen Paragraphen des Bundesbank-Gesetzes gilt Frankfurt nur als Provisorium – bis Berlin wieder Hauptstadt wird.

Automobile

## Unsichtbarer Dritter

Ein autobeaufreisterer schwedischer Jung-Milliardär hat nach und nach einen riesigen Batzen Porsche-Aktien aufgekauft. Doch Stimmrecht hat er nicht.

**D**er rätselhafteste Manager der Autobranche baut keine Autos. Er ist ein dunkelblonder, 1,85 Meter großer netter Typ von 37 Jahren, der sogar Geschäftsbesucher meist in Jeans und Pullover empfängt. Sein Name: Per Arwidsson, ein Schwede.

Arwidsson lebt unauffällig in einer Stockholmer Fünf-Zimmer-Wohnung



Neuer Porsche-Großaktionär Arwidsson  
Vorliebe für Frikadellen

(kinderlos, mit fester Freundin), meidet die Schickimicki-Szene und fühlt sich nach eigenem Wort „am wohlsten“, wenn er abends „nach Hause gehen und in aller Ruhe ein paar Hamburger verdrücken“ kann. Er hat mit diesem Lebensstil und seiner Immobilien-Firma „Convector AB“ (samt Tochterfirmen in England und Belgien rund 250 Mitarbeiter) ein Anlagevermögen von umgerechnet über 1,3 Milliarden Mark erwirtschaftet.

Dieser Mann hat sich, ebenso unheimlich wie überraschend für die Finanzwelt, jüngst als Inhaber von „etwas weniger als zehn Prozent“ (so Convector-Direktor Lars Einar) sogenannter Vorzugsaktien der Firma Porsche zu erkennen gegeben. Mit dem Besitz von knapp 70 000 Anteilscheinen im Nennwert von je 50 Mark (Kurswert Ende letzter Woche: rund 70 Millionen Mark) wurde Arwidsson, finanziell gesehen, zur drittstärksten Kraft im Räderwerk des angesehenen Sportwagenherstellers in Stuttgart-Zuffenhausen. Nur die Familien Porsche und Piëch, der eigentliche Porsche-Clan, besitzen mehr.

Daher wunderte nicht, daß Porsche-Chef Heinz Branitzki letzte Woche auf der Bilanz-Pressekonferenz der Porsche AG auch auf den gar nicht anwesenden Arwidsson wie auf einen „unsichtbaren Dritten“ zu sprechen kam. „Die Familie“, so Branitzki, habe erneut kundgetan, es gebe „überhaupt

keine Absichten“, sich „von dem Unternehmen zu entfernen“.

Damit tat der Vorstandsvorsitzende leicht vergnügt die immer wieder aufkommenden Gerüchte aus Börsianerkreisen ab, Porsche werde, wie jüngst Jaguar durch Ford, von anderen Firmen übernommen – mal angeblich durch den mächtigen Nachbarn Daimler-Benz, mal durch anonyme Japaner, als deren „Strohmann“ manche Börsenmanager den schwedischen Frikadellen-Liebhaber verdächtigen.

Branitzkis kryptische Rede wird erst bei genauerer Betrachtung der Finanzstruktur des traditionellen Familienunternehmens verständlich. Die Firma, die nach ihren schweren Verlusten auf dem US-Markt noch längst nicht wieder so rosig dasteht wie früher, wird beherrscht von den Mitgliedern des Clans, in deren Besitz sich sämtliche 700 000 Stammaktien befinden. Sie legen kraft Stimmrecht fest, wo's langgeht.

Die im Mai 1984 an der Börse eingeführten zusätzlichen 700 000 Vorzugsaktien – von denen die Stammaktionäre ohnehin noch 40 Prozent einbehielten – sind nicht stimmberechtigt. Ihre Inhaber können sich bestenfalls an Dividenden, Kurssteigerungen und Vergünstigungen bei Kapitalerhöhungen erfreuen – die Fahrtroute der Firma aber entscheiden allein die Stammaktionäre.

Arwidsson kann schwerlich darauf hoffen, daß seine Vorzugsaktien über kurz oder lang in Stammaktien umgewandelt werde – auch darüber wachen die Stammaktionäre vom Holze der Porsches und Piëchs. „Da sind bestimmte Spielregeln, die nicht ohne weiteres durchbrochen werden können“, erläuterte ein Sachkenner. So kommt laut Branitzki „eine Umwandlung nur in Frage, falls in drei aufeinanderfolgenden Jahren keine Dividende gezahlt“ würde.

„Wir rätseln alle“, verriet Porsche-Finanzmanager Jürgen Vollert, „was sich der Herr Arwidsson für Gedanken macht.“ Die Zuffenhausener kennen den Schweden schon seit längerem als „ruhigen, seriösen, zurückhaltenden“ Kunden. Er hat etliche Porsches erworben, darunter ein 911-Kabriolett für den täglichen Gebrauch, einen Rennsportwagen Typ 962 und einen Porsche 959, jenen in nur 200 Exemplaren (Preis: 420 000 Mark) gefertigten High-Tech-Sportwagen, dessen europäische Käufer schriftlich versichern mußten, sie würden das teure Stück selber nutzen, keinesfalls vor Jahresfrist verkaufen.

Solche Anschaffungen gelangen müheelos einem Mann, der laut der schwedischen Business-Gazette *Dagens Industri* noch vor zehn Jahren „nicht ein Öre“ besaß. Damals hatte Arwidsson, jüngstes von vier Kindern eines Krämers im süd-schwedischen Dorf Hellevadsholm, ein Jurastudium abgebrochen. In der Kü-

sterwohnung einer Stockholmer Kirche richtete er ein Maklerbüro ein – die Keimzelle seiner Firma.

Halb-Jurist Arwidsson spezialisierte sich auf den Ankauf billiger Grundstücke und Bürohäuser an strategisch günstigen Plätzen, so etwa zwischen dem Londoner Flughafen Heathrow und der City. Dort errichtete er moderne Büro-Großbauten, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen. In Deutschland fanden Offenbacher und Frankfurter Areale das Interesse des skandinavischen Entwicklungshelfers.

Arwidssons Lieblingsprojekt in Schweden wurde eine propere Bürostadt im Stockholmer Vorort Sollentuna, gelegen an der Autobahn zum Flughafen Arlanda. Sein Traum: „Skandinaviens intelligentestes und schönstes Büro- und Feriengebiet“ in Norrviksstrand, ausgestattet mit vorbildlichen „Arbeitsplätzen der vierten Generation“, Arztpraxen, Boutiquen, Reparaturwerkstätten und Feinkostläden. Ein Automuseum, für das Arwidsson („Ich bin in Autos vernarrt“) sogar einen Rennwagen des früheren Weltmeisters Fangio beschafft hat, gehört dazu.

Auch mit der Firma Porsche hat Arwidsson etwas vor. Über Einzelheiten schweigt er sich noch aus, doch habe es zu tun „mit Autorennen, aber nicht in Schweden und nicht im Formel-1-Zirkus“.

Bei allem, was dieser Mann anpackt, bildet offenbar Porsche-Qualität die Meßlatte. Da ist gewiß noch eine Menge im Busch, denn, so Arwidsson: „Das Leben muß doch einen höheren Sinn haben, als nur Berge von Geld anzuhäufen.“

Sein Aktien-Engagement bei Porsche betrachtet Arwidsson „als eine normale, langfristige Geldanlage“.

Unternehmen

## Mit Risiken leben

Zwei Bremsen-Hersteller aus München und Ost-Berlin organisieren die erste deutsch-deutsche Aktiengesellschaft. Ein Signal für andere Unternehmen?

**S**traßen mit Kopfsteinpflaster, alte Fabrikgebäude aus rotem Backstein und schmutzigweißen Klinkern, ab und zu das stampfende Geräusch schwerer Maschinen – im Industriegebiet des Ost-Berliner Stadtteils Lichtenberg scheinen die zwanziger Jahre stehengeblieben zu sein.

Doch das höchste Bauwerk der Gegend, das unter Denkmalschutz stehende Hauptgebäude des VEB Berliner Bremsenwerk (BBW), beherbergt keineswegs eine altmodische Klitsche. Hier werden in einer hochmodernen Fabrik Bremssysteme gefertigt, die in Züge und Lastwagen eingebaut werden. Das in musealer Umgebung arbeitende Unternehmen konkurriert mit High-Tech-Schmieden im Westen.

BBW-Betriebsdirektor Eberhard Jahn führt sein Unternehmen voller Stolz, aber noch im überlieferten Sprachstil vor: „Unsere Zweikreisbremse hat internationales Niveau.“ Steigende Exporte in fast alle Ostblockstaaten belegen, daß BBW-Produkte nicht nur wegen alter Lieferverträge gekauft werden.

\* Knorr-Vorstand Ziegler, BBW-Direktor Jahn, Knorr-Chef Thiele bei der Vertragsunterzeichnung in einem Salonwagen der Deutschen Bundesbahn.



Deutsch-deutsche Firmengründung\*: „Wir sind gleichberechtigt“