



© Fotolia.com/paulbranding

CASHKURS★Trends

INVESTIEREN IN DIE ZUKUNFT
unabhängig nachhaltig wissenschaftlich

Trend-Thema des Monats

Die Lkw-Revolution auf leisen Sohlen

www.cashkurs.com | www.godmode-trader.de

CASHKURS Trends

INVESTIEREN IN DIE ZUKUNFT
unabhängig nachhaltig wissenschaftlich

LIEBE LESER VON CASHKURS Trends,



Dirk Müller
Börsen- und
Finanzexperte

Viele Menschen hadern noch immer mit der Vorstellung, dass sich das Elektrofahrzeuge durchsetzen wird. Noch immer erlebe ich Diskussionen, ob nicht ein sauberer Diesel doch die bessere Lösung sei. Die Frage stellt sich einfach nicht mehr. Die politische und geostrategische Entscheidung diesbezüglich ist längst gefallen. Gut möglich, dass es für die eine oder andere Situation noch weitere Antriebskonzepte geben wird (Containerschiffe mit Wasserstoffantrieb), aber grundsätzlich ist das E-Auto ausgemachte Sache. Also schauen wir bei Cashkurs-Trends doch gleich mal einen Schritt weiter. Der Elektro-LKW findet in der öffentlichen Diskussion so gut wie nicht statt, steht aber faktisch schon vor der Tür. Zunächst belächelt, inzwischen etabliert setzt DHL bereits selbst (mit Ford) entwickelte Elektrotransporter zur Paketauslieferung ein. Aber die Pläne der Branche gehen bereits in ganz andere Dimensionen. Wer bisher glaubte, Elektroantriebe seien nur etwas für leichtgewichtige Carbon Fahrzeuge wird ins Staunen kommen, wenn er dem 110 Tonnen schweren E-Muldenkipper E-Dumper aus der Schweiz begegnet. Diese beiden extreme zeigen, dass es keine Grenzen für die E-Mobilität gibt, außer den Grenzen unserer Phantasie uns das bereits in naher Zukunft vorzustellen. Das werden wir auch nicht müssen, denn wir werden diesen Gefährten bald live begegnen. Die Logistikbranche kann es kaum noch abwarten ihre kostenintensiven Fahrer wo immer möglich durch selbstfahrende Elektroautos zu ersetzen. Ganz sicher wird das in Stufen geschehen, aber es wird sehr schnell – in Anbetracht

dieser weltverändernden Bedeutung – passieren. Vielleicht werden die ersten selbstfahrenden Brummis zunächst nur von Autobahnauffahrt bis Autobahnabfahrt ohne Fahrer unterwegs sein, der dann erst am letzten Parkplatz zusteigt um manuell auf den Hof des Anlieferbetriebes zu rollen. Doch wenige Jahre später – wir reden von Zeiträumen zwischen 2025 und 2035 werden diese Fahrzeuge vollständig autonom unterwegs sein. In jedem Fall werden sie aber leise, abgasfrei und elektrisch durch die Straßen rollen. Eine Wohltat für jeden Innenstadtbewohner. Vielleicht wäre ein zukünftiges Trendthema „Immobilienpreissteigerungen an vielbefahrenen Innenstädten durch E-Mobilität“ anzudenken. Doch bleiben wir bei den E-LKWs. Gerade hier spielt das Batteriegewicht eine untergeordnete Rolle. Wichtiger wird hier die schnelle Auflade Geschwindigkeit sein. Mit den bereits in der Entwicklung befindlichen neuen Batterietypen wird das künftig ohnehin kein Diskussionsthema mehr sein. Selbstfahrenden Schwermaschinen gehört die Zukunft in einer Zeit, in der die menschliche Arbeitskraft zum wesentlichen Kostenfaktor geworden ist. Weltweit stehen damit Millionen Arbeitsplätze auf der Streichliste. Taxi, LKW, Bus und Müllabfuhr werden ohne Personal hinter dem Steuer auskommen um nur einige exemplarisch zu nennen. Die Gesellschaft wird Antworten finden müssen, wie diese Menschen künftig an der wirtschaftlichen Entwicklung die mit dieser Veränderung einhergeht beteiligt werden können. Zunächst bedeutet es große Produktivitätszugewinne für zahlreiche Unternehmen in allen möglichen

INHALT

Editorial	2
Studie	4
Die Lkw-Revolution auf leisen Sohlen	
Die besten Unternehmen	12

PROBEAUSGABE

Technische Analyse	18
Watchlist	20
Impressum	26

Hinweis gemäß §34b WPHG wegen möglicher Interessenkonflikte:

An der Erstellung von Cashkurs Trends beteiligte Personen halten zum Zeitpunkt der ersten Analyseerstellung grundsätzlich keine Aktien oder Derivate der analysierten Unternehmen. Sollte dies ausnahmsweise doch der Fall sein, wird in der Analyse explizit darauf hingewiesen. Nach Veröffentlichung der ersten Analyse steht es den beteiligten Personen frei Positionen in diesen Papieren aufzubauen. Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass beteiligte Personen NACH Versand der ersten Analyse an die Kunden ebenfalls Positionen in diesen Aktien eingehen und diese auch zum Zeitpunkt folgender Analysen noch halten. Mögliche Interessenskonflikte sind daher zu berücksichtigen.

CASHKURS★Trends

INVESTIEREN IN DIE ZUKUNFT

unabhängig nachhaltig wissenschaftlich

Branchen, ganz zu Vorderst die Logistikbranche, die ohnehin vom ständig steigenden Online- und Welthandel profitiert. Aber auch auf die LKW-Hersteller kommen hier goldene Zeiten zu, denn im Gegensatz zum PKW-Bereich werden hier keine Autos durch Car-Sharing-Konzepte ersetzt. Ganz im Gegenteil werden immer mehr LKW benötigt und der Umstieg auf möglichst autonome Systeme ist ganz im Interesse der Käufer. Dieselfahrverbot in Städten!? Her mit dem E-LKW. Das macht den Unterschied ob Spediteur A oder B den Auftrag bekommt. Der Druck schnellstmöglich auf Emissions- und am besten noch Fahrerlose Lastwagen umzusteigen liegt im Interesse der Finanzabteilung jedes Logistikunternehmens. Natürlich müssen dazu noch einige Hürden genommen werden. Gesetzliche Regelung, flächendeckende Ladestationen, bessere Batteriesysteme etc.. Doch all das ist heute nicht mehr die Frage des „ob“, sondern des „wie schnell“. Der Innovationsdruck ist groß und wir beobachten eine fast monatlich steigende Dynamik dieses Prozesses. Wie immer bei weltverändernden Neuerungen geht die Entwicklungskurve exponentiell nach oben. Erst ganz langsam und flach, viele glauben noch gar nicht daran (denken wir an die ersten Jahre der Wind- oder Solarenergie) und dann mit zunehmender Dynamik eine geradezu explosionsartige Entwicklung in Innovation und Menge, die sich gegenseitig bedingen.

So sehr ich als Kind der 80er einen guten V8 zu schätzen weiß, so sehr freue ich mich auf diese elektrische Zukunft. Es wird eine leisere Welt, es wird eine gesündere Welt. Ja, es wird noch dauern, bis der Strom zu 100% ohne Luftverpestung und Atommüll erzeugt wird. Aber auch hier ist es nur eine Frage der Zeit. Auffahrunfälle mit katastrophalen Bildern von zerquetschten Körpern weil ein LKW-Fahrer übermüdet am Steuer eingeschlafen ist werden der Vergangenheit angehören. Ja, die selbstfahrenden Fahrzeuge werden zu Beginn sicher nicht perfekt sein und es wird auch hier Unfälle geben. Aber es ist sicher nicht zu weit spekuliert, wenn man davon ausgeht, dass die Technik hier sehr schnell zuverlässiger ihren Dienst tun wird als es der Mensch jemals könnte und somit viele Verkehrstopfer vermieden werden können. Jedes Einzelne gerettet Leben ist die Entwicklung wert.

Werfen wir also einen gemeinsamen Blick auf die Welt des mobilen Schwermetalls und die elektrisierenden Zukunftsaussichten und Gewinne, die hier zu erwarten sind.

Ihr Dirk Müller
Börsen- und Finanzexperte



STUDIE – Zahlen und Fakten

CASHKURS★Trends

Die Lkw-Revolution auf leisen Sohlen

Von Dr. Eike Wenzel,
Institut für Trend- und Zukunftsforschung (ITZ)



Elektroangetriebene Klein-Lkws gehören schon zum Stadtbild. Autonome fahrende Laster werden bald folgen und ein neues Zeitalter der Güterlogistik begründen. Die weltweite „Elektrifizierung des Transports“ hat begonnen und wird sich auch auf dem Arbeitsmarkt auswirken. Die anbrechende Ära der vernetzten, elektroangetriebenen, intelligent und autonom fahrenden Lkws verspricht gesenkte Betriebskosten und mehr Umweltverträglichkeit. Will die deutsche Automobilindustrie den Zukunftsmarkt Lkw 2.0 nicht an sich vorbeirauschen lassen, muss sie jetzt reagieren.

Rund eine Million deutschen Fahrzeuge mit Elektroantrieb sollen bis 2020 auf den Straßen sein, hatte die Kanzlerin einmal als Ziel ausgegeben. Jetzt, knapp drei Jahre vor dem Stichtag, sind es gerade einmal 45 000. Bei 62,6 Mio. zugelassen Kraftfahrzeugen Anfang 2017 sind das nicht einmal 0,1 Prozent aller Fahrzeuge. Das Missverhältnis trifft umso mehr noch für den Güterverkehr zu. Der Grund: E-Lkws sind aktuell ungefähr doppelt so teuer wie Lkws mit Verbrennungsmotoren und werden hierzulande vom Staat nicht ausreichend gefördert. Sie werden weder bei der Kfz-Steuer noch bei der Maut bevorzugt, was das Engagement zumindest ansatzweise rentabel gestalten würde.

1. Wie der Zukunftsmarkt Lkw 2.0 funktioniert

Wenden wir den Blick weg vom deutschen Elektro-Dilemma und schauen wir ins Ausland, sieht das schon ganz anders aus. Hier hat die „Elektrifizierung des Transports“ bereits begonnen. Und nicht nur bei den Lkws: Kürzlich wurden in Schweden zwei gigantische Fährschiffe von den Experten der ABB auf Batteriebetrieb umgestellt. Das chinesische Unternehmen Build Your Dreams (BYD) hat schon seit einigen Monaten einen fast zwanzig Meter langen Bus (auch in europäischen Städten) im Einsatz, der von einer 550 Kilowattstunden starken Batterie angetrieben wird. In der Schweiz ist ein e-Truck der Firma Komatsu, der von einer 700-Kilowattstunden-Batterie angetrieben wird, für den Herbst angekündigt.

E-Lkws: die Schweiz fängt schon einmal an

Die Schweizer Unternehmen Lithium Storage GmbH und Kuhn Schweiz AG, die die Komatsu-Trucks in Europa verkaufen, haben dieses elektrische Powerpack entwickelt. Das 110 Tonnen schwere Biest ersetzt einen mächtigen Dieselmotor, der jährlich zwischen 50.000 und 100.000 Liter Treibstoff frisst und dabei 130 bis 260 Tonnen CO₂ emittiert. Der Clou: Das E-Lkw-Ungeheuer, das beim Tunnelbau und auch als Minenfahrzeug eingesetzt wird, generiert einen Teil seiner elektrischen Energie selbst – durch „regeneratives Bremsen“ auf Bergabstrecken. Auf einer Teststrecke in den Schweizer Bergen erzeugt der „e-Dumper“ allein durch eine Bremsung 40 Kilowattstunden. Bei 20 Bremsungen pro Tag sind das schon 800 Kilowattstunden selbstständig erzeugter Energie.

Die Schweizer Firma E-Force hatte bereits im Jahr 2013 einen rein elektrisch betriebenen 18-Tonner-Lkw vorgestellt und erzielt damit in der Alpenrepublik beachtliche Erfolge. So nutzen verschiedene Unternehmen wie Lidl längst einzelne dieser Elektro-Lkw und haben damit bereits 100.000 Kilometer und mehr zurückgelegt. Gut 87 Stundenkilometer Spitzengeschwindigkeit schaffen die Gefährte. Die Schweiz legt sich für Lkw 2.0 ins Zeug: Dort sind emissionsfreie E-Transporter im Gegensatz zu den Diesellastern von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

zu 100 Prozent befreit. E-Laster zahlen dort auch keine Kfz-Steuer und fallen nicht unter das Nachtfahrverbot. Bei einer Laufleistung von 50.000 Kilometern pro Jahr amortisiert sich ein E-Fahrzeug in der Schweiz schon nach vier Jahren. Das heißt, danach spart das Unternehmen, denn die Laufzeit für einen E-Lkw wird mit zehn Jahren berechnet. In Deutschland amortisiert sich der gleiche E-Truck nach aktueller Gesetzeslage dagegen erst in 23 Jahren (wenn der Wagen schon längst nicht mehr in Gebrauch ist). Der Schweizer Handelsriese Coop nutzt die günstigen Bedingungen vor Ort und tritt seit 2014 mit einer E-Lkw-Flotte an. In Deutschland nutzen Lidl und Rewe (Meyer Logistik), sowie DM-Drogerien (durch den Spe- diteur DSV) für den Warenvertrieb bereits die E-Lkws, zahlen aber deutlich drauf.

Das Geschäft mit der E-Lkw-Logistik auf der sogenannten „letzten Meile“ (bei der Endlieferung, resp. in den Innenstädten) funktioniert jedoch auch schon in Deutschland. Doch hier sind es ausschließlich Mittelständler und Quereinsteiger wie die Post DHL, die den Wandel prägen. In drei bis vier Jahren werden aber auch die großen Sattelschlepper und Megatrucks zur Verfügung stehen, die (autonom fahrend und immer häufiger mit Elektroantrieb) den Güterverkehr revolutionieren werden. Das Wettrennen um die Lkw-Zukunft hat also begonnen.

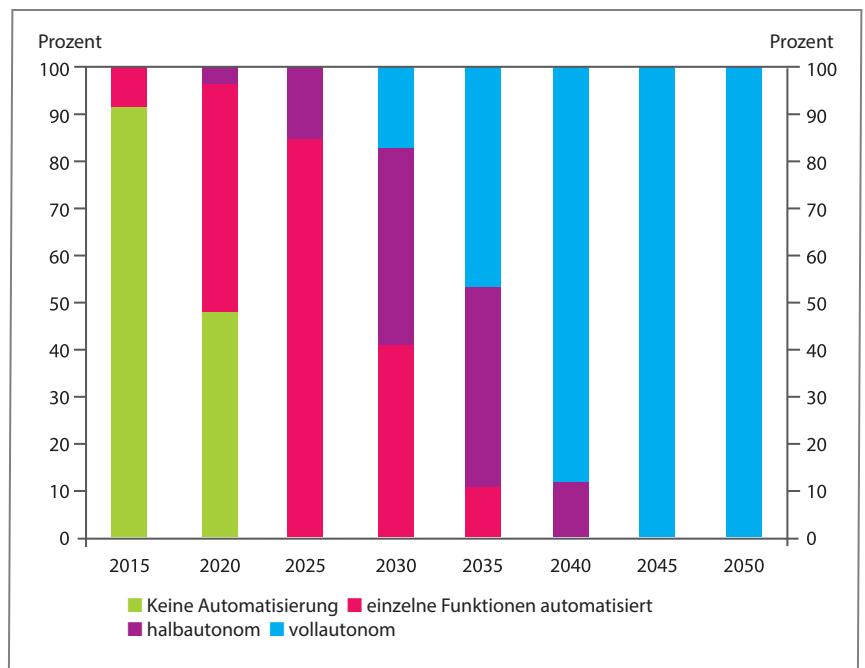
Trucker- und Transportbranche vor einem dramatischen Wandel

Der Gütertransport wird in den kommenden zehn Jahren einen radikalen Wandel durchmachen. Doch weiterhin wird die Mehrzahl der Warenbeförderung in diesem Zeitraum auf der Straße stattfinden. Allerdings kommen dabei ab 2020 mehr Lkws mit Elektroantrieb zum Einsatz und in den kommenden fünf bis zehn Jahren werden wir die Umstellung hin zu teilautomatisierten und vollautomatisierten Transportfahrzeugen erleben. Die dramatischen Konsequenzen dieses Wandels sind bereits absehbar: Beginnt das Szenario der selbstfahrenden (E-)Lkws in den nächsten Jahren zu greifen, könnten eine Menge Arbeitsplätze für Fernfahrer, ab 2040 vielleicht eine gesamte Berufsgruppe verschwinden. Morgan Stanley hat berechnet, dass die Logistikindustrie durch Lkw 2.0 weltweit jährlich 168 Milliarden US-Dollar einsparen könnte, durch Personaleinsparungen (70 Milliarden US-Dollar), Benzinersparnis (35 Milliarden US-Dollar), Produktivitätsgewinnen (27 Milliarden US-Dollar) und Unfallvermeidung (36 Milliarden US-Dollar).

Es stellt sich längst nicht mehr die Frage, ob das autonome Fahren (bei Pkws und Lkws) Realität wird, sondern nur wann es gesellschaftlich akzeptiert und politisch hinreichend reglementiert ist. In einigen Jahren könnte es dann heißen: „Daddy, was waren Lkw-Fahrer?“ Und mittlerweile dürfte auch feststehen, dass die selbstfahrenden Lkws schneller auf den Markt kommen werden als die autonomen Pkws. Es werden dann nicht nur E-Lkws sein, aber die Zahl selbstfahrender E-Laster wird in den 2020er-Jahre schnell nach oben schießen. Pricewaterhouse Coopers gehen davon aus, dass sich durch den ersten Automatisierungsschub der Laster bis 2025 die Betriebskosten bereits um 15 Prozent senken lassen.

Mit einer Logistik-Zukunft, die immer stärker auf Elektroantriebe und autonomes Fahren umstellt, wird sich die gesamte Mobilitätskultur verändern. Preisfrage: Welche Industrie setzt in den USA mehr Dollars um als Google, Amazon und Walmart zusammen? Richtig, das Geschäft mit der Lkw-Logistik. Insgesamt 726 Milliarden US-Dollar wurden 2015 mit dem Gütertransport umgesetzt. In den USA arbeiten zurzeit rund 3,5 Millionen Menschen als Truckerfahrer, Trucker sind ein integraler Bestandteil des amerikanischen Traums. Wer als Trucker Erfahrung hat und es sich zumutet, die großen Touren quer durch das Land zu fahren, der kann dabei bis zu 80.000 US-Dollar pro Jahr verdienen. Truckerfahren ist der einzige Job, mit dem man ohne einen College-Abschluss so viel Geld

Berufsfahrer bald überflüssig?



Quelle: Prognose von Goldman Sachs

verdienen und einen sozialen Aufstieg machen kann. Doch dem International Transport Forum zufolge könnten bis 2030 rund 70 Prozent aller Fernfahrer-Jobs durch das autonome Fahren wegfallen.

Der E-Lkw wird kommen, weil er zeitgemäß ist: abgasfrei, leise, flexibel

Die erheblichen Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt sind das eine. Die technologischen Grundlagen einer Logistikwelt, basierend auf Elektroantrieben und autonomem Fahren sprechen eindeutig für den Wandel: Der geringe Energieverbrauch der Elektrolaster ergibt sich aus dem hohen Wirkungsgrad der Motoren mit bis zu 97 Prozent (Diesel: 45 Prozent). Daher wird entscheidend mehr an Primärenergie in Bewegung umgesetzt als bei Verbrennungsmotoren. Im innerstädtischen Verkehr mit seinen zahlreichen Stop-and-go-Wechsels ist dieser Effekt am größten. Gerade die häufigen Lastwechsel beim Bremsen und Anfahren führen beim Diesellastwagen zu größerem Verschleiß bei den Bremsen und folglich zu hohen Wartungs- und Reparaturkosten. Die Sicherheit ist das andere Argument: In den USA sterben jährlich fast 4.000 Menschen bei Lkw-Unfällen. Durch die selbstfahrenden Transporter, so die Hoffnung vieler Technikoptimisten, könnte diese Zahl nahezu auf Null gestellt werden.

Viele europäische Großstädte sind in den vergangenen Wochen in die Offensive gegangen und haben Stichtage für das Ende der Verbrennungsmotoren in den Innenstädten benannt. Madrid und Paris sperren schon jetzt Diesellaster komplett aus. Auch wenn es in anderen Städten zunächst nur bei Absichtserklärungen bleibt – die Logistiker haben die Signale gehört und fassen die E-Lkw-Zukunft ins Auge. Viele Lkw-Hersteller melden seit einiger Zeit eine Vielzahl von Kundenanfragen, die sich für E-Lkws und autonome Gütertransporter interessieren. Dazu gehören vor allem

Liebe Leserin, lieber Leser von CASHKURS★Trends,

hier endet unsere Probeausgabe von Cashkurs★Trends. Sie wollen die komplette Ausgabe lesen? Dann schließen Sie jetzt eine Mitgliedschaft bei Cashkurs★Trends ab!

Sie sind sich noch unsicher? Als neues Mitglied kommen Sie in den Genuss einer 14-tägigen Testphase. Können wir Sie mit unserem Angebot nicht überzeugen, steht es Ihnen jederzeit frei innerhalb dieser Zeitspanne ohne Angabe von Gründen kostenfrei zu widerrufen.

Weitere Vorteile für Sie!

Jeden Monat
eine neue Ausgabe
zu einem speziellen
Trendthema
per Mail erhalten

Tägliche E-Mail
Updates zum aktuellen
**Marktgeschehen und
zur Depotentwicklung**

Kauf- und
Verkaufsempfehlungen
zu den von uns
**betreuten Depot- und
Watchlistwerten**

**Kostenfreie
Teilnahme beim
monatlichen Webinar**
mit Dirk Müller & dem
Cashkurs★Trends
Team

Hier geht es zur Anmeldung

Impressum, Urheberrechtshinweis & Disclaimer

Herausgeber:

Finanzethos GmbH
Schlossmühle 6, 68799 Reilingen
www.cashkurs.com

Geschäftsführer: Dirk Müller

Sitz Reilingen, Registergericht Mannheim HRB 706038,
UST-IDNR: DE 262568789

BörseGo AG

Balanstaße 73, Haus 11 / 3. OG, 81541 München
E-Mail kundenservice@boerse-go.de, Internet www.boerse-go.de

Aktiengesellschaft mit Sitz in München

Registergericht: Amtsgericht München - Register-Nr: HRB 169607
Umsatzsteueridentifikationsnummer gemäß § 27a UStG: DE207240211

Vorstand: Robert Abend, Christian Ehmig, Thomas Waibel
Aufsichtsratsvorsitzender: Theodor Petersen

Chefredakteur: Dirk Müller

Redaktion: Oliver Baron, Henry Philippson

Erscheinungsweise: monatlich

Kontaktmöglichkeiten: kundenservice@boerse-go.de

Bezug: kostenpflichtiges Abonnement – Anmeldung unter:

http://www.godmode-trader.de/Premium/Boersenbriefe/Cashkurs*Trends

Cashkurs*Trends ist eine kostenpflichtige Internetpublikation und
erscheint im PDF-Format.

Das Dokument mit Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere des Nachdrucks, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen sowie das Darstellen auf einer Website liegen, auch nur bei auszugsweiser Verwertung, bei der BörseGo AG und der Finanzethos GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Dirk Müller sowie die Finanzethos GmbH haben sich verpflichtet, den Kodex des Deutschen Presserates für Finanz- und Wirtschaftsjournalisten einzuhalten. Der Verhaltenskodex untersagt die Ausnutzung von Insiderinformationen und regelt den Umgang mit möglichen Interessenkonflikten. Die Einhaltung des Verhaltenskodex wird jährlich überprüft. Dies gilt auch für die für Dirk Müller oder für Finanzethos GmbH tätigen freien Journalisten.

Plattform zur Online-Streitschlichtung gem. EU-Verordnung Nr. 524/2013: <http://ec.europa.eu/consumers/odr/>

Alle unter dem Brandname „Cashkurs*Trends“ herausgegebenen Publikationen sind urheberrechtlich geschützt und nicht zur weiteren Vervielfältigung bzw. Verbreitung frei. Ohne vorherige schriftliche Einwilligung der Herausgeber nicht zulässig ist ferner die nachträgliche Veränderung bzw. Bearbeitung der Dokumente oder deren kommerzielle Weiterverwertung. Bei Zitaten ist in angemessenem Umfang auf die jeweilige Quelle zu verweisen. Sämtliche unter dem Brandname „Cashkurs*Trends“ herausgegebenen Publikationen werden nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert und formuliert. Dennoch kann seitens der Herausgeber bzw. der Redaktion keine Gewähr für die Richtigkeit dieser Informationen gegeben werden. Die Ausführungen im Rahmen der unter dem Brandname „Cashkurs*Trends“ herausgegebenen Publikationen sowie sämtliche Inhalte der Website stellen keine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren dar. Verlinkungen: Mit Urteil vom 12. Mai 1998 (Az. 312 O 85/98) hat das Landgericht Hamburg entschieden, dass die Erstellung eines Links zu einer externen Website unter Umständen eine Mitverantwortlichkeit für die Inhalte der gelinkten Website zur Folge hat. Dies kann, so das Gericht, nur durch eine eindeutige Distanzierung von den verlinkten Inhalten ausgeschlossen werden. Vor diesem Hintergrund distanzieren wir uns ausdrücklich von den Inhalten sämtlicher externer Websites, auf die im Rahmen der unter dem Brandname „Cashkurs*Trends“ herausgegebenen Publikationen oder der Website verwiesen wird. Jegliche Haftung für Inhalte extern verlinkter Websites ist somit kategorisch ausgeschlossen.

Das Dokument mit Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere des Nachdrucks, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen sowie das Darstellen auf einer Website liegen, auch nur bei auszugsweiser Verwertung, bei der BörseGo AG und der Finanzethos GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

www.boerse-go.de © BörseGo AG