

PROBEAUSGABE



TREND-THEMA DES MONATS

Automobilität 2030: Wie die deutschen Zulieferer den Sprung in das Elektrozeitalter bewältigen

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

Liebe Leserinnen und Leser!

Dirk Müller
Börsen- und Finanzexperte



Das Zeitalter von Benzin und Diesel endet in diesen Jahren und wird von Batterieelektrik und Wasserstofftechnik abgelöst. Die Diskussionen um die Effizienz von sparsamen Verbrennungsmotoren oder die Sinnhaftigkeit und den wahren Umweltfaktor der neuen Technologien sind reine Rückzugsgefechte einer geschlagenen Industrie.

Die Entscheidung für die Elektromobilität ist losgelöst von allen technischen Fachdiskussionen längst politisch und gesellschaftlich gefallen.

Es ist daher für uns Zeitverschwendung, diese Diskussion jenseits akademischer Debattenfreude weiterzuführen. Stattdessen sind wir gut beraten, uns gedanklich und in allen Belangen auf diese neue Zeit einzustellen. Das betrifft Sie konkret als Mitarbeiter, oder gar Unternehmer im Automobilsektor, aber genauso als Autobesitzer - und vor allem als Investor.

Die Wertschöpfung der Zukunft im automobilen Bereich findet nicht mehr bei den Autoherstellern statt, die sich mit immer höheren PS-Zahlen und Drehmomenten Konkurrenz gemacht haben, sondern bei denjenigen, die die Daten verwalten oder die elektronischen wie elektrischen Komponenten liefern.

Den Autoinsassen der Zukunft – von „Autofahrer“ wird man bald nicht mehr sprechen können, da Autos selbst das Steuern übernehmen – interessiert die Leistungsstärke eines Motors nicht mehr. Auf Autobahnen, die ein flächendeckendes Tempolimit von 130 Km/h überzieht, auch wenig verwunderlich. Auch das Design wird zweitrangig. Was zählt, sind die komfort-technischen Ausstattungen im Wageninneren, die Entertainmentelemente und natürlich

die technischen Wundermittel, die das Auto zum echten „Auto-mobil“ – zum „Selbst-beweger“ – machen.

Daher sollten unsere Investitionen nicht in die Autohersteller wie VW, Toyota oder Ford gehen. Diese Unternehmen stehen vor der großen Herausforderung sich selbst ruinieren zu müssen. Sie müssen einerseits die alten Technologien produzieren, solange sie noch am Markt sind, deren milliarden schweren Produktionsanlagen abschreiben, auf Jahre weiterhin die Ersatzteile bereitstellen, Hunderttausende Mitarbeiter mit nicht mehr benötigten Qualifikationen umschulen oder entlassen. Zeitgleich müssen sie völlig neue Strukturen aufbauen, die – je schneller sie damit erfolgreich sind – ihre eigenen alten Standbeine wegschlagen.

Dieser Spagat einer vollständigen technologischen Disruption ist in den vergangenen Jahrzehnten kaum einem Unternehmen, geschweige einem ganzen Industriezweig, gelungen.

Es ist unwahrscheinlich, dass die bisherigen Autokonzerne zu den Gewinnern des technologischen Wandels gehören werden.

Wahrscheinlicher werden völlig neue, unbelastete Player wie Tesla dieses Feld übernehmen und viele der alten Autohersteller werden den absteigenden Weg des einstigen Mobilfunkkönigs Nokia nach Aufkommen des Smartphones erleben.

Für zahlreiche Zulieferbetriebe der Automobilindustrie gilt das gleichermaßen. Doch es gibt auch jene, die schnell und flexibel genug handeln konnten und sich auf die neue Zeit einstellen. Für diese entsteht gerade eine Goldgräberstimmung, und sie sind diejenigen, die die Schaufeln verkaufen.

Dirk Müller
Börsen- und Finanzexperte



Wer wie Infineon die Halbleiter für eine ganze Branche produziert, dem kann es am Ende egal sein, welcher seiner Kunden am Ende am Markt Bestand haben wird. Sie kaufen alle bei ihm ein.

Einige dieser heimischen „Schaufelverkäufer“ wollen wir uns heute gemeinsam mit Dr. Wenzel ansehen. Die Zeitenwende wird eine große Zäsur für die deutsche Industrie und Gesellschaft bedeuten. Es steht zu befürchten, dass wir als Volkswirtschaft schwere Netto-Einbußen durch diesen

Technologiewandel erleben werden. Aber es wird eben auch jene Gewinner geben, die immer von neu entstehenden Wellen nach oben gespült werden. Hier gilt es sich als Mitarbeiter zu bewerben und hier gilt es sich als Investor zu beteiligen.

Ich wünsche Ihnen erfolgreiche Erkenntnisse und eine glückliche automobiler Zukunft, auch wenn mir als Autofan der Sound des V8 ebenso fehlen wird wie der Geruch von Benzin. Aber nichts ist bekanntlich so beständig wie der Wandel - und auf den gilt es sich frohen Mutes einzulassen.

Ihr Dirk Müller | Cashkurs*Trends



Inhalt

- 2 Editorial
- 4 Studie: **Automobilität 2030: Wie die deutschen Zulieferer den Sprung in das Elektrozeitalter bewältigen**
- 14 Die besten Aktien und ETFs
- 20 Technische Analyse
- 23 Langfristiges Depot
- 24 Impressum

Disclaimer

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 Interessenkonflikte sind daher zu berücksichtigen.

STUDIE – ZAHLEN UND FAKTEN

Automobilität 2030: Wie die deutschen Zulieferer den Sprung in das Elektrozeitalter bewältigen

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

Autozulieferer sind das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Aber auch sie müssen sich schnellstens auf eine neue Ära der (Auto-)Mobilität einstellen. Die wird in den 2020er Jahren vom Vormarsch der Elektroantriebe geprägt sein. Für die Zulieferer bedeutet das: neue Aufgaben, neue Rollen, neue Erlösquellen. Einige von ihnen profitieren schon jetzt von dem Wandel. Ein neuer Zukunftsmarkt entsteht.



Autozulieferer haben gute Chancen von der Elektrifizierung der Fahrzeuge zu profitieren.

Das Jammern ist groß, obwohl seit Jahrzehnten klar ist, dass unter der Motorhaube unserer Autos nichts mehr beim Alten bleiben wird. Zweifellos war der Aufbruch in die elektrische Antriebstechnologie schwierig und von Verzögerungen geprägt. Die Tatsache jedoch, dass die e-Autos spätestens Mitte der 2020er Jahre die Ära der Verbrenner beenden werden, ist allen Akteuren seit gut einem Jahrzehnt bekannt.

Für die Zulieferer wird dieser Erneuerungsprozess ebenso dramatisch verlaufen wie für die Hersteller (OEMs). Schon allein die Tatsache, dass der neue Fahrzeugantrieb in erster Linie eine Batterie sein wird, schafft für sie völlig neue Wettbewerbsbedingungen – für viele nicht unbedingt schlechtere. Diese Unternehmen sollen in diesem „Cashkurs Trends“ im Vordergrund stehen.

1. Wie der Zukunftsmarkt Elektromobilität funktioniert

10% der deutschen Industrie-arbeitsplätze sind im Automobilssektor.

In Deutschland verdienen rund 620.000 Menschen ihr Geld direkt oder indirekt in der Automobilindustrie. Das sind knapp zehn Prozent aller Arbeitsplätze in der deutschen Industrie. Diese Zahl relativiert sich, wenn man den Autosektor mit dem Gesundheitsbereich (5,6 Millionen) oder dem Einzelhandel (3,1 Millionen) vergleicht. Aber Zukunft passiert gerade sehr schnell. Und speziell die Autozulieferer werden in den kommenden Jahren einen beschleunigten Wandel erleben.

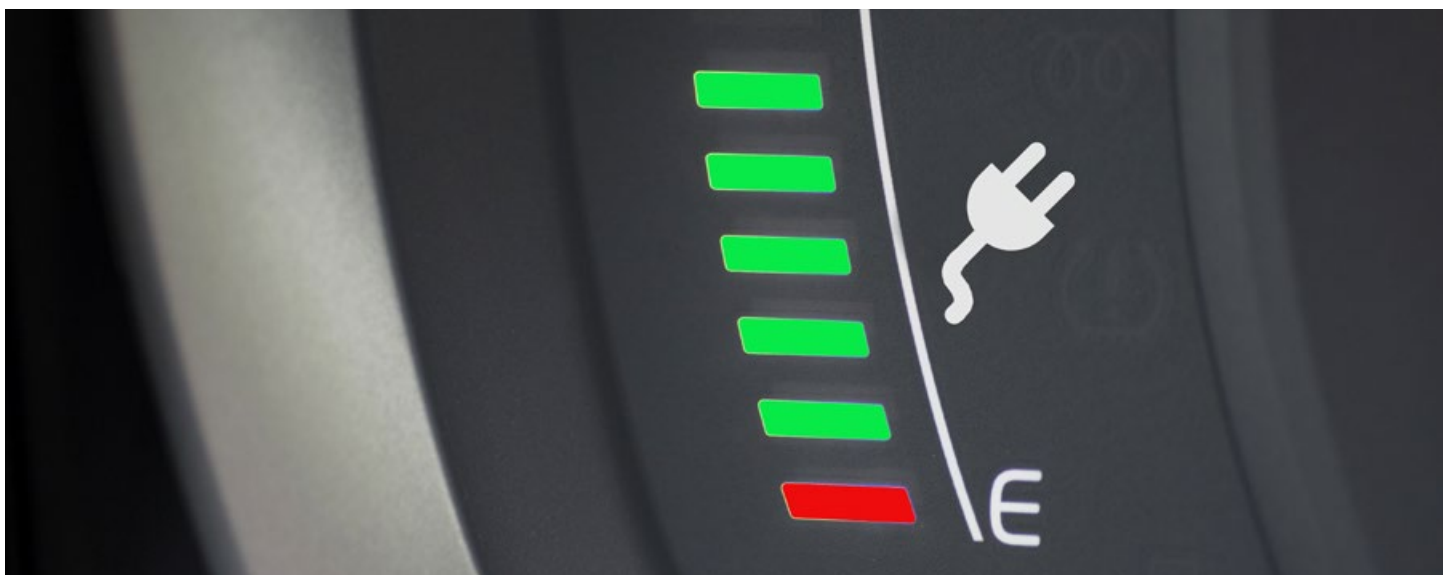
Elektroantriebe benötigen 90% weniger Teile als ein Verbrennungsantrieb und lassen sich wesentlich schneller produzieren.

Denn die Veränderung speziell in der Automobilproduktion ist radikal (was ein entscheidender Grund für das jahrelange Zögern und Zaudern der hiesigen Hersteller war). Dazu gehört, dass Elektrofahrzeuge deutlich weniger komplex gebaut sind als die Verbrenner. Ein Elektroantrieb setzt sich gerade einmal aus 100 bis 200 Teilen zusammen, während ein Dieselmotor aus 1.200 bis 2.000 Einzelteilen besteht. Pro Mitarbeiter werden zurzeit jährlich in der deutschen Automobilindustrie noch rund 350 Verbrennungsmotoren und 350 Getriebe hergestellt. In der Produktionsrealität der Elektroautomobilität stellt ein Mitarbeiter künftig pro Jahr rund 1.600 Elektromotoren her. Im Elektrozeitalter sind deutlich weniger Arbeitsgänge vonnöten, die in der Regel einfacher und schneller ausgeführt werden können. Und selbst die aus der Ära der Verbrennungsmotoren übrig gebliebenen Teile (Reifen, Stoßdämpfer, Federung, Lenkung, Bremsen) müssen den neuen Anforderungen der e-Autos angepasst werden.

Deutsche KFZ-Zulieferer sind technologische Vorreiter in vielen Nischen der Elektromobilität.

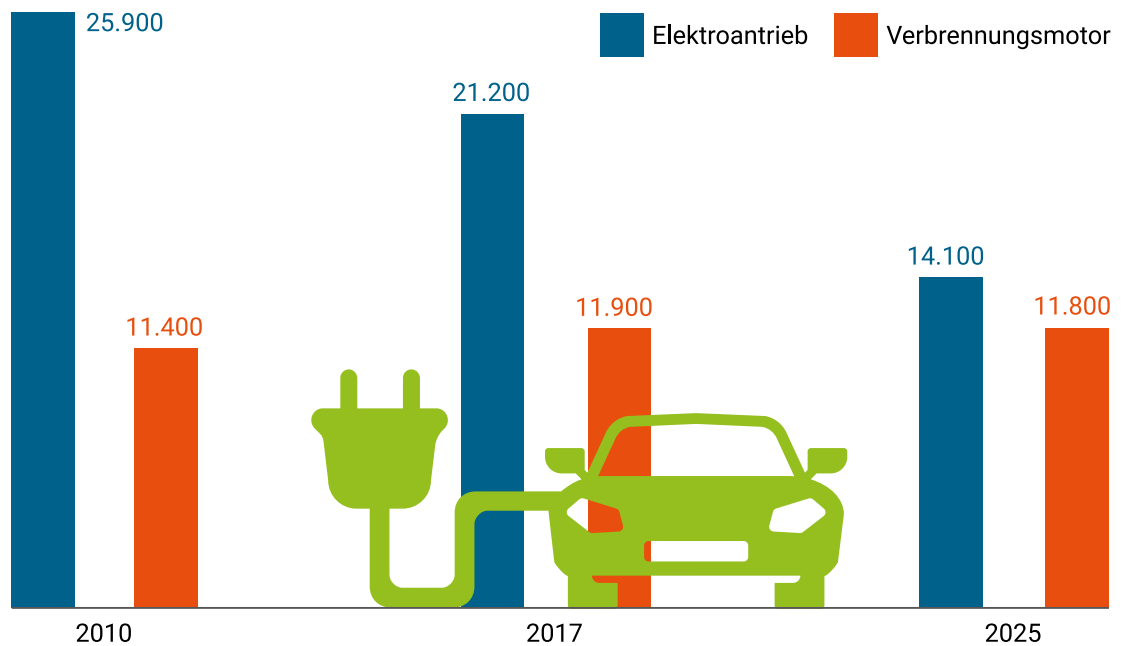
Mit einem jährlichen Umsatz von rund 80 Milliarden Euro (Kfz-Teile und -Zubehör) trugen die deutschen Autozulieferer laut Verband der Automobilindustrie (VDA) entscheidend zum neu erreichten Rekordniveau von 435 Milliarden Euro Gesamtumsatz im Jahr 2019 bei. Und die Zukunft der Elektromobilität hat vielerorts bereits begonnen.

Im sauerländischen Kirchhundem arbeitet ein traditioneller Automobilzulieferer wie Mennekes am Auto von morgen. Einer breiten Öffentlichkeit wurde das Unternehmen im Jahr 2009 im Zusammenhang mit einem Ladestecker bekannt, den das Unternehmen nach den Vorgaben von RWE und Daimler entwickelte. Seit 2014 ist der Mennekes-Ladestecker für Elektrofahrzeuge per EU-Gesetz



der Standard für ganz Europa. Im südhessischen Darmstadt stellt der Batteriehersteller Akasol Produkte für Daimler und Volvo her und ist auch mit einem Werk in den USA präsent. Trumpf aus dem schwäbischen Ditzingen ist nicht bange vor der Mobilitätswende, weil seine Lasertechnik vor allem beim Verschweißen von Kupfer zum Einsatz kommt, ein Material, das vor allem in Elektroautos verbaut wird.

Preise für Verbrennungs- und Elektroantriebe in Euro



PREISPARITÄT KOMMT SPÄTESTENS 2025

QUELLE: STATISTA 2020

Wie sieht die autoelektrische Zukunft für Deutschland aus?

Was den Umbruch für viele Zulieferer trotzdem zu einem schwierigen Balanceakt macht, ist folgendes: Schon seit Jahren erhöhen die Hersteller ihre Wertschöpfungstiefe. Die Befürchtung: Besonders in der Elektromobilität treiben die Autobauer die vertikale Integration noch stärker voran und greifen nach zusätzlicher Wertschöpfung. Bekanntermaßen bezieht der US-Hersteller Tesla seine Batterien für den Fahrzeugantrieb aus der eigenen „Gigafactory 1“, die er im Bundesstaat Nevada bislang zusammen mit dem japanischen Elektronikkonzern Panasonic betreibt. Hier sollen pro Jahr Lithium-Ionen-Batterien mit einer Kapazität von 35 Gigawattstunden produziert werden. Das entspricht der kompletten Batterieproduktion des Jahres 2013. Doch nach wie vor ist die Wunderfabrik noch nicht einmal fertig gebaut. In der Gigafactory entsteht längst jedoch auch einzigartiges Knowhow für den Zukunftsmarkt Elektromobilität und autonomes Fahren. Experten schätzen, dass Tesla allen anderen Herstellern, was Batterien, Software und Chips angeht, um fünf Jahre voraus ist.

Autokonzerne produzieren weltweit zunehmend eigene Komponenten anstatt auf Zulieferer zu vertrauen.

Zulieferer müssen verstärkt untereinander kooperieren um erfolgreich zu sein.

Deutschlands Autohersteller und -Zulieferer brauchen deshalb zügig ein Commitment, wie sie die autoelektrische Zukunft hierzulande gestalten wollen. Einstweilen ist davon auszugehen, dass eine Batterieproduktion hierzulande für die kommenden Jahre nur in größeren Netzwerken auf die

Beine gestellt werden kann. Das könnte zum entscheidenden Einfallstor für deutsche Zulieferer werden. In einem ersten Versuch sind große Akteure wie Continental und Bosch an der Batterieproduktion zwar gescheitert. Unternehmen wie Infineon, Gestamp und Manz (siehe unten) zeigen aber schon jetzt, wie sich Marktanteile am Bau des Autos der Zukunft sichern lassen.

Gerade Volkswagen hat für die kommenden Jahre einen gewaltigen Einkaufsbedarf bei Batteriezellen angemeldet. Für die erste Welle von neuen e-Autos auf Basis des Elektrobaukastens MEB muss der Wolfsburger Autokonzern Batteriezellen im Wert von etwa 50 Milliarden Euro einkaufen. Bis zur Mitte des nächsten Jahrzehnts braucht Volkswagen dann Batteriekapazitäten von 300 Gigawattstunden, davon jeweils die Hälfte in Europa und in China. Erst Mitte des nächsten Jahrzehnts wird der Volkswagen-Konzern seine große Abhängigkeit von den großen asiatischen Zelllieferanten zumindest teilweise mildern können. Dann wird voraussichtlich das erste VW-eigene Batteriezellwerk im niedersächsischen Salzgitter die Produktion aufgenommen haben.

Bei Batterien besteht noch eine große Abhängigkeit von asiatischen Zulieferern

Das automobiler Zukunftsszenario wird allmählich klarer: Noch vorherrschende Guss- und Drehmaschinen werden ab sofort durch Spulenwickelmaschinen ersetzt, die für den Bau von Elektromotoren nötig sind.

2. Die Roadmap: Der Zukunftsmarkt Elektromobilität

Ein entscheidender Treiber für den automobilen Wandel sind die künftigen Vorgaben bei den Kohlendioxid-Grenzwerten, sowohl in Europa als auch in China. In der EU dürfen Neuwagen durchschnittlich nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. In den USA sind bis 2020 121 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer vorgeschrieben, in China 117 Gramm, in Japan 105 Gramm. Die Elektrifizierung der Flotten ist folglich unaufschiebbar und muss ohne Verzug in Angriff genommen werden.

Umweltauflagen sind der wesentliche Treiber der Elektrifizierung des Automobils.

Für die deutschen Zulieferer werden deshalb die folgenden fünf Trends auf dem Zukunftsmarkt Elektromobilität in den nächsten Jahren besonders wichtig:

- **Für Zulieferer teilt sich der Automarkt neu auf:** Einer Analyse des „Handelsblatts“ zufolge haben sich bereits zwischen 2007 und 2017 die Margen für die Zulieferer in der Autoindustrie dramatisch verschoben. Dabei ist die Tendenz eindeutig. Beim Fahrzeugantrieb gingen in dem Zeitraum die Margen für die Zulieferer um sieben Prozent zurück, während bei Elektronik und Infotainment satte 15 Prozent Zuwachs zu verzeichnen war. Insgesamt, so die Schätzung der Handelsblatt-Studie, wird die Nettowertschöpfung beim Übergang zur Elektromobilität pro Fahrzeug um 700 Euro zurückgehen. Den Marktforschern von Strategy Analytics zufolge finden sich in einem gewöhnlichen, mit Sprit angetriebenen Wagen derzeit Leistungshalbleiter im Wert von 17 US-Dollar. Bei einem Elektroauto kämen den Experten zufolge im Schnitt 455 US-Dollar hinzu, also etwa das 26-Fache.
- **Software-Updates wie beim Smartphone werden zum Standard:** Damit entstehen neue Geschäftsmodelle für Zulieferer – am Ende dieser Entwicklung stehen unter anderem dann hochkomplexe Computerprogramme für das autonome Fahren. Doch schon jetzt ist es unumgäng-

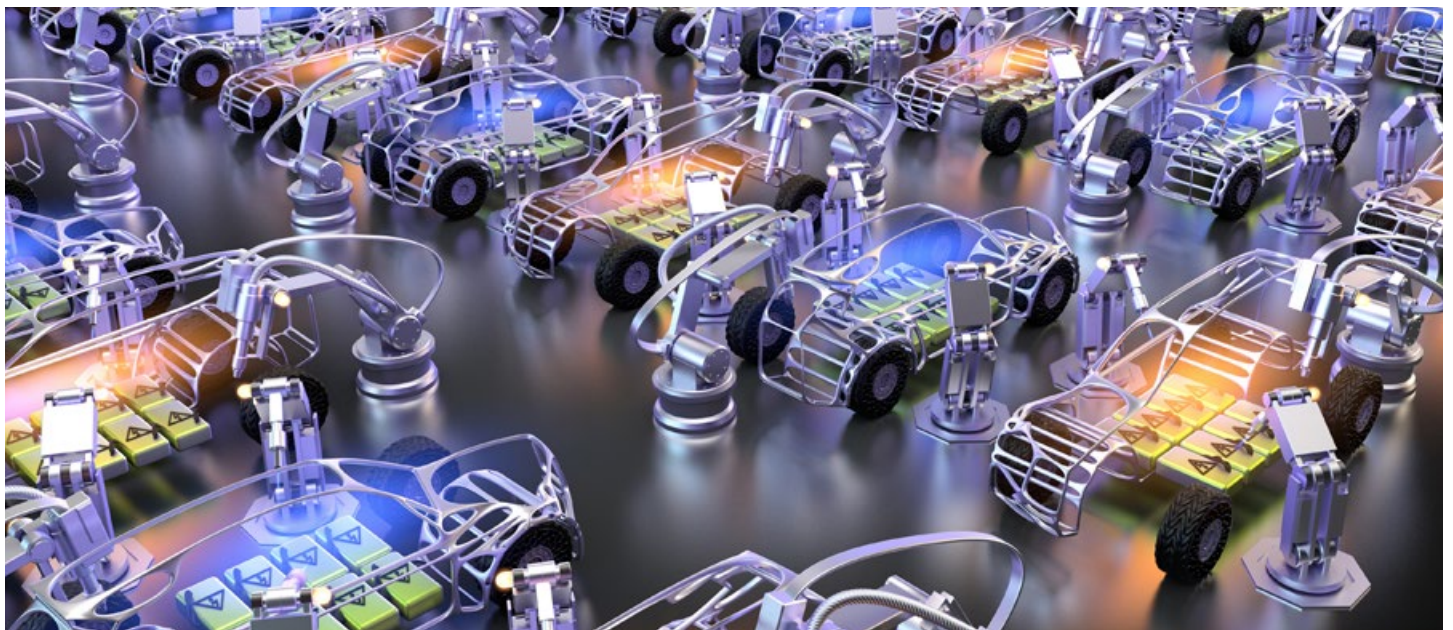
Die Zukunft der Autozulieferer liegt nicht im Maschinenbau, sondern bei Elektrotechnik...

...und Datenverarbeitung.

lich, dass der Software- und IT-Bereich gerade in der Autozulieferindustrie massiv ausgebaut wird. Nach wie vor verlässt sich die gesamte Automobilbranche – außer Tesla – bei der Belieferung mit fahrzeuggerechter Software auf die Zulieferer. Und da das IT- und Software-Volumen in den kommenden Jahren signifikant wachsen wird, werden große Geschäftschancen für automobiler Zulieferer mit IT-Gehirn entstehen.

Die Entwicklung der Feststoffbatterie (durch Tesla?) wird ein neuer Meilenstein.

- **Mittelfristig werden neue Batterieformate immer wahrscheinlicher:** Die neue Generation der reichweitenstärkeren und robusteren Feststoffbatterien wird wohl in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts in den Elektroautos Einzug halten. Aktuell stehen die Entwicklungsingenieure vor der Herausforderung, eine echte Großserienproduktion in den Griff zu bekommen. Der Wechsel von der Lithium-Ionen- zur Feststoffbatterie sollte ansonsten vergleichsweise einfach vonstatten gehen. Etwa 60 Prozent der heute eingesetzten Produktionsanlagen könnten dafür weiterverwendet werden. Noch naheliegender und momentan heiß gehandelt ist jedoch eine Tesla-Batterie, die das Unternehmen Gerüchten zufolge in Eigenregie bereits fertiggestellt hat. Ihre Eigenschaften: Deutlich weniger teures Kobalt (das durch Kinderarbeit im Kongo abgebaut wird), deutlich höhere Leistungsfähigkeit und der definitive Durchbruch, was die Preiskonkurrenz mit den Verbrennungsmotoren angeht. Vieles in der deutschen Automobilindustrie wird davon abhängen, ob diese Wunderbatterie tatsächlich bereits in diesem Jahr oder 2021 in die Teslas verbaut werden kann.



Technologischer Vorsprung kann Zulieferer in eine dominante Verhandlungsposition mit den Autoherstellern bringen.

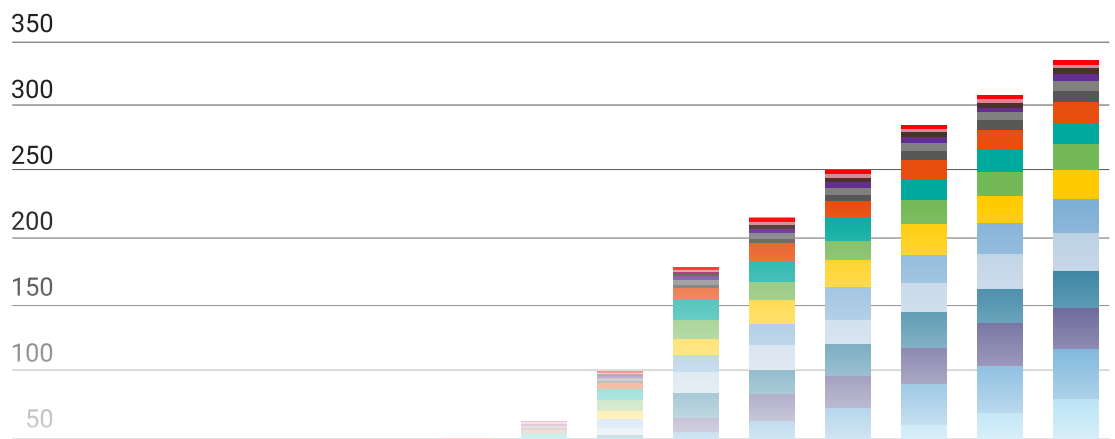
- **Kommende Elektrifizierung der Industrie:** Der Elektroantrieb könnte Zulieferer sogar einflussreicher machen: Gerade für Unternehmen aus dem Batteriesegment ist der Automarkt längst nicht der einzige wichtige Kunde. Prominente Autozulieferer stehen nicht selten heute schon vor der Wahl, ob sie lieber ein Werk für Elektro-PKW-Antriebe bauen oder sich auf die Zellproduktion für den Smartphone-Markt konzentrieren wollen. In den guten, alten Zeiten des Verbrennungsmotors konnten die Autobauer davon ausgehen, dass die Zulieferer sie begleiten, wenn irgendwo ein neues Autowerk eröffnet wird. Doch die Transformation hin zur Elektromobilität hat die Gegebenheiten deutlich verändert, wie Branchenkenner bestätigen. Mitunter

machen sich jetzt die Autobauer für die Zulieferer hübsch, beziehungsweise setzen finanzielle Anreize wie die Vorfinanzierung von Produktionsmaterial oder bringen Abnahmegarantien ins Spiel.

- **Stromtankstellen sind die unverzichtbare Infrastruktur des elektromobilen Wandels:** Die Experten von Aurora Energy Research erwarten, dass alleine in Deutschland in den nächsten 20 Jahren bis zu vier Millionen Ladestationen auf Gewerbe- und Industrieflächen entstehen werden. Dafür werden die Betreiber zwischen drei bis acht Milliarden Euro investieren. Um sich auf das gewaltige Neugeschäft rechtzeitig einzustellen, beginnt beispielsweise ein Software-Unternehmen wie Infineon in den kommenden Monaten mit dem Bau eines Werks im österreichischen Villach. Großbritannien hat aktuell große Investitionen in eine Elektrotankstelleninfrastruktur auf der Insel angekündigt. Innerhalb der EU werden die Investitionen in die öffentliche e-Tankstelleninfrastruktur laut den Beratern von Oliver Wyman ab jetzt pro Jahr um 33 Prozent ansteigen.

Ein Stromtankstellennetz ist die entscheidende Schlüsselkomponente der Elektromobilität.

Anzahl der E-Auto-Modelle, die in Europa auf den Markt kommen



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.

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

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

Vorstand: Robert Abend, Christian Ehlig, Johannes Pfeuffer, Thomas Waibel
Aufsichtsratsvorsitzende: Dipl.-Kff. Jutta Hofbauer

Chefredakteur: Dirk Müller
Redaktion: Dr. Eike Wenzel, Oliver Baron, André Rain

Erscheinungsweise: monatlich
Kontaktmöglichkeiten: kundenservice@boerse-go.de

Bezug: kostenpflichtiges Abonnement – Anmeldung unter: <https://www.godmode-trader.de/premium/cashkurs-trends>

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

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 externer Websites ist somit kategorisch ausgeschlossen.

www.boerse-go.ag © BörseGo AG

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/>