

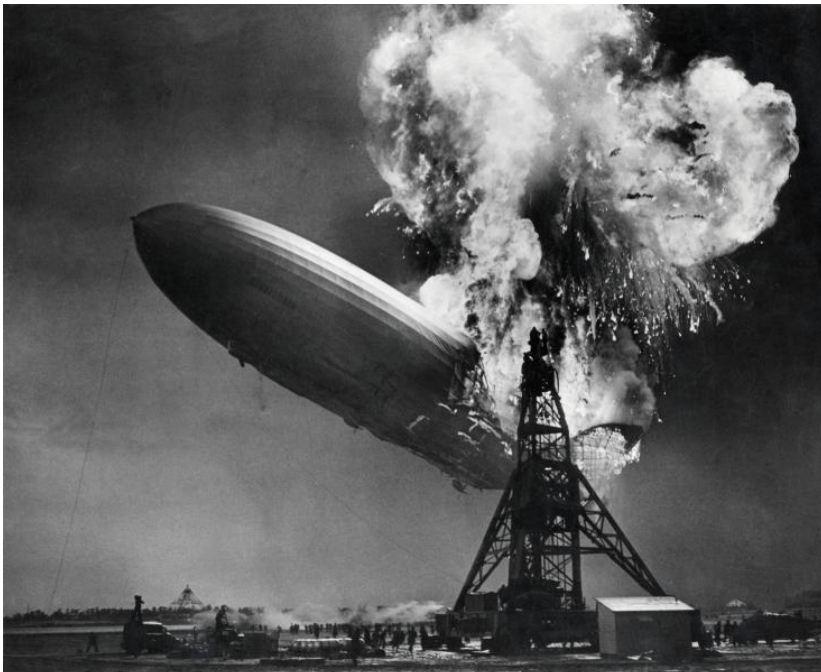
HOCHEXPLOSIV: DIE WASSERSTOFFBLASE AN DEN FINANZMÄRKTEN

DER MICHAEL
MROSS REPORT



„Es ist in Flammen aufgegangen, es ist in Flammen aufgegangen und es fällt, es stürzt ab. Vorsicht! Vorsicht, Leute! Weg da, weg da.“

Das sind nicht die Warnungen eines Marktbeobachters in Sachen Wasserstoffaktien irgendwann in der Zukunft, sondern die Worte von Reporter Herbert Morrison 1937. Sie beschreiben die Folgen, die große Mengen Wasserstoff haben können, als der deutsche Zeppelin „Hindenburg“ in Lakehurst explodierte und abstürzte.



Der Zeppelin LZ 129 „Hindenburg“: Am 6. Mai 1937 explodierte er bei der Landung in Lakehurst (New Jersey, USA), als sich die Wasserstofffüllung entzündete. (Quelle Wikipedia)

Eines der größten Luftfahrzeuge, die die Menschheit je gebaut hat, verschlungen von einem Flammenmeer aus entzündetem Wasserstoff – [eine Katastrophe](#), die, abgesehen von spätabendlichen Dokumentarfilmen auf Sendern zweiten und dritten Ranges, nicht mehr im kollektiven Gedächtnis zu sein scheint, auch sonst nicht in Erinnerung gerufen wird, wenn es um den angeblichen Antrieb der Zukunft geht: Wasserstoff.

Die Energie- und Verkehrswende sind längst an den internationalen Finanzmärkten angekommen, Großanleger, Kleinanleger, für jeden bieten sich Möglichkeiten zu investieren.

Alles gern mit dem Versprechen einer Investition in die Zukunft, in gesundes Klima und gute Rendite.

Dass auch alles hochgehen, die Blase platzen – oder besser gesagt *explodieren* – kann, wird genauso selten thematisiert wie die übrigen Schattenseiten der Brennstoffzelle als Antriebsart.

Hauptsache klimafreundlich – wie sauber ist Wasserstoff?

Hauptsache klimafreundlich, schön grün; das ist im Wesentlichen der aktuelle Zeitgeist. Es muss ökologisch sein, ressourcenschonend, den als de facto unausweichlich angekündigten, deklarierten menschengemachten Klimawandel zumindest verzögern, in seiner Härte abmildern... oder anders (ehrlicher): zumindest muss es sich all denjenigen, die auf Tugend setzen, mit dem Zeitgeist gehen wollen, als all das verkaufen lassen.

Das sagen die Autohersteller

Auf wenig Begeisterung stößt das Thema Wasserstoff derweil bei Autoherstellern. Die Brennstoffzelle werde bis Mitte der 20er Jahre nicht „zu vertretbaren Preisen oder im industriellen Maßstab mit der nötigen Energieeffizienz verfügbar sein“, sagte Volkswagen-Boss Herbert Diess letztes Jahr auf der Hauptversammlung - Volkswagen setzt deshalb auf das rein mit Batteriestrom betriebene E-Auto.

Mit dieser Erkenntnis etwa hat sich BMW nach mehr als 30 Jahren Forschung von der Idee des Wasserstoffautos verabschiedet.

Als Daimler-Chrysler und Ford Motor 1997 bei Ballard einstiegen, hieß es: Im Jahr 2005 würden 100 000 Autos mit Brennstoffzellenantrieb vom Band rollen. Heute sind es lediglich Motoren für weniger als 100 Prototypen. Und auch der Börsengang von Ballard Power war alles andere als erfolgreich.

Bis 2005 hat Ballard Verluste von über 500 Millionen Kanadische Dollar angehäuft. So mancher enthusiastische Anleger hatte an Ballard kräftig verloren. Inzwischen behaupten Branchenbeobachter sogar, es komme wahrscheinlich nie zu einer Massenproduktion der mit Brennstoffzellen angetriebenen Autos.

In den 1990er Jahren aber wurde Wasserstoff als die nächste große Energiequelle hochgejubelt, und die Aktien der Unternehmen in diesem Sektor schossen in die Höhe. Bevor sich Elektroautos als die Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren, die Diesel und Benzin verbrennen, durchsetzten, investierten viele der größten Autohersteller stark in die Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie.

Die Kurse stiegen – bis zur großen Ernüchterung

Wasserstoff hat sich jedoch als Alternative zu fossilen Brennstoffen nie wirklich durchgesetzt. Die Technologie war nie kosteneffektiv oder einfach nicht effizient genug. Und da der meiste Wasserstoff aus fossilen Brennstoffen wie Erdgas erzeugt wird, ist er auch nicht unbedingt eine besonders "saubere" Energie, selbst wenn seine Verbrennung keine Emissionen verursacht.

Neuer Hype

Ende der 90iger gab es den ersten Hype um Wasserstoff. Damals stieg z.B. **Plug Power** auf 1300 USD – um danach komplett abzustürzen. Plug Power fiel in den Jahren danach auf 2 Dollar. Börsianer erlitten praktisch Totalverlust. Geht das Spiel jetzt wieder von vorne wieder los?

Rund 20 Jahre nach ihrem letzten Anstieg steigen die Wasserstoffaktien wieder stark an. Die Börsianer sind gerade zu entzückt. Doch wie endet das?

Die Analysten von Panmure Gordon (GB) mahnen zur Vorsicht und weisen auf die Tatsache hin, dass der Sektor komplett übersteuert ist. Nichts als heiße Luft, zigfach hochgejubelt in Börsen-Empfehlungen weltweit!

Der in der Financial Times zitierte Roth-Capital-Analyst Craig Irwin glaubt, dass die hohen Bewertungen von Unternehmen im Wasserstoffsektor nicht nur durch Kleinanleger, sondern auch durch das Wachstum der ESG-Investmentfonds vorangetrieben werden.

„ESG“: Diese drei Buchstaben beschreiben drei nachhaltigkeitsbezogene Verantwortungsbereiche von Unternehmen und bedeutet: „Environmental, Social, Governance“ – ökologisch, sozial verantwortlich, Unternehmensführung.

Die Wasserstoffaktien gehören angeblich in diese Kategorie. Aber wie lange noch?

Das Elektroauto ist auf seltene Erden angewiesen, deren Herkunft häufig fragwürdig oder nicht einwandfrei aufklärbar ist, Gas (CNG) als fossiler Energieträger geht schlicht nicht, weil fossil = böse.

Und Wasserstoff: Wenn er nicht explodiert, verflüchtigt er sich leicht (er ist 14 Mal leichter als Luft). Aber für die Herstellung von Wasserstoff werden oft auch fossile Energieträger eingesetzt, insbesondere Gas und damit ist die Ökologie-Kette bereits versaut. Aus ist er, der Traum vom super sauberen Zukunftsantrieb.

Bedeutet: So grün ist diese Antriebsart oft gar nicht. Auch das könnte an der Börse bald zu einem bösen Erwachen führen.

Das Beispiel Ballard Power

Kaum Umsatz, hohe Verluste, trotzdem Extrembewertung des Unternehmens – das trifft praktisch auf alle Wasserstoff-Firmen zu. Die Börsianer scheint es nicht zu kümmern. Noch nicht.

Wie himmelhoch überbewertet Wasserstoff-Aktien sind zeigt das prominente Beispiel Ballard Power. Die Firma wird an der Börse mit 3,4 Milliarden Euro bewertet, machte 2019 jedoch nur einen Umsatz von 106 Millionen US-Dollar. Der Nettoverlust fiel im Gesamtjahr 2019 mit minus 39,1 Mio. USD um etwa 43 Prozent höher aus als im Vorjahr. Kann das so weitergehen? Wahrscheinlich nicht. Trotzdem stieg die Aktie auf neue Rekordhöhen.

■ Ballard Power (L&S RT)



■ Ballard Power Volumen

keine Volumendaten vorhanden

NEL ASA

Nicht viel anders sieht beim Börsianer-Liebling Nel Asa aus. Der Laden kostet derzeit rund 2,3 Milliarden Euro. Der Umsatz wird für 2020 auf ca. 60 Mio. Euro geschätzt. Die Verluste laufen in Richtung 30 Millionen Euro. Angeblich sollen ab 2021 Gewinne gemacht werden. Doch das ist unsicher. Trotzdem erreichte die Aktie neue Höchstkurse.

Es muss an dieser Stelle noch mal hervor gehoben werden: Börsianer bewerten die Firma mit 2,4 Milliarden, die lächerliche 60 Millionen Umsatz macht und obendrein noch einen Verlust von 30 Millionen produziert!

Krasser geht's nicht - doch der Tag der Abrechnung rückt näher auch wenn Anleger die Aktie derzeit auf neue Höhen hieven.

■ Nel ASA (L&S RT)



□ Nel ASA Volumen

keine Volumendaten vorhanden

Woher der Hype? Droht Anlegern ein Lakehurst?

Warum also erlebt Wasserstoff – [in den Träumen mancher Politiker](#), aber vor allem in den Träumen vieler Anleger – solch einen Hype? Das dürfte zu einem daran liegen, dass das E-Auto versagt hat bevor es überhaupt antreten durfte (zumindest in Deutschland) und zum anderen daran, dass die Forschung zum massentauglichen Brennstoffzellenantrieb massiv staatlich subventioniert wird.

Viele Länder weltweit versuchen irgendwann klimaneutral zu werden. Bei diesen Plänen, die zum Teil mit ehrgeizigem, zum Teil mit irrationalem Tempo verfolgt werden, führt angeblich kein Weg am Wunderzeugs Wasserstoff vorbei. Das ist natürlich Wasser(stoff) auf die Mühlen der Investoren, groß und klein.

Der Anleger, der früh einsteigt und rechtzeitig geht, kann sich quasi mittelbar an den staatlichen Subventionen laben und da immer mehr Anleger so dachten und immer noch denken, bläht sich die Wasserstoff-Aktien-Blase weiter und weiter auf. Auch hieran kann sich der risikoaffine Glückliche, der rechtzeitig aussteigt, laben.

Wasserstoff belebt die Fantasie, dabei steht ein massentauglicher Brennstoffzellenantrieb, also für den privaten Pkw-Nutzer, ohne große Anfangsinvestition, mit ausreichend Reichweite und einem engen Tankstellennetz noch in weiter Ferne, ja ganz am Ende der Entwicklung, deren Beginn wir zurzeit erleben.

Zunächst dürften Schwerindustrie und Schwerlasttransporte – wenn überhaupt – auf Energiegewinnung aus Wasserstoff setzen. Außerdem ist das Problem (oder die Mär) der Klimafreundlichkeit noch nicht völlig behoben.

Die Elektrolyse darf – wenn's grün sein soll – ja nicht mit Strom, der aus fossilen Energieträgern gewonnen wurde, durchgeführt werden. Grauer Wasserstoff, so wird der Wasserstoff genannt, der mit Hilfe fossiler Energieträger gewonnen wird, entspricht nicht dem Zeitgeist. Grün muss er sein, doch das ist keineswegs immer garantiert.

Die Lüge vom „Wasserstoff-Auto“

Grundsätzlich ist der Begriff „Wasserstoff-Auto“ unzutreffend, ja gar irreführend. Eigentlich müsste es Brennstoffzellen-Fahrzeug heißen. Und noch einen Schritt genauer, sind Brennstoffzellenautos eigentlich Elektroautos.

Das Ganze funktioniert so: In einem Fahrzeug ist eine Brennstoffzelle mit einem Wasserstoff-Tank installiert. Jene erzeugt Strom für das Fahren. Der Strom muss jedoch nicht gespeichert werden, wie etwa bei einem reinen Stromer, sondern wird produziert, wenn der Strom gebraucht wird – während der Fahrt.

Eine Batterie bzw. Akku ist dennoch vorhanden. Dies dient als Puffer und soll Lastspitzen abfedern. Diese Lastspitzen können beispielsweise starkes Beschleunigen sein. Außerdem kann die Batterie Rekuperationsenergie, also das Gewinnen von Strom aus der Bremsenergie, speichern.

Derzeit nur 386 „Wasserstofffahrzeuge“

Im Vergleich zu konventionellen Elektroautos ist die Zahl von Brennstoffzellen-Pkw verschwindend gering. Gerade einmal 386 Wasserstofffahrzeuge sind in Deutschland laut Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen (Stand 2019).

Bei einem Gesamt-Fahrzeugbestand von rund 65 Millionen hierzulande ist das ein Anteil von 0,0006 %. Beim Ökokonkurrenten E-Auto sind es immerhin 0,2 %.

Niedriger Wirkungsgrad

Auch Umweltexperten sehen Wasserstoff-Autos skeptisch. Florian Hacker vom Öko-Institut verweist auf den niedrigen Wirkungsgrad - man brauche Strom, um aus Wasser Wasserstoff herzustellen, der in Gastanks gelagert und nach dem Tanken im Auto in Strom gewandelt wird - bei diesen Schritten verliere man Energie.

Hacker rechnet vor: „Nur 25 Prozent der ursprünglichen Energie führt in einem Brennstoffzellen-Fahrzeug zu Fortbewegung, der Rest geht verloren - bei batteriebetriebenen Elektroautos liegt der Wert etwa bei 70 Prozent.“

Hochexplosiv

Eines darf man jedoch auch nicht vergessen: Wasserstoff ist ein hochexplosives Zeug. Bei der Hindenburg, dem Zeppelin, kam es schließlich auch zu einer Explosion.

Wasserstoff wird erst bei -252 °C flüssig. Er wird allgemein in Behältern und Leitungen unter Drücken von 200 bis 700 bar gelagert und transportiert. Tanken ist mit hohem Sicherheitsaufwand verbunden, um einen Austritt von Wasserstoff zu vermeiden, der leicht zu Knallgas-Explosionen führen kann. Im Hinblick auf die Sicherheit ist Wasserstoff der kritischste Brenn- und Treibstoff.

Noch viel dramatischer ist es jedoch, wenn eine Ladung Wasserstoff in einem Auto oder einem LKW explodiert. Denn dort ist der Wasserstoff hochgradig verdichtet. Wenn so ein Vehikel in die Luft geht, dann explodiert nicht nur das Auto, sondern gleich das ganze Straßenviertel.

Deshalb sind die Tanks auch hochgradig abgesichert. So etwas darf nicht passieren. Aber es gibt bisher ja nur wenige Autos oder Fahrzeuge, die mit Wasserstoff betrieben werden. Sollte die Anzahl jedoch in die Höhe schnellen, und tatsächlich irgendwann mal Tausende von diesen Wasserstofffahrzeugen auf der Straße sein, dann sind auch Situationen denkbar, bei denen es zu Unfällen kommt, deren Folgen einfach katastrophal sind.

Spätestens dann, wenn die Explosion eines Wasserstofftanks in einem Auto eine ganze Häuserzeile wegreißt, ist der Wasserstoff-Hype vorbei.

Tankstellen-Explosion in Norwegen

Die Explosion an einer Tankstelle für Wasserstoff-Elektroautos in Kjørbo [bei Oslo, Norwegen](#), hatte im letzten Jahr Diskussionen um die Sicherheit dieser alternativen Antriebsart entfacht.

Auch Standorte in Deutschland wurden daraufhin vorübergehend geschlossen. Der norwegische Wasserstoff-Konzern Nel erklärte, die fehlerhafte Montage von Einschraubstutzen an einem Hochdrucktank als Ursache identifiziert zu haben.

Dadurch habe sich eine Wasserstoff-Gaswolke im Umfeld eines separat von den Zapfsäulen für Autos gelagerten Hochdrucktanks entzündet. Wie es letztlich zu der Entzündung kam, sei noch nicht abschließend geklärt.

Bei der explosionsartigen Verpuffung mit Feuer- und Rauchentwicklung gab es neben einem Sachschaden auch Verletzte. Nel-Konzernchef Jon André Løkke kündigte nach dem Unglück an, dass beim Bau der Wasserstoff-Tankstellen „Sicherheitsvorkehrungen wie in der Luftfahrtbranche“ eingeführt werden. Das beinhalte die genaue Dokumentation, wer die Schrauben angezogen hat, sowie Mehrfachprüfungen.

Eigentlich Raketenantrieb

Wasserstoff ist eines der energieintensivsten Treibstoffe, die überhaupt vorstellbar sind. Das ist auch der Grund, warum Wasserstoff in der neueren Zeit nur in Raketen angewandt wurde. Die kontrollierte Zündung beziehungsweise Explosion ist so stark, dass sie Tausende Tonnen schwere Raketen in den Himmel und in den Orbit befördert.

Jeder hat jedoch auch schon einmal gesehen, wenn so eine Rakete explodiert. Ob man ein solches Szenario unbedingt auf deutschen Straßen sehen möchte scheint sehr zweifelhaft.

Fakt ist jedoch, je mehr Wasserstoff-Autos oder auch -LKW unterwegs sind desto größer ist die Gefahr, dass es auch zu folgenschweren Unfällen kommt. Und das dürfte dann das Ende der Wasserstoffantriebs sein.

Am Tropf subventionswütiger Staaten und fantasievoller Aktionäre

Für den Anleger zuvorderst von Bedeutung sollte jedoch bei aller Sorge um Klima und Menschheit sein, ob das Unternehmen, in das er investiert, profitabel ist. Das ist bei kaum einem der börsennotierten Unternehmen im Bereich Wasserstoff der Fall. Viel eher hängen diese am Tropf subventionswütiger Staaten und fantasievoller Aktionäre.

Ganz eindrückliches Beispiel ist Nikola. Wasserstoffangetriebene Lkw (in Verbund mit E-Antrieb) baut Nikola. Umsatz macht dieses Unternehmen jedoch kaum, von Gewinn ist keine Spur und dennoch war es an der Börse zwischendurch fast so wertvoll wie Ford. Der Wasserstoffmarkt ist volatil, sehr volatil; wie etwa ein Blick auf Powercell zeigt. Von 8 Euro ging es zügig auf über 30 Euro, im Zuge der Pandemie verlor die Powercell-Aktie dann genauso zügig mehr als die Hälfte ihres Wertes.

Genauso so schnell wie sich Kurse vervielfachen, verflüchtigen sich Gewinne in diesem Sektor auch wieder – ganz ähnlich dem Wunderzeugs an dem geforscht wird.

Wasserstoff ist wie bereits erwähnt 14 Mal leichter als Luft und dringt durch die feinsten Ritzen und wenn er sich nicht verflüchtigt, produziert er schnell ein explosives Gemisch.

Anleger müssen Obacht geben, dass sich ihre Investments nicht genauso verflüchtigen oder schlimmer noch mit einem lauten Knall um die Ohren fliegen.

Wasserstoff Aktien: Was tun?

Wasserstoff Unternehmen leben eigentlich nur vom Geld der Aktionäre. Es wird ständig neue Fantasie erzeugt, um Ihnen das Geld aus der Tasche zu ziehen. Zuletzt hatte Ballard Power zur Kasse gebeten mit einer Kapitalerhöhung in Höhe von 250 Millionen Dollar.

Wer wissen will, wie es um die Stimmung von Wasserstoff-Aktien bestellt ist, braucht bei Google nur mal den Begriff „Wasserstoff-Aktien“ einzugeben.

Zu finden ist dort ein Meer von Empfehlungen und naiver Fantasie. Kritische Beiträge gibt es kaum. Und das sollte zu Denken geben, zur Vorsicht mahnen.

Die Börsenerfahrung lehrt, dass solche Übertreibungen irgendwann in einem großen Kurssturz enden. Auslöser könnte sein, wie oben schon erwähnt, dass es zu einem schweren Unfall kommt.

Aber auch ohne Katastrophe zeichnet sich derzeit überhaupt nicht ab, dass es bei Wasserstoff-Autos zu einer Massenproduktion kommt. Deshalb können sich auch Wasserstoff-Aktien nicht von den Gesetzen der Gravitation unabhängig erklären. Irgendwann wird die Stimmung kippen und die Aktien stürzen ab.

Wenn man jedoch bereits in diesem Sektor investiert ist, sollte man größte Vorsicht walten lassen. Empfehlenswert ist ein striktes „Stop Loss Management“.

Alle Kurssteigerungen hängen davon ab, dass immer mehr naive Anleger gefunden werden, insbesondere unerfahrene Börsianer, die hier noch einsteigen wollen und die Kurse nach oben treiben. Der Börsenprofi spricht daher auch von einem „Wasserstoff-Casino.“

Die Welle der Euphorie kann noch einige Zeit laufen - aber wenn sie bricht, dann bricht sie abrupt. Und dann heißt es: Rette sich wer kann.

Wer an der Börse Erfolg haben will, sollte sich Unternehmen anschauen, die tatsächlich eine Zukunft haben und nicht von euphorischen Börsendiensten in den Kurshimmel geschrieben werden. Wer blind mit der Herde läuft, erlebt oft ein böses Erwachen.

Bei den Wasserstoff-Aktien kann man derzeit vermuten, dass der Absturz programmiert ist. Die Börse hat in den letzten Jahrzehnten viele Hypes gesehen. Doch am Ende steht immer der Crash.

Michael Mross



(Jahrgang 1958) stammt aus Köln. 1993 gab Michael Mross sein Debüt bei der Telebörse (n-tv), die "Tagesschau" unter den deutschen Börsensendungen. Michael Mross gilt seitdem als Kultfigur unter Börsianern. Es folgten Finanzmarktsendungen bei N24. Bis 2010 berichtete Michael Mross auch für den größten Finanzsender weltweit - CNBC - für ein internationales Publikum von der deutschen Börse.

Mit 5 Büchern gilt er als Bestsellerautor in der Finanzwelt. Seit 2008 betreibt der Börsenmann Europas größten Wirtschaftsblog MMnews.de.

Herausgeber:

BeJoCo Finanzinformationen GmbH

Motzstraße 61

D-10777 Berlin

Verantwortlicher im Sinne von § 55 II RStV: BeJoCo Finanzinformationen GmbH, Motzstraße 61, D-10777 Berlin

Die BeJoCo GmbH und die Autoren unterliegen den Journalistischen Verhaltensgrundsätzen und Empfehlungen des Deutschen Presserats zur Wirtschaft- und Finanzmarktberichterstattung.

Kontakt:

info@bejoco.de

Geschäftsführung: Lothar Mohs

HRB 209202 Amtsgericht Berlin (Charlottenburg)

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Bitte beachten Sie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen die unter <https://michael-mross-report.de/agb/> abgerufen werden können.

Haftung für Inhalte

Als Diensteanbieter sind wir gemäß § 7 Abs.1 TMG für eigene Inhalte auf diesen Seiten nach den allgemeinen Gesetzen verantwortlich. Nach §§ 8 bis 10 TMG sind wir als Diensteanbieter jedoch nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Verpflichtungen zur Entfernung oder Sperrung der Nutzung von Informationen nach den allgemeinen Gesetzen bleiben hiervon unberührt. Eine diesbezügliche Haftung ist jedoch erst ab dem Zeitpunkt der Kenntnis einer konkreten Rechtsverletzung möglich. Bei Bekanntwerden von entsprechenden Rechtsverletzungen werden wir diese Inhalte umgehend entfernen.

Haftung für Links

Unser Angebot enthält Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb können wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr übernehmen. Für die Inhalte der verlinkten Seiten ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Verlinkung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Verlinkung nicht erkennbar. Eine permanente inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist jedoch ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Links umgehend entfernen.

Urheberrecht

Die durch die Seitenbetreiber erstellten Inhalte und Werke auf diesen Seiten unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Die Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes bedürfen der schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Autors bzw. Erstellers. Downloads und Kopien dieser Seite sind nur für den privaten, nicht kommerziellen Gebrauch gestattet. Soweit die Inhalte auf dieser Seite nicht vom Betreiber erstellt wurden, werden die Urheberrechte Dritter beachtet. Insbesondere werden Inhalte Dritter als solche gekennzeichnet. Sollten Sie trotzdem auf eine Urheberrechtsverletzung aufmerksam werden, bitten wir um einen entsprechenden Hinweis. Bei Bekanntwerden von Rechtsverletzungen werden wir derartige Inhalte umgehend entfernen.

Hinweis auf mögliche Interessenkonflikte

Personen, die Anlage- oder Wertpapierempfehlungen abgeben, sind nach dem Wertpapierhandelsgesetz verpflichtet, das Bestehen möglicher Interessenkonflikte zu offenbaren, die sich daraus ergeben können, dass sie selbst Positionen bei den von ihnen empfohlenen Anlagen oder Wertpapieren eingegangen sind und sich mögliche Preisveränderungen infolgedessen auch in ihrem Vermögen auswirken können. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die BeJoCo GmbH, deren Mitarbeiter und Redakteure Aktien und andere Finanzinstrumente von Unternehmen halten, die in dieser Ausgabe erwähnt worden sind: Keine