

maydornreport

Der Börsenbrief für Technologie- und Wachstumsaktien

LESEPROBE

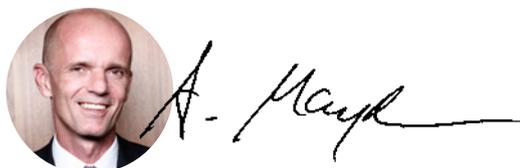
2025 kann kommen, der Favorit bleibt gleich

Liebe Leserin, lieber Leser,

wie immer zum Ende eines Jahres gibt es auch dieses Mal eine Ausgabe des AKTIONÄR, in der alle Börsenbriefautoren ihren Favoriten für das neue Jahr vorstellen. Und ebenfalls – wie immer – ist der Favorit von mir die Aktie von BYD. Nach 2023 und 2024 ist BYD auch für 2025 mein absoluter Favorit, wenn es um die beste Kombination aus Chance und Risiko geht. Nicht etwa, dass ich keine anderen interessanten Aktien hätte, aber es gibt ganz einfach keine, bei der die Ausgangslage und das Potenzial besser sind. Und wenn sich die Entwicklung der letzten Jahre fortsetzt, dann könnte 2025 ein besonders gutes Jahr für die Aktie von BYD werden.

Als ich BYD zum ersten Mal 2023 als Favoriten gewählt habe, gab es bis zum Jahresende gar keine Veränderung, in diesem Jahr liegt sie rund 50 Prozent vorn. Und es spricht eigentlich nichts dagegen, dass BYD im kommenden Jahr um 100 Prozent zulegen kann. Klingt vielleicht etwas wild, aber wenn sich die Aktie von BYD verdoppeln würde, dann läge das KGV auf Basis der Gewinnprognosen für 2025 bei 30. Das wäre dann angesichts des erwarteten Gewinnwachstums von knapp 30 Prozent für 2025 keinesfalls zu teuer, sondern vollkommen angemessen. Und daher wird auch das 12-Monats-Kursziel für BYD angepasst – von aktuell 50,00 Euro auf 66,00 Euro.

Bei allen Aktien werden ab dieser Ausgabe die Umsatz- und Gewinnprognosen angepasst – und zwar von 2024 auf 2025. Das wurde auch langsam Zeit, schließlich ist 2024 fast rum und an der Börse wird nach vorn geschaut und nicht zurück. An der Zusammensetzung der Empfehlungslisten wird sich indes nicht mehr viel ändern, zumindest nicht auf der Verkaufsseite. Es gibt derzeit eigentlich nur zwei Positionen, mit denen ich nicht zufrieden bin, und das sind Samsung SDI und die Bitcoin Group. Warum der Börsenwert der Bitcoin Group mittlerweile um fast 40 Prozent unter dem Wert der Krypto-Eigenbestände liegt, erschließt sich mir nicht – aber ich werde es herausfinden. Jetzt heißt es aber erst mal: Frohes Fest, guten Rutsch und ein gesundes 2025!



Seite 2

BYD – Gewinner dank der besten Batterie

Es ist eigentlich ganz einfach: Wer günstige und gleichzeitig gute Elektroautos verkaufen will, braucht günstige – und gute – Batterien. Während Europa hier mittlerweile komplett abgehängt scheint, setzt BYD einmal mehr noch einen drauf.

Seite 5

Hotlist Aktien

Seite 7

Hotlist Hebel

Seite 9

Hotlist Bitcoin

Seite 10

Hotlist Silber

Seite 4

Impressum & Disclaimer

BYD – Gewinner dank der besten Batterie

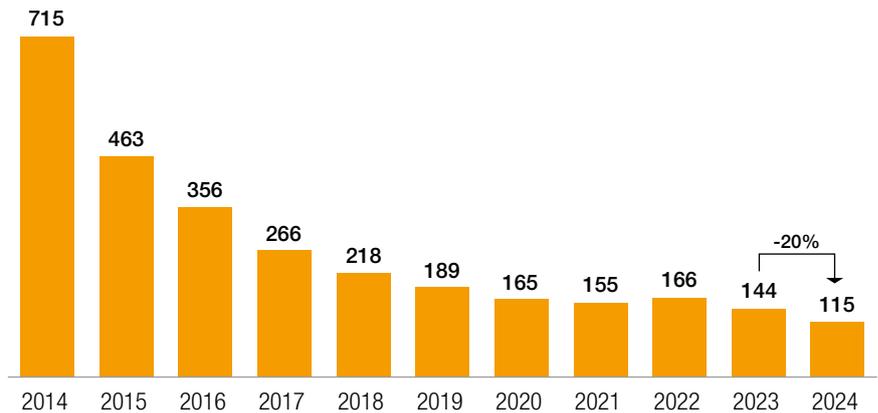
Die Experten von BloombergNEF haben gerade die neuesten Ergebnisse ihrer umfassenden Untersuchung hinsichtlich der Entwicklung der Batteriepreise veröffentlicht. Die gute Nachricht für alle ist: Die Batteriepreise sind in diesem Jahr kräftig gefallen und haben mit durchschnittlich nur noch 115 Dollar pro kWh ein neues Rekordtief erreicht. Der Preisrutsch von 20 Prozent war der stärkste seit 2017 und wurde durch technologische Verbesserungen, geringere Rohstoffkosten, die stärkere Verbreitung der günstigeren LFP-Batterien und letztlich auch durch einen schärfer werdenden Wettbewerb erreicht.

Der durchschnittliche Batteriepreis liegt mit 115 Dollar nur noch knapp über der 100-Dollar-Schwelle, bei der es möglich ist, Elektroautos zu den gleichen Kosten anzubieten wie Autos mit Verbrennungsmotor. Während aber vor allem die westlichen Autohersteller größtenteils noch weitaus höhere Preise für ihre Batterien bezahlen (müssen), liegen die meisten chinesischen Autohersteller schon weit unter dieser Schwelle. Im Schnitt zahlen sie schon jetzt nur 97 Dollar pro kWh für Batterien für E-Autos und sogar nur 90 Dollar für Batterien für E-Busse und E-Nutzfahrzeuge. Und je nachdem wie weit die Batterieproduktion und die Rohstoffbeschaffung – allen voran von Lithium – integriert sind, liegen die Kosten sogar noch deutlich tiefer. Eine absolute Spitzenposition hat dank der extrem tiefen vertikalen Integration BYD. Hier konnten die Batteriekosten schon jetzt auf unter 60 Dollar pro kWh gedrückt werden und im kommenden Jahr ist mit weiteren deutlichen Kostensenkungen zu rechnen – dazu später mehr.

Der Preis ist mehr als heiß

Der gewaltige Kostenvorteil der chinesischen Hersteller, allen voran BYD, ermöglicht es, Elektroautos zu gleichen oder sogar niedrigeren Preisen anzubieten als Verbrenner und dabei unter dem Strich immer noch Geld zu verdienen. Den westlichen Herstellern bleibt nur die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge mit kräftigen Preisabschlägen und hohen Verlusten zu verkaufen oder massiv Marktanteile zu verlieren oder gar nicht erst zu gewinnen. Mittlerweile sind in China 64 Prozent aller Fahrzeugmodelle in der Elektroversion günstiger, als wenn man sie als Verbrenner kauft – noch 2020 lag dieser Anteil bei gerade einmal 23 Prozent. Und in Europa oder auch in den USA gibt es meines Wissens noch kein einziges E-Auto-Modell, das günstiger oder auch nur genauso teuer ist wie ein vergleichbares Verbrennermodell. Im Gegenteil, Elektroautos sind größtenteils sogar

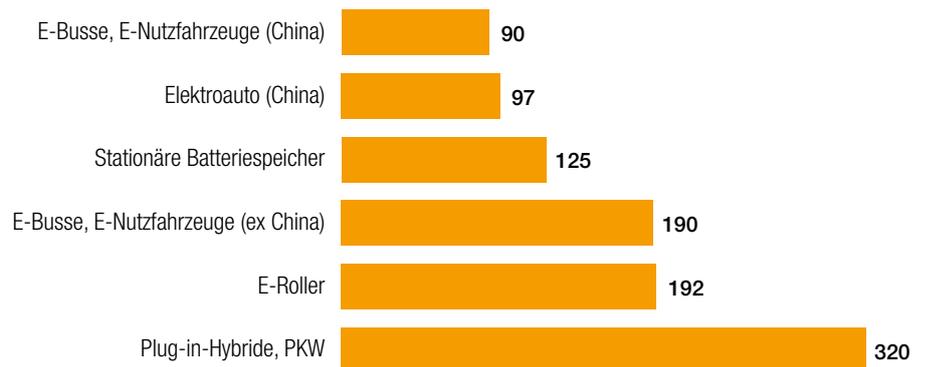
Batteriepreise weltweit, in USD/kWh



Billige Batterien

Die Durchschnittspreise für E-Auto-Batterien sind in diesem Jahr um 20 Prozent auf ein neues Tief gefallen. Aber die realen Preise liegen teilweise noch deutlich tiefer – oder höher.

Batteriepreise je nach Einsatzbereich, in Dollar pro kWh



China gibt den Ton an

In China wird deutlich weniger für Batterien bezahlt als im Rest der Welt. Besonders teuer sind Batterien – aufgrund der geringen Größe – für E-Roller und Plug-in-Hybride.

weitaus teurer als ähnliche Verbrennermodelle. Da muss man sich nicht wundern, dass die Kunden so wenige Elektroautos kaufen. Oder anders ausgedrückt: Es ist fast schon bewundernswert, dass hier in Europa und in den USA überhaupt noch Elektroautos gekauft werden – zumindest solche, die nicht von einem chinesischen Hersteller oder von Tesla stammen.

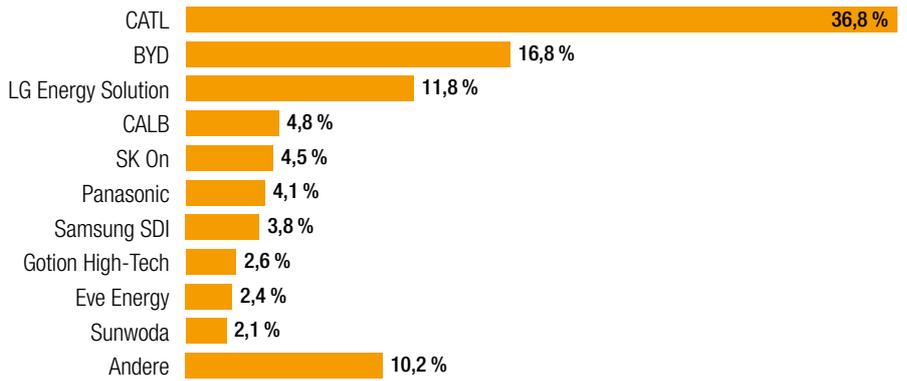
Batterie-Desaster in Europa

Den großen westlichen Autokonzernen bleibt letztlich nur eine Chance, um die Kosten so weit zu senken, um wenigstens annähernd konkurrenzfähig zu werden. Und zwar, wenn die Batterieproduktion selbst in die Hand genommen wird. Hier gab es in den vergangenen Jahren viele Ansätze und es wurde auch viel Geld in die Hand genommen, um in Europa eigene Batterieproduktionen aufzubauen. Spätestens seit der Pleite des Batterieproduzenten Northvolt, der unter anderem von Volkswagen und BMW unterstützt wurde, ist aber klar: Eine echte europäische Batteriekonkurrenz wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Northvolt und auch viele andere angehende Batterieproduzenten scheitern vor allem an mangelndem Know-how und fehlender Erfahrung – und an zu hohen Investitionskosten. Mittlerweile wurden elf der insgesamt 16 geplanten Batteriefabriken in Europa entweder verschoben oder sogar komplett abgesagt. Ganz anders sieht es bei den asiatischen Batterieaktivitäten in Europa aus: Von den 13 geplanten Batteriefabriken liegen zehn voll im Zeitplan, zwei wurden etwas verkleinert und nur ein Projekt wurde abgesagt. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die vor wenigen Jahren vollmundig und mit dicker Brieftasche angekündigte europäische Batterie-Offensive grandios gescheitert ist. Die Abhängigkeit von Batterien aus China oder Südkorea ist nicht kleiner geworden, sie hat sich sogar noch vergrößert. Die zehn größten Batteriehersteller der Welt kommen alle aus China, Südkorea oder Japan. Allein CATL und BYD haben einen Weltmarktanteil von über 50 Prozent (siehe Grafik rechts oben).

LFP überholt NMC

Immer beliebter werden die LFP-Batteriezellen, die mittlerweile die NMC-Batteriezellen in der Verbreitung – zumindest in China – klar abgehängt haben (siehe Grafik rechts unten). LFP-Batteriezellen beinhalten Lithium, Eisen und Phosphat und kom-

Marktanteile Batteriehersteller für Elektroautos, Januar-Oktober 2024



CATL vor BYD und LG Energy

Der weltweite Markt für E-Auto-Batterien ist fest in asiatischer Hand. CATL und BYD kommen allein auf über 50 Prozent Marktanteil. Die weltweite Nummer 3 ist LG Energy.

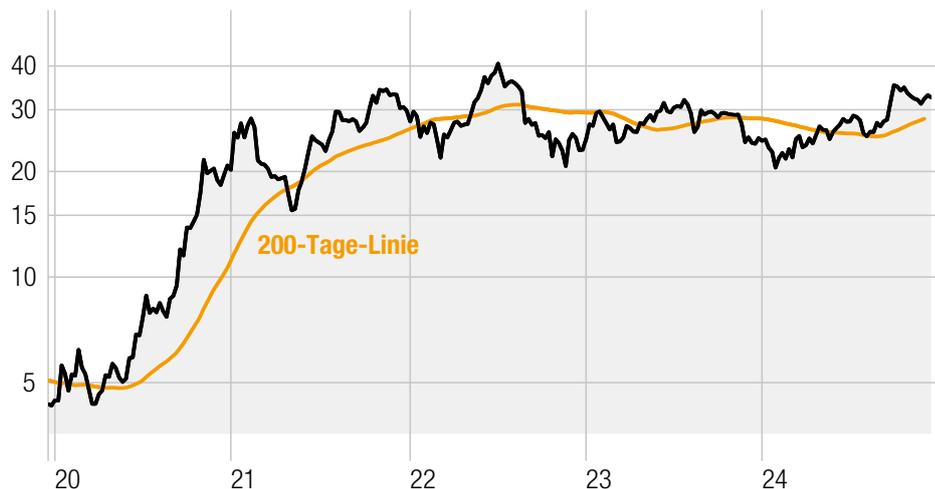
Batterieproduktion China: LFP vs. NMC, in GWh



LFP-Zellen immer beliebter

Bis Anfang 2021 hatten NMC-Batteriezellen leicht die Nase vorn, dann begann – in China – der Siegeszug der LFP-Zellen. Ausgelöst durch BYD, das (fast) voll auf LFP setzt.

men ohne die kritischen und knappen Rohstoffe Kobalt und Nickel aus, die für NMC-Zellen benötigt werden. LFP-Zellen sind zudem günstiger in der Produktion, haben eine längere Haltbarkeit und ein deutlich geringeres Brandrisiko bei Unfällen. Der größte Nachteil der LFP-Zellen ist die geringere Energiedichte und damit der größere Raumbedarf und das höhere Gewicht. Aber hier gab und gibt es immer neue Fortschritte. Und damit wären wir wieder bei BYD.



Die Blade-Batterie 2.0 kommt

BYD setzt schon seit vielen Jahren nahezu ausschließlich auf LFP-Zellen. Ein echter Quantensprung gelang im Jahr 2020 mit der Einführung der Blade-Batterie. Sie verdankt ihren Namen den sehr langen Batteriezellen, die einer Schwertklinge (blade) ähneln. Die Blade-Batterie überzeugt durch ihre hohe Sicherheit und eine relativ hohe Energiedichte und sie ist aufgrund ihrer geringen Produktionskosten der Schlüssel für den Erfolg des gesamten BYD-Konzerns. Lange Zeit wurde über eine neue Version der Blade-Batterie spekuliert, jetzt ist es endlich so weit. Noch im ersten Halbjahr 2025 soll die zweite Generation der Blade-Batterie auf den Markt kommen – und zwar gleich in zwei Varianten. Die erste soll zwar nur eine etwas höhere Energiedichte haben (160 Wh/kg statt bisher 150 Wh/kg), dafür aber extrem schnell aufladbar sein. Die Laderate soll bei 8C liegen, was bedeutet, dass sich die Batterie theoretisch achtmal in einer Stunde komplett aufladen lässt. Umgerechnet benötigt ein kompletter Ladevorgang also lediglich 7,5 Minuten. Die zweite Version der neuen Blade-Batterie hat zwar nur eine Laderate von 3C, aber dafür eine sehr hohe Energiedichte von 210 Wh/kg.

Margen rauf, Preise runter

Trotz der deutlich verbesserten Leistungen sollen die Kosten für die neue Blade-Batterie nicht steigen bzw. sogar fallen. Die schnellladefähige Version mit 160 Wh/kg soll preislich etwa auf dem Niveau der aktuellen Blade-Batterie liegen. Die energiedichtere Version (210 Wh/kg) soll sogar rund 15 Prozent günstiger werden. Fakt ist: Mit der neuen Generation der Blade-Batterie wird BYD seinen ohnehin schon gewaltigen Vorsprung in der Batterietechnologie weiter ausbauen. Und dabei gleichzeitig noch die Margen erhöhen oder aber bei Bedarf seine Verkaufspreise senken können.

2025 wird noch dynamischer

Aber nicht nur die neue Batterietechnologie wird BYD im nächsten Jahr weiter beflügeln. Denn überraschend soll schon im November die Autoproduktion im neuen Werk in Ungarn anlaufen. Eigentlich war der Produktionsstart erst für 2027 vorgesehen. Doch damit nicht genug: BYD hat gerade sein drittes Auto-Frachtschiff in Betrieb genommen. Es soll bereits voll beladen mit 7.000 Elektroautos auf dem Weg nach Europa sein. Bei BYD läuft eben alles etwas schneller und dynamischer als bei den herkömmlichen Autoherstellern. Und immerhin ist in diesem Jahr auch endlich wieder etwas Schwung in den Kurs der Aktie gekommen. Im kommenden Jahr sollte es auch da deutlich dynamischer zugehen.

BYD, in Euro

Die BYD-Aktie hat ein gutes Jahr hinter sich. Das Rekordhoch von 2022 ist zum Greifen nah. Geht es darüber hinaus, könnte es zu einem ähnlichen Anstieg wie im Jahr 2020 kommen.

Impressum:

Herausgeber
Börsenmedien AG
Am Eulenhof 14
95326 Kulmbach

Vorstand: Bernd Förtsch
Aufsichtsratsvorsitzende: Michaela Förtsch

Aboverwaltung:

Tel.: +49 (0) 9221 9051 - 110
E-Mail: team@maydornreport.de

Verantwortlicher Redakteur (i.S.d.P.):
Alfred Maydorn

Layout: Bernd Raubbach

Lektorat: Merle Gailing

RECHTLICHE HINWEISE

Urheberrecht:

Alle Rechte vorbehalten. Sämtliche Inhalte dieser Ausgabe dürfen nur für private Zwecke genutzt werden, eine Weitergabe an Dritte ist grundsätzlich untersagt. Die Verwendung der Inhalte zu anderen als privaten Zwecken bedarf der vorherigen Zustimmung der Börsenmedien AG.

Allgemeiner Hinweis:

Wir machen Sie vorsorglich darauf aufmerksam, dass die in unseren Produkten enthaltenen Finanzanalysen und Empfehlungen zu einzelnen Finanzinstrumenten eine individuelle Anlageberatung durch Ihren Anlageberater oder Vermögensberater nicht ersetzen können. Unsere Analysen und Empfehlungen richten sich an alle, in ihrem Anlageverhalten sehr unterschiedliche Abonnenten und Leser und berücksichtigen damit in keiner Weise persönliche Anlagesituationen. Den Artikeln, Empfehlungen, Charts und Tabellen liegen Informationen zugrunde, die die Redaktion für zuverlässig hält. Eine Garantie für die Richtigkeit kann die Redaktion jedoch nicht übernehmen. Jeder Haftungsanspruch, insbesondere für Vermögensschäden, die aus der Heranziehung der Ausführungen für die eigene Anlageentscheidung resultieren, muss daher grundsätzlich abgelehnt werden.

Risikohinweis:

Jedes Finanzinstrument ist mit Risiken behaftet. Im schlimmsten Fall droht ein Totalverlust. Alle Angaben stammen aus Quellen, welche die Redaktion für vertrauenswürdig hält, ohne eine Garantie für die Richtigkeit übernehmen zu können. Die redaktionellen Inhalte stellen keine Aufforderung zum Kauf oder Verkauf eines Finanzinstruments dar, sondern geben lediglich die Meinung der Redaktion wieder.

HOTLIST BITCOIN

1.000-Prozent-Spekulation

Name	WKN	Empfehlungsdatum	Empfehlungskurs	Aktueller Kurs	Performance	Kursziel (12 Monate)	Empfohlene Depotgewichtung
BITCOIN MINI-FUTURE		22./23.01.24	7,95 €	62,70 €	+688 %	88,00 €	1 %
	Marktkapitalisierung	-	Umsatz 2025e	-	KGV 2025e	-	Charttrend ▲

Weitere Spekulationen

Name	WKN	Empfehlungsdatum	Empfehlungskurs	Aktueller Kurs	Performance	Kursziel (12 Monate)	Empfohlene Depotgewichtung

HOTLIST SILBER

500-Prozent-Spekulation

Name	WKN	Empfehlungsdatum	Empfehlungskurs	Aktueller Kurs	Performance	Kursziel (12 Monate)	Empfohlene Depotgewichtung
[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]	[Blurred]

Name	WKN	Empfehlungsdatum	Empfehlungskurs	Aktueller Kurs	Performance	Kursziel (12 Monate)	Empfohlene Depotgewichtung
SILBER TURBO-CALL	[Blurred]	09.09.24	7,77 €	9,68 €	24,6 %	17,00 €	1 %
[Blurred]	Marktkapitalisierung	-	Umsatz 2025e	-	KGV 2025e	-	Charttrend ▼

[Blurred]							
[Blurred]							
[Blurred]							
[Blurred]							
[Blurred]							
[Blurred]							