

## Asset Management Aktiengeschäft

### Thematische Aktien: Schutz und Sicherheit



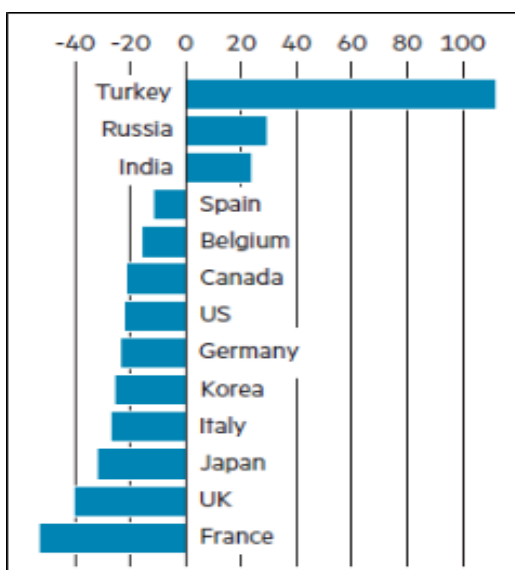
#### Die Zukunft des Automobilverkehrs: Wie wichtig sind Schutz- und Sicherheitsthemen?

Dr. Patrick Kolb, Fondsmanager, Credit Suisse

Liebe Leserinnen und Leser,  
ein Zeitreisender aus den 1960er Jahren würde überrascht feststellen, dass sich die Grundzüge des Verkehrswesens nicht dramatisch verändert haben: Die Züricher Trams sind auch im neuen Design immer noch weiß-blau gefärbt, die Züge fahren immer noch auf Stahlschienen, das Auto hat immer noch vier Räder und einen Fahrer, und die Stoßzeiten mit ihren massiven Verkehrsstaus sind so akut wie eh und je. Hinter den Kulissen jedoch spielt sich ein heftiger Umbruch ab: Unserer Überzeugung nach dürfte sich das Mobilitätsverhalten in den nächsten zehn Jahren grundlegend verändern.

In dieser Publikation möchten wir aufzeigen, wie die Zukunft des Verkehrswesens und der Autoindustrie aussehen könnte. Eine Statistik zur Verkehrssicherheit bildet den Einstieg, danach skizzieren wir die Trends zur Automatisierung und Konnektivität. Zum Schluss werfen wir einen Blick in unsere Kristallkugel, indem wir eine Hypothese zu Peak Horse (Nachfragewende bei Pferden) bzw. Peak Car (Nachfragewende bei Autos) aufstellen, um dann ein Fazit zu ziehen.

Grafik 1: Verkehrsunfälle mit Personenschäden  
(Änderung in %, 2000–2013)



Quelle: Financial Times (2015): The Future of Transport, in: Financial Times, Special Report, 14. Dez. 2015, S. 2.

#### Was ist neu im Bereich „Schutz und Sicherheit“ im Automobilverkehr?

Auch wenn sich dem Anschein nach seit den 1960er Jahren nur langsam etwas verändert hat, hat sich laut Verkehrsexperten hinter den Kulissen vieles getan: Mit technologischen Mitteln wurden verbesserte Verkehrsleitsysteme und Straßeninfrastrukturen geschaffen. Ein moderner Personenwagen lässt sich nicht mehr mit dem Auto der Sechzigerjahre vergleichen, denn er ist, aufgrund des technologischen Fortschritts, wesentlich sicherer geworden. Grafik 1 zeigt, dass die Verkehrsunfälle mit Personenschäden in

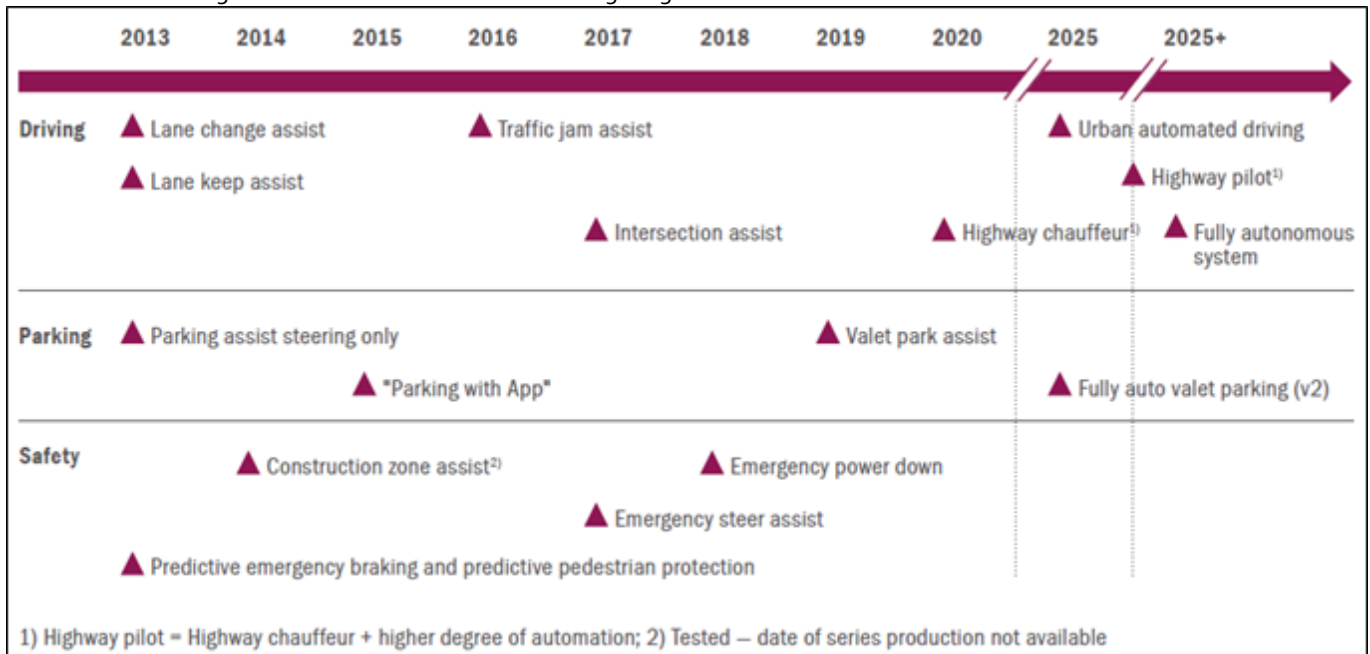
ausgewählten Industrieländern zwischen 2000 und 2013 zurückgingen. In gewissen Entwicklungsländern haben sie dagegen zugenommen; in manchen Ländern wie der Türkei oder Russland sogar in einem ziemlich dramatischen Ausmaß. Ein Großteil der erhöhten Verkehrssicherheit in Industrieländern geht auf Verbesserungen in Fahrzeugdesign und -ausstattung, Geschwindigkeitsüberwachung, wirksame Vorschriften gegen Alkohol am Steuer und den Einsatz von Sicherheitsgurten zurück. Für die OECD stellt der Einsatz von Sicherheitsgurten eine der wirksamsten Maßnahmen zur Lebensrettung und zur Verminderung von schweren unfallbedingten Personenschäden dar.<sup>1</sup>

In den letzten Jahrzehnten haben sich weltweit auch die Straßennetze signifikant verbessert. Im Gegenzug sorgen die immer erschwinglicheren Fahrzeuge auch für neue Probleme in den Städten, beispielsweise in Form von Staus. Verkehrsexperten schlagen neuartige Lösungen vor, etwa unterirdische oder dreistöckige Straßennetze. Laut der Financial Times nutzen die meisten Länder Technologien zur Verbesserung ihrer Infrastruktur, um ihre Verkehrswege besser zu vernetzen und effizienter zu gestalten. Das Internet dürfte unserer Ansicht nach die Arbeitsweg- und Reiseplanung revolutionieren. Heutzutage besteht das Hauptproblem darin, die verschiedenen Verkehrsmittel, wie Schienen-, Fahrrad-, Fußgänger- und Automobilverkehr, in ein benutzerfreundliches, sicheres und nachhaltiges System einzubinden.<sup>2</sup>

### Neue Trends im Automobilverkehr: Automatisierung und Konnektivität

Laut der Weltgesundheitsorganisation sterben jedes Jahr rund 1,25 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen und bis zu 50 Millionen tragen Verletzungen unterschiedlichen Schweregrades davon. Des Weiteren schätzt das US-amerikanische Verkehrsministerium, dass über 90 % aller Unfälle durch menschliches Versagen verursacht werden; das schließt Alkohol (31 % aller Unfälle) und Geschwindigkeitsüberschreitungen (29 % aller Unfälle) als Ursachen mit ein.<sup>3</sup> 90 % der Unfälle mit tödlichem Ausgang ereignen sich in Ländern mit mittlerem oder geringem Durchschnittseinkommen.<sup>4</sup> Die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) gibt an, dass die wirtschaftliche Belastung durch Unfälle allein in den USA jedes Jahr nahezu USD 250 Milliarden beträgt,

Grafik 2: Entwicklung des autonomen Fahrens: Umsetzung ausgewählter autonomer Fahrfunktionen



Quelle: Roland Berger

<sup>1</sup> Quelle: OECD (2015): Road Safety Annual Report 2015, S. 12, URL: [http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2015\\_irtad-2015-en](http://www.oecd-ilibrary.org/transport/road-safety-annual-report-2015_irtad-2015-en), 23.12.2015.

<sup>2</sup> Quelle: Financial Times (2015): Global cities look to technology to drive change, in: The Financial Times, The Future of Transport, Special Report, in: The Financial Times, 14. Dez. 2015, S. 1.

<sup>3</sup> Quelle: NHTSA (2015): Traffic Safety Facts, Juli 2015, URL: <http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/812169.pdf>, 28.12.2015.

<sup>4</sup> Quelle: Weltgesundheitsorganisation (2015): Global status report on road safety 2015, Oktober 2015, S. 2, URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/), 23.12.2015.

Produktivitätsverluste, Prozess- und Gerichtskosten, Staus und Notfalldienste inbegriffen.<sup>5</sup> Forscher sind jedoch der Meinung, dass vieles davon eliminiert werden könnte, wenn Fahrer ihre Fahrzeuge nicht länger aktiv steuern müssten. Selbstfahrende Autos gelten als bahnbrechende Neuerung für Gesundheit und Sicherheit auf den Straßen, da sie Verkehrsunfälle drastisch reduzieren könnten. Ihr Hauptvorteil besteht darin, dass Fernerkundungstechnologien, Radarsensoren und Kameras mit ihren 360°-Blickwinkeln Situationen besser einschätzen können als Menschen, die realistisch betrachtet nur in eine Richtung sehen können.<sup>6</sup> Obwohl bestimmte Funktionen des sogenannten autonomen Fahrens bereits verfügbar sind, dürften hochgradig automatisierte Fahrzeuge unseres Erachtens nach wahrscheinlich nicht vor Ende dieses Jahrzehnts zu erwarten sein. Grafik 2 zeigt den voraussichtlichen Zeitablauf der Umsetzung bestimmter Funktionen des autonomen Fahrens. Heute schon werden Fahrzeuge mit halbautomatischen Funktionen wie Stau-, Spurwechsel- und Parkassistenten ausgestattet. Wir glauben, dass in den nächsten fünf bis zehn Jahren Fahrzeuge mit nahezu vollständiger Automatisierung auf bestimmten Autobahnen oder Straßen zum Einsatz kommen werden. Maßgebend dabei ist, dass der Fahrer vollständig verantwortlich bleiben wird (analog den heutigen Flugzeugpiloten).

Die Ära selbstfahrender Autos liegt wohl noch einige Jahre in der Zukunft (2025+); der technische Weg dorthin entwickelt sich jedoch rapide. Wir sind der Meinung, dass auf diesem Weg neben der Behandlung regulatorischer Themen noch ein weiterer essenzieller Schritt erforderlich ist: Die Ausstattung mit Konnektivitätsfunktionen, sodass Fahrzeuge „miteinander“ kommunizieren und beispielsweise Daten zu Straßen- und Verkehrsbedingungen austauschen können.<sup>7</sup> Mit anderen Worten bedeutet das, Fahrzeuge werden zu Sensoren, indem sie wichtige Informationen über ihre Umgebung kommunizieren.<sup>8</sup> Unserer Ansicht nach dürften die Automatisierungsmöglichkeiten ab 2020 zunehmen, sodass sich Fahrzeuge zu sichereren und produktiveren Mobilgeräten entwickeln, vergleichbar mit einem dynamischen Büro oder einem Wohnzimmer. Verkehrsexperten sind der Ansicht, dass die Einführung von vollständig autonomen Fahrzeugen mit Haus-zu-Haus-Kapazität vor 2030 bis 2040 nicht zu erwarten sein wird.<sup>9</sup>

### Ein Blick in die Kristallkugel: Peak Horse, Peak Car?

Selbstfahrende Fahrzeuge dürften unserer Ansicht nach erhebliche Folgen sowohl für die Automobilindustrie als auch für unsere Gesellschaft haben. Manche Analysten sind der Meinung, dass dieser Wandel den Weg für eine „Sharing Economy“ ebnet könnte, in der Fahrzeuge eher gemietet als neu gekauft werden.<sup>10</sup> Infolgedessen könnte bei Fahrzeugen ein Absatzeinbruch von über 40 % anstehen. Das mag zwar ein extremes Szenario sein, jedoch bietet ein Blick auf vergleichbare historische Entwicklungen, beispielsweise in der Pferdepopulation in den USA, unseres Erachtens nach aber einige interessante Erkenntnisse: Bevor das Automobil entwickelt wurde, wurden Pferde für Aufgaben eingesetzt, die heutzutage Fahrzeugen zuteilwerden. Für die meisten Menschen waren Pferde entweder ein Fortbewegungsmittel, ein Werkzeug (z. B. beim Pflügen von Ackerland) oder ein Status- bzw. Leistungssymbol (z. B. Vollblutzuchten oder Dressurpferde). Als jedoch mit dem ab 1908 gebauten Ford Modell T der Siegeszug des Automobils einsetzte, erreichte der Pferdebestand in den 1920er Jahren in den USA seinen historischen Höhepunkt. Ab 1930 jedoch lag die Anzahl der Autos je Einwohner über der Anzahl der Pferde pro Einwohner (siehe Grafiken 3 und 4).<sup>11</sup>

<sup>5</sup> Quelle: National Highway Traffic Safety Administration (2015): The Economic and Societal Impact Of Motor Vehicle Crashes, May 2015 (revised), S. 1, URL: [www-nrd.nhtsa.dot.gov/pubs/812013.pdf](http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/pubs/812013.pdf), 23.12.2015.

<sup>6</sup> Quelle: Financial Times (2015): Automated autos may be a game changer for health and safety, in: The Financial Times, The Future of Transport, Special Report, 14. Dez. 2015, S. 4.

<sup>7</sup> Quelle: The Economist (2015): Upsetting the Apple car, in: The Economist, 21. Feb. 2015, URL: <http://www.economist.com/news/business/21644149-established-carmakers-not-tech-firms-will-win-race-build-vehicles>, 28.12.2015.

<sup>8</sup> Der nachstehende Link führt Sie zu einem Beispiel für ein selbstfahrendes Konzeptauto, das 2015 von Mercedes auf der Fachmesse für Unterhaltungselektronik CES vorgestellt wurde: <http://www.cnet.com/news/mercedes-benz-unveils-luxury-concept-self-driving-car/>, 28.12.2015.

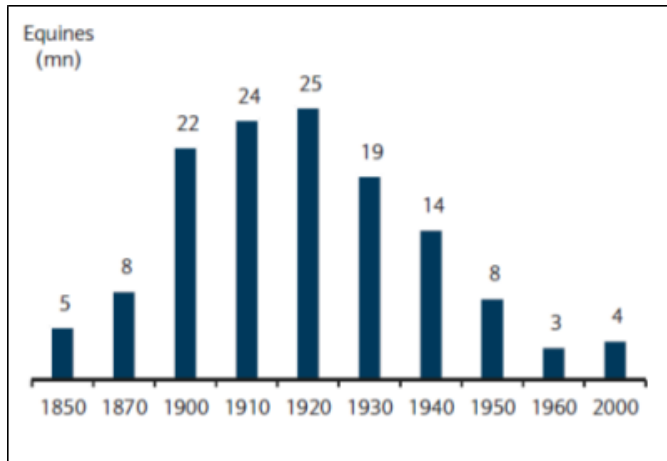
<sup>9</sup> Quelle: Roland Berger (2014): Autonomous driving: Disruptive innovation that promises to change the automotive industry as we know it, Nov. 2014, S. 7, URL: [http://www.rolandberger.ch/media/pdf/Roland\\_Berger\\_TABAutonomousDrivingfinal20141211.pdf](http://www.rolandberger.ch/media/pdf/Roland_Berger_TABAutonomousDrivingfinal20141211.pdf), 28.12.2015.

<sup>10</sup> Quelle: Wall Street Journal (2015): Could Self-Driving Cars Spell the End of Ownership?, in: The Wall Street Journal, 1. Dez. 2015, URL: <http://www.wsj.com/articles/could-self-driving-cars-spell-the-end-of-ownership-1448986572>, 28.12.2015

<sup>11</sup> Quelle: Barclays (2015): Disruptive Mobility, Equity Research, 19. Mai 2015, S. 29.

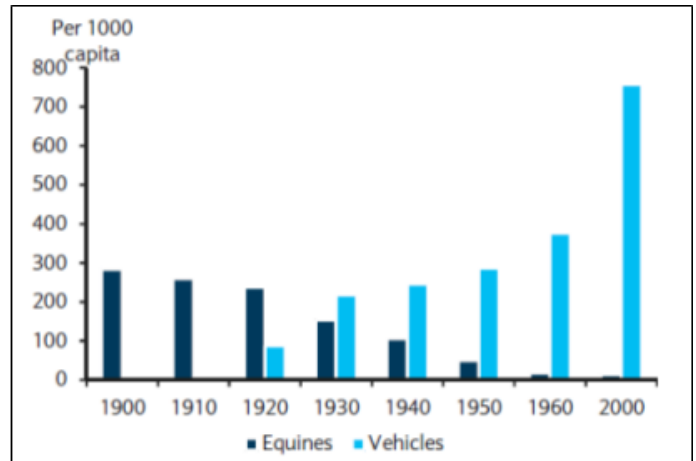
Die heutige Pferdepopulation liegt mit 4 Millionen um rund 85 % unter der damals höchsten Pferdepopulation von etwa 25 Millionen Tieren. Heutzutage werden Pferde meistens zum Freizeitvergnügen, für Wettkämpfe oder Rennen eingesetzt. Wir halten es daher für plausibel, dass es in Zukunft einen kleineren (Luxus-)Automobilmarkt geben wird, wobei Fahrzeuge vereinzelt entweder für Arbeitszwecke oder als Status- bzw. Leistungssymbol gekauft werden. Unserer Meinung nach ist es langfristig für die große Mehrheit der Menschen wirtschaftlich sinnvoller, Privatfahrzeuge durch gemeinsam genutzte selbstfahrende Fahrzeuge zu ersetzen, analog dem Pferdeersatz durch das Modell T.<sup>12</sup>

Grafik 3: Peak Horse: US-Pferdepopulation 1850 - 2000



Quelle: Barclays

Grafik 4: Anzahl Pferde vs. Anzahl Fahrzeuge pro 1'000 Einwohner (1900 – 2000)



Quelle: Barclays

## Fazit

Wie rasch die Trendwende eintritt, ist eine hitzige Diskussion unter Experten. Wir selbst sind der Meinung, dass die Technologie schon heute derart weit entwickelt ist, dass sich bei selbstfahrenden Fahrzeugen nur noch die Frage nach dem Zeitpunkt ihrer Einführung stellt. Im Rahmen dieser Diskussion betonen wir, dass der Stellenwert der Sicherheitsaspekte an Bedeutung zunimmt. Verkehrsnetze sind laut der Financial Times anfällig für Hackerangriffe: Da sich alle diese Netze, von Fahrzeugen über Flugzeuge bis hin zu Zügen, mit dem Internet verbinden, ist es nur eine Frage der Zeit, bis Hacker Angriffsmöglichkeiten finden werden. Eine einzige Schwachstelle in einem mit einem komplexen Netz verbundenen Gerät kann schwerwiegende Folgen für das ganze Verkehrswesen haben. Wenn Fahrzeuge die Fähigkeit zur Fernkommunikation haben, kann die Überwachung der Sicherheit der einzelnen Komponenten zur Herausforderung werden.<sup>13</sup>

Unserer Meinung nach ist dieses Anlagethema für langfristig orientierte Anleger ausgesprochen reizvoll. Noch steht es überdies am Anfang eines lang anhaltenden Wachstumszyklus. Wir sind der Meinung, dass die anstehenden Mobilitätsumbrüche in den nächsten Jahren enorme Chancen für alle Beteiligten bieten werden. Sowohl als Konsumenten wie auch als Bürger dürften wir alle erheblich von einem effizienteren Verkehrswesen, weniger Staus und höherer Sicherheit profitieren. Bei den herkömmlichen Automobilherstellern rechnen wir allerdings mit neuen Herausforderungen aufgrund einer Nachfragerwende (Peak Car), die sich durchaus mit der oben besprochenen Nachfragerwende bei Pferden (Peak Horse) vergleichen lässt. Derzeit stehen die Gewinner und Verlierer dieses Umbruchs noch nicht fest. Wir halten die Verkehrssicherheit in Kombination mit der IT-Sicherheit für eine der interessantesten Anlagechancen, da diese ineinander gekoppelten Bereiche in Zukunft noch weiter an Bedeutung gewinnen dürften. Aus diesem Grund setzen wir auf Beteiligungen an führenden Unternehmen mit innovativen Lösungsangeboten und legen einen besonderen Schwerpunkt auf die Bereiche Big-Data-Analytik, Verkehrsleitsysteme, Sensoren und Netzwerksicherheit.

<sup>12</sup> Als Inspiration zu diesem Thema diente der Podcast auf Asymcar 6 (2013): Peak horse, 22. Okt. 2013, URL: <http://www.asymcar.com/?p=124>, 28.12.2015.

<sup>13</sup> Quelle: Financial Times (2015): Hackers in „white hats“ join effort to thwart the bad guys, in: The Financial Times, The Future Of Transport, Special Report, 14. Dez. 2015, S. 3.

Weitere Informationen (wie aktuelle Fonds-Factsheets, Performanceberichte oder Quartalskommentare) finden Sie [hier](#) oder bei Ihrem Kundenberater.

**CREDIT SUISSE AG**  
**credit-suisse.com**

**DISCLAIMER**

The information provided herein was produced by Credit Suisse AG and/or its affiliates (hereafter "CS") with the greatest of care and to the best of its knowledge and belief.

The information and views expressed herein are those of CS at the time of writing and are subject to change at any time without notice. They are derived from sources believed to be reliable.

CS provides no guarantee with regard to the content and completeness of the information and does not accept any liability for losses that might arise from making use of the information. If nothing is indicated to the contrary, all figures are unaudited. The information provided herein is for the exclusive use of the recipient.

Neither this information nor any copy thereof may be sent, taken into or distributed in the United States or to any U. S. person (within the meaning of Regulation S under the US Securities Act of 1933, as amended).

It may not be reproduced, neither in part nor in full, without the written permission of CS. Equities are subject to market forces and hence fluctuations in value, which are not entirely predictable.

The fund is domiciled in Luxembourg. The representative in Switzerland is Credit Suisse Funds AG, Zurich. The paying agent in Switzerland is Credit Suisse AG, Zurich. The prospectus, the simplified prospectus and/or the Key Investor Information Document (KIID) and the annual and half-yearly reports may be obtained free of charge from Credit Suisse Funds AG, Zurich or from any branch of Credit Suisse AG in Switzerland.

Copyright © 2016 Credit Suisse Group AG and/or its affiliates. All rights reserved.

Luxembourg

This document is distributed by CREDIT SUISSE (LUXEMBOURG) S.A. ("CSLux"), which is authorized as a credit institution in the Grand Duchy of Luxembourg and under the prudential supervision of the Luxembourg supervisory authority of the financial sector, the Commission de Surveillance du Secteur Financier (CSSF), 110, route d'Arlon, L-2991 and part of the Credit Suisse group. This document has been prepared by CS AG and not by CSLux.

CSLux was not involved in the production of this document. CSLux provides no guarantee with regard to its content and completeness and does not accept any liability for losses which might arise from making use of this information.

This document constitutes marketing material. It does not constitute investment research. It has not been prepared in accordance with legal requirements designed to promote the independence of investment research and it is not subject to any prohibition on dealing ahead of the dissemination of investment research.

This document is intended only to provide general and preliminary information and shall not be construed as the basis for any investment decision nor as an offer or a solicitation to conclude a transaction in financial instruments or to subscribe to banking services. The liability of CSLux may not be engaged as regards any investment, divestment or retention decision taken by an investor/recipient on the basis of this document. Each investor/recipient shall make his/her own appraisal of the tax, legal, accounting and other financial merits and risks of his/her investment regardless of the opinion expressed in the document. An investor must particularly ensure the suitability of his/her investment as regards his/her financial and fiscal situation, his knowledge and experience in financial instruments and his/her investment objectives. The investor bears all the risks of losses in connection with his/her investment.

This document shall not be construed as a personal recommendation as regards the financial instruments/investment strategies mentioned in the material. This document does not constitute an investment advice, it does not take into account the recipient's economic situation, his/her current assets or liabilities, his/her knowledge and experience in financial instruments and markets, his/her investment purposes, investment horizon, risk profile and preferences.

This document is addressed to the recipient on the basis of the recipient's explicit request. This document is for the exclusive use of the recipient. Any use of this information by the recipient is under the sole responsibility of the recipient. This document may not be reproduced or disseminated either in part or in full without the written permission of CSLux. This document is not intended for persons who, due to their nationality or place of residence, are not permitted to receive such information under local law. Neither this document nor any copy thereof may be sent, taken into or distributed in the United States or to any U. S. person (within the meaning of Regulation S under the US Securities Act of 1933, as amended).

Copyright © 2015 CREDIT SUISSE (LUXEMBOURG) S.A., registered office: 5, rue Jean Monnet, L-2180 Luxembourg, Grand Duchy of Luxembourg, R.C.S. Luxembourg n° B 11756. All rights reserved.

Liechtenstein

For institutional investors only. The shares offered are exclusively offered to a limited group of investors, in all cases and under all circumstances designed to preclude a public solicitation in Liechtenstein. This document may not be reproduced or used for any other purpose, nor be furnished to any other person other than those to whom copies have personally been sent. This offer is a private offer, this material and the transactions described therein are therefore not nor have been subject to the review and supervision of the Liechtenstein Financial Market Authority.

Nur für institutionelle Anleger. Das Zeichnungsangebot ist einer begrenzten Anlegergruppe vorbehalten. Ein öffentliches Angebot in Liechtenstein ist in allen Fällen und unter allen Umständen ausgeschlossen. Das vorliegende Dokument darf nicht zu anderen Zwecken verwendet oder vervielfältigt werden und ist ausschliesslich für Personen bestimmt,

denen das Dokument persönlich zugesendet wurde. Bei diesem Angebot handelt es sich um ein privates Zeichnungsangebot. Die vorliegenden Unterlagen und die darin beschriebenen Transaktionen unterliegen deshalb nicht der Aufsicht und Überprüfung durch die Finanzmarktaufsicht Liechtenstein.

Italy

Performance indications do not consider commissions levied at subscription and/or redemption. Furthermore, no guarantee can be given that the performance of the benchmark will be reached or outperformed.

Financial instruments mentioned in this document could be considered complex products and therefore may not be suitable for retail clients.

PERFORMANCE OBTAINED IN THE PAST DOES NOT CONSTITUTE ANY WARRANTY FOR FUTURE.

BEFORE THE SUBSCRIPTIONS READ THE PROSPECTUS.

CREDIT SUISSE (ITALY) S.P.A. - Via Santa Margherita, 3 - 20121 Milano – italy.csam@credit-suisse.com - www.credit-suisse.com/it

Spain

For institutional clients only

When distributed in Spain is distributed by CREDIT SUISSE (ITALY) S.P.A. - Via Santa Margherita, 3 - 20121 Milano – italy.csam@credit-suisse.com - www.credit-suisse.com/it

UK

For Qualified Investors/Institutional Clients Only.

When distributed from the United Kingdom, this is distributed by Credit Suisse Asset Management Limited which is authorized and regulated by the Financial Conduct Authority.

France

This document can only be offered to professional clients and to eligible counterparties. This document is distributed by Credit Suisse (Luxembourg) S.A., Succursale en France

When distributed in France, this is distributed by Credit Suisse (Luxembourg) S.A., Succursale en France which is authorized and regulated by Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR) and l'Autorité des Marchés Financiers (AMF).

Dubai

This presentation can only be offered to Professional Clients. This material is personal to each offeree and may only be used by those persons to whom it has been handed out.

Sweden/Denmark/Norway/Netherlands

For Qualified Investors/Institutional Clients Only

Germany and Austria

**Wichtige Hinweise**

Dieses Dokument wurde von der Division Private Banking & Wealth Management von Credit Suisse («Credit Suisse») und nicht von der Research-Abteilung von Credit Suisse erstellt. Es stellt keine Finanzanalyse dar und genügt deshalb nicht allen gesetzlichen Anforderungen zur Gewährleistung der Unvoreingenommenheit von Finanzanalysen und unterliegt keinem Verbot des Handels vor der Veröffentlichung von Finanzanalysen.

Bei diesem Dokument handelt es sich um eine Werbemitteilung, die ausschließlich zu Werbezwecken verbreitet wird. Dieses Dokument dient ausschliesslich zur Information und Veranschaulichung sowie zur Nutzung durch den Empfänger. Es stellt weder eine Aufforderung noch ein Angebot zur Zeichnung oder zum Erwerb der darin erwähnten Produkte und Dienstleistungen dar. Bei den darin enthaltenen Informationen handelt es sich lediglich um allgemeine Marktkommentare und in keiner Weise um regulierte Finanzberatung bzw. Rechts-, Steuer- oder andere regulierte Finanzdienstleistungen. Den finanziellen Zielen, Verhältnissen und Bedürfnissen einzelner Personen wird keine Rechnung getragen. Diese müssen indes berücksichtigt werden, bevor eine Anlageentscheidung getroffen wird. Die hierin enthaltenen Informationen sind nicht ausreichend, um eine Anlageentscheidung zu treffen, und stellen keine persönliche Empfehlung oder Anlageberatung dar. Sie bringen lediglich die Einschätzungen und Meinungen der betreffenden einzelnen Mitarbeiter von Private Banking & Wealth Management zum Zeitpunkt der Erstellung des Dokuments zum Ausdruck und beziehen sich nicht auf das Datum, an dem der Leser die Informationen erhält oder darauf zugreift.

Die Einschätzungen und Meinungen der Mitarbeiter von Private Banking & Wealth Management können von den Einschätzungen und Meinungen der Analysten von Credit Suisse oder von anderen Mitarbeitern von Credit Suisse Private Banking & Wealth Management oder den Eigenpositionen von Credit Suisse abweichen oder können diesen widersprechen. Sie können sich zudem jederzeit ohne Benachrichtigung ändern und es besteht keine Verpflichtung, die Angaben zu aktualisieren. Sofern dieses Dokument Aussagen über künftige Wertentwicklungen enthält, sind diese Aussagen zukunftsgerichtet und bergen daher diverse Risiken und Ungewissheiten.

Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen und Meinungen stammen aus oder basieren auf Quellen, die von Credit Suisse als zuverlässig erachtet werden; dennoch garantiert Credit Suisse weder deren Richtigkeit noch deren Vollständigkeit. Credit Suisse lehnt jede Haftung für Verluste ab, die aufgrund der Verwendung dieses Dokuments entstehen. Ist nichts anderes vermerkt, sind alle Zahlen ungeprüft. Sämtliche hierin erwähnten Bewertungen unterliegen den Bewertungsrichtlinien und -prozessen von Credit Suisse. Zu beachten ist, dass historische Wertentwicklungen und Finanzmarktszenarien kein verlässlicher Indikator für laufende und zukünftige Ergebnisse sind.

Mit jeder Anlage sind Risiken verbunden und unter volatilen oder unsicheren Marktbedingungen können der Wert und die Rendite der Anlage stark fluktuieren. Bei Anlagen in ausländischen Wertschriften oder Fremdwährungen besteht zusätzlich das Risiko, dass die ausländische Wertschrift oder die Fremdwährung gegenüber der Referenzwährung des Anlegers an Wert verliert. Alternative Anlageprodukte und -strategien (wie Hedge Fonds und Private Equity) können komplex sein und höhere Risiken beinhalten. Diese Risiken können sich aus dem ausgedehnten Einsatz von Leerverkäufen, Derivaten und Leverage ergeben. Zudem kann der Mindestanlagezeitraum für solche Anlagen länger sein als bei traditionellen Anlageprodukten. Alternative Anlagestrategien (wie Hedge Fonds) sind nur für Anleger bestimmt, welche die mit diesen Anlagen verbundenen Risiken verstehen und akzeptieren.

Dieses Dokument ist nicht für die Verbreitung an oder die Nutzung durch natürliche oder juristische Personen bestimmt, die Bürger eines Landes sind oder die in einem Land ihren Wohnsitz bzw. ihren Gesellschaftssitz haben, in dem die Verbreitung, Veröffentlichung, Bereitstellung oder Nutzung geltende Gesetze oder Vorschriften verletzen würde

oder in dem Credit Suisse und/oder ihre Tochtergesellschaften oder verbundenen Unternehmen Registrierungs- oder Zulassungspflichten erfüllen müssten. Die Unterlagen wurden dem Empfänger zur Verfügung gestellt und dürfen nicht ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Credit Suisse weitergegeben werden.

In Deutschland wird das vorliegende Dokument von der Credit Suisse (Deutschland) AG verteilt bzw. bereitgestellt, die von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zugelassen ist und von ihr beaufsichtigt wird.

Copyright © 2015. CREDIT SUISSE GROUP AG und/oder verbundene Unternehmen. Alle Rechte vorbehalten.

CREDIT SUISSE (DEUTSCHLAND) AKTIENGESELLSCHAFT

Junghofstraße 16

D-60311 Frankfurt am Main