

Das neue Benzin

Ein Rohstoff der Zukunft ist **Lithium**. Ohne das Alkalimetall ist die Energiewende unmöglich. Steckt es doch in Batterien für E-Autos. Wie Anleger am Megaboom teilhaben VON OLIVER RISTAU

Noch ist von der neuen Zeit auf den Straßen wenig zu sehen. Elektroautos muss man suchen wie die Nadel im Heuhaufen. Und Elektromobilität taucht bisher vor allem als Phänomen in Medien und Diskussionsrunden auf. Doch das dürfte sich zumindest in den USA ändern, wenn es Tesla Motors 2018 gelingt,

500 000 Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb auf die Straßen zu bringen. 400 000 Vorbestellungen für das mit gut 30 000 Euro relativ erschwingliche Modell 3 hat die Firma aus Palo Alto schon vorliegen. Zwei Jahre später will Tesla bereits doppelt so viele der elektrischen Mittelklasse-Pkw absetzen. Damit würde das E-Auto 2020 alltäglich.

Beginnender Boom. Das wird auch die Nachfrage nach einem Stoff beschleunigen, ohne den die Elektromobilität nicht massenmarkttauglich wäre: Lithium. Das weiße Metall ist das leichteste aller festen Elemente und hat eine hohe Ladungsdichte. Dadurch können die nötigen Batterien für den E-Antrieb klein und leicht gebaut werden und sind trotzdem

leistungsstark – alles Voraussetzungen dafür, dass Elektroautos künftig eine hohe Reichweite haben. Nur dann werden sie zum Verkaufsschlager und bleiben kein grünes Nischenprodukt.

Goldman-Sachs-Analyst Bob Koort prognostiziert: „Lithium wird das neue und bessere Benzin, das die Revolution der Elektroautos erst ermöglicht.“ Ver-

fügbare und technischer Fortschritt bei Batterien lassen den Anteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge an den Neuzulassungen weltweit von derzeit drei auf 20 Prozent im Jahr 2025 wachsen, schätzt er. Vielleicht, so Koort, gebe es irgendwann noch bessere Speicherlösungen mit anderen Materialien – „aber nicht in den nächsten zehn Jahren“.

Dabei ist der künftige Bedarf enorm. Laut Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung im Auftrag der Deutschen Rohstoffagentur (DERA) wurden 2013 gerade mal 600 Tonnen Lithium für Zukunftstechnologien wie Batterien verwendet – aber 50 000 bis 100 000 Tonnen für klassische Verwendungen etwa als Keramik- und Glaszusatz für Ceran-Kochfelder.

Der Tesla-Effekt. Diese Mengen werden in Kürze allein schon für die Nachfrage von Tesla benötigt: „Um eine halbe Million Autos im Jahr zu produzieren, müssten wir die gesamte derzeitige Lithiumförderung absorbieren“, sagt Tesla-Chef Elon Musk. Weil Tesla nicht allein ist und auch Chinas Auto- und Zweiradbauer ebenso auf leistungsstarke Batterien setzen wie Energieversorger, die die wachsenden Energiemengen aus Wind- und Solarkraftwerken mit Großbatterien auf Lithiumbasis speichern wollen, wird sich der Bedarf vervielfachen. Die Fraunhofer-Forscher sehen den Verbrauch bis 2035 allein für „Zukunftstechnologien“ – neben den Batterien dazu neue Anwendungen für den Leichtbau in der Flugzeugindustrie – auf 115 000 Tonnen steigen. Das ist eine grobe Schätzung. Je nachdem wie stark Elektromobilität boome, könne dieser Bedarf auch doppelt so hoch ausfallen, räumen die Wissenschaftler aus Karlsruhe ein. Das könne im extremen Fall dazu führen, dass sich die Lithiumreserven – also die zu aktuellen Marktpreisen erschließbaren Vorräte in der Erde – bis Mitte des Jahrhunderts erschöpfen, auch wenn ein Teil des verbrauchten Lithiums recycelt werde. Die Folge: Langfristig würde der weiße Rohstoff immer teurer.

Bereits in den vergangenen Jahren war das trotz eines schwachen Preisumfelds im Rohstoffsektor der Fall. Im September kostete eine Tonne Lithiumkarbonat laut DERA 7200 Dollar und damit zwölf Prozent mehr als im Durchschnitt der Jahre 2011 bis 2015. Zuletzt hat sich der Preisaufschwung noch be- →

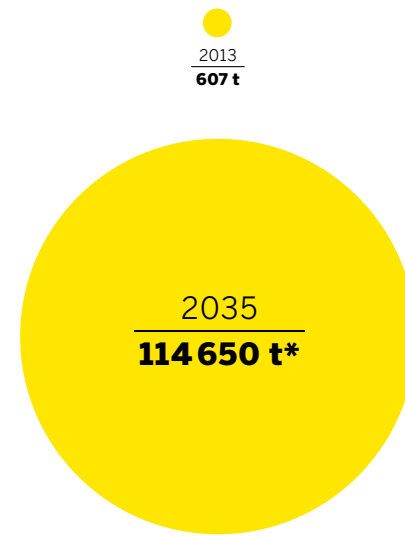
Begehrte Brühe:

In der chilenischen Atacama-Wüste wird in riesigen Verdampfungsbecken Lithiumchlorid gewonnen

schleunigt. Nach Auskunft des chilenischen Lithiumproduzenten Sociedad Química Y Metalúrgica (SQM) legten die Verkaufspreise „angetrieben von der Batterienachfrage“ allein im zweiten Quartal um 30 Prozent zu.

„Es gibt wegen des erwarteten großen Nachfrageschubs in Sachen E-Mobilität sowie stationärer Speicher für erneuerbare Energien einen regelrechten Hype um Lithium“, sagt Rohstoffexperte Michael Schmidt von der Deutschen Rohstoffagentur. „Rohstofffirmen und Investoren stecken derzeit viel Kapital in die Erweiterung der Förderkapazitäten und die Exploration.“ Wurde das weiße Alkalimetall noch vor wenigen Jahren überwiegend als Nebenprodukt etwa beim Kaliabbau für die Düngemittelindustrie gewonnen, stammt es mittlerweile aus Primärminen, also eigens zum Zwecke der Lithiumgewinnung angelegten Abbauprojekten. Die befinden sich an zwei Hotspots der Welt: im westlich-zentralen Südamerika, zum Beispiel in der chilenischen Atacama-Wüste. Dort kommt das Element in riesigen Salzseen vor, wo es relativ einfach als Lithiumkarbonat zu erschließen ist. In der zweiten Zentralregion Australien ist das Metall in Gestein gebunden. 2013 lieferte der Kontinent im Pazifik knapp 40 Prozent und die südamerikanischen Länder über 45 Prozent der weltweiten Minenproduktion. Das Gewicht der Latino-Fraktion dürfte noch zunehmen, wenn der An-

Kräftiger Schub Laut Prognosen steigt der Lithiumverbrauch stark an. Lag er 2013 bei 607 Tonnen, sollen es 2035 fast 115 000 Tonnen sein



* Prognose; Quelle: Fraunhofer-Institut

denstaat Bolivien den Abbau der bisher größten Lagerstätte der Welt in Angriff nimmt. Bisher war der Salzsee von Uyuni kaum erschlossen. Das ändert sich gerade. Vor Kurzem gingen erste Lithiumlieferungen an China, das seinen Lithiumbedarf trotz eigener Vorkommen großteils durch Importe decken muss.

Während in Bolivien der Staat die Förderung übernimmt, liegt die Produktion in den Nachbarländern vor allem in der Hand zweier Chemiekonzerne: der chilenischen SQM und der US-amerikanischen FMC Corp. Bei beiden spielt Lithium ein Viertel der Umsätze ein. Während die Chilenen daneben vorwiegend Düngemittel verkaufen, aber auch Spezialsalze für Solarstromspeicher, bietet FMC Corp schwerpunktmäßig Nahrungszusätze und Agrarchemikalien an.

Bei beiden brummt zuletzt vor allem das Geschäft mit dem neuen Öl. So hat sich der Umsatz mit Lithium und dessen Derivaten bei SQM im ersten Halbjahr 2016 fast verdoppelt – „wegen höherer Absätze und Verkaufspreise“, sagt Vorstandschef Patricio de Solminihac. Das margenstarke Lithiumgeschäft lieferte fast die Hälfte des Rohgewinns.

Ähnlich das Bild bei FMC Corp: Während andere Sparten schwächelten, konnte der Konzern aus Philadelphia bei Lithium eine Verdreifung des Gewinns vermelden. Im Gesamtjahr soll sich dieser im Vergleich zu 2015 auf bis zu 60 Millionen Euro versechsfachen.

Und weil Lithium das lukrativste Geschäftsfeld ist, bauen beide die Produktion kräftig aus. So kündigte FMC Corp kürzlich nach dem Abschluss mehrjähriger Lieferverträge mit nicht näher genannten Batterie- und Elektroautoherstellern eine zügige Verdreifung der Kapazitäten auf 30 000 Tonnen im Jahr

an. SQM plant für das Jahr 2017 den Spatenstich für ein neues argentinisches Vorkommen mit 50 000 Tonnen.

Auch der dritte große Hersteller Albemarle, der bisher vor allem in Australien Lithium abbaut, profitiert vom Nachfrageboom. Das Geschäft, das im ersten Halbjahr etwa 20 Prozent des Konzernumsatzes lieferte, war nicht nur marginstärker als der klassische Spezialchemiebereich der Firma aus Baton Rouge. Es bietet auch die höchsten Wachstumsraten. Albemarle profitiert damit von der Akquisition von Rockwood im vergangenen Jahr. Das Chemieunternehmen wiederum hatte Jahre zuvor die deutsche Chemetall erworben, die einst zur Frankfurter Metallgesellschaft zählte und bereits seit Anfang der 1950er-Jahre in der Lithiumproduktion aktiv ist.

Aktien mit Potenzial. Alle drei Produzenten sind für Anleger interessant, die mittels Aktien auf den Zukunftsstoff Lithium setzen wollen. Jeder Konzern bietet mit seinen übrigen Chemieaktivitäten zusätzliche Wachstumsfantasie, wobei Albemarle mit seinen Lösungen für Ölförderer wegen der niedrigen Preise derzeit im ungünstigsten Umfeld unterwegs

ist. Dafür betreibt der Konzern als einziger eine Mine in den USA, und zwar in Silver Peak in der Wüste von Nevada. Die Mine befindet sich unweit des Ortes, an dem Tesla derzeit seine Batteriefabrik aus dem Boden stampft, die zur größten Speicher-Produktionsstätte der Welt werden soll. Diese Nähe könnte für Albemarle zum großen Vorteil werden.

Ohnehin ist Tesla auf absehbare Zeit der wichtigste Industriekunde für den Rohstoff. Davon werden auch die Batteriehersteller profitieren. Am stärksten hat sich dabei die japanische Panasonic in Stellung gebracht, die gemeinsam mit Tesla die Batteriefabrik in Nevada baut. Zwar muss die Firma dafür selbst eine Milliarde Euro in die Massenfertigung investieren. Damit könnte sich Panasonic aber einen entscheidenden Vorteil gegenüber der Konkurrenz verschaffen. Denn die Firma strebt Kostensenkungen an, wie sie nach eigener Auskunft in der Batterieherstellung bisher wegen mangelnder Größe nicht möglich waren. Zudem würden Produktionsprozesse erstmals speziell auf Autobatterien abgestellt.

Der Lithiumpreis selbst hat auf die Batterie-Verkaufspreise nur einen marginalen Einfluss, selbst wenn sich der

Rohstoff weiter kräftig verteuern sollte. Laut DERA macht das Material nur zehn Prozent der Kosten einer modernen Lithium-Ionen-Zelle aus.

Kommt die Nachfrage nach Elektromobilität und Energiespeicherung wie erwartet auf Touren, profitieren noch weitere Unternehmen aus den Sektoren Rohstoffe, Batterien und Zulieferer und – last but not least – natürlich auch die Anbieter von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen selbst. 30 solcher Unternehmen werden in dem Zertifikat des Solactive Global Lithium Index abgebildet. Das größte Gewicht liegt zwar mit gemeinsam 46 Prozent auf den größten Förderern (inklusive der Nummer 4 Orco). Daneben sind aber auch große Namen wie Panasonic, Samsung, Tesla und die chinesische BYD vertreten nebst kleineren zumeist asiatischen Spezialunternehmen.

Ein Risiko bleibt jedoch: das Scheitern der Pläne von Tesla. Denn ohne die Nachfrage des Pioniers in Sachen Elektroauto bräuchte erst mal keiner so viel Lithium oder Lithiumbatterien. Das sollten Anleger im Hinterkopf behalten, auch wenn derzeit wenig darauf hindeutet, dass der Lithium-Hype endet.

Unter Strom Von der stetig steigenden Nachfrage nach Akkus rund um den Globus profitieren die großen Lithiumhersteller und die Batterieproduzenten. Die Tabelle zeigt vier attraktive Aktien und ein Zertifikat, um das Investment zu streuen

Aktien									
Name (Land)	ISIN	Kurs in €	52-Wochen Hoch in €	52-Wochen Tief in €	KGW 2016 ¹	KBV ²	Dividendenrendite in %	Börsenwert in Mrd. €	Bemerkung
Albemarle (USA)	US0126531013	74,76	78,80	43,35	23,9	3,0	1,5	8,4	Lithiumabbau und Spezialchemie
FMC Corp. (USA)	US3024913036	43,09	44,48	29,59	17,5	3,2	1,4	5,7	Neben Lithium auch Agrarchemie und Nahrungsmittel
Panasonic (Japan)	JP3866800000	9,12	10,91	6,48	15,7	1,6	2,4	22,3	Batterien werden als Stromspeicher immer wichtiger
SQM (Chile)	US8336351056	25,09	25,09	13,45	23,3	3,2	0,6	6,5	Neben Lithium auch Düngemittel und Solarsalze

Zertifikat							
Name	ISIN	Kurs in €	Emittent	Gebühr p.a. in %	Spread in %	Laufzeit bis...	Bemerkung
Solactive Global Lithium	DE000SLA0LE2	55,61	Société Générale	1,50	1,00	alle 3 Monate kündbar	Korb mit 30 Aktien aus Energiespeicher und E-Mobilität

Stichtag: 11.10.2016; ¹ erwartetes Kurs-Gewinn-Verhältnis: Je niedriger der Wert, desto günstiger ist die Aktie bewertet; ² Kurs-Buch-Verhältnis: Werte unter 1 gelten als günstig
Quelle: Bloomberg, Euro

ANZEIGE

Gewinnen Sie mit den Tipps vom Profi

Verpassen Sie keine Empfehlung mehr!

Bull auf BASF +18,14 %

Software-Aktie +19,17 %

Nächste Depot-aufnahme?

Lesen Sie jetzt den Börsenbrief von Euro!
Schlagen Sie die Märkte!
Bestellen Sie jetzt und sichern Sie sich 30 Tage kostenlose Probezeit auf: www.bull-trader.de

