

Veröffentlicht als Gastkommentar (6. Februar 2023) bei

DAS INVESTMENT

MARCO HERRMANN ÜBER GELDANLAGEN

Mit Lithium-Aktien erzielen Anleger noch Gewinne



Marco Herrmann ist seit 1992 für renommierte Banken und Fondsgesellschaften tätig. Seit 2010 verantwortet er als Geschäftsführer die Anlagestrategie der Fiduka.

E-Autos boomen – weil sie staatlich gewollt sind. Dafür benötigte Energie und Rohstoffe sind jedoch knapp. Marco Herrmann von der Vermögensverwaltung Fiduka findet Lithium-Aktien deshalb aussichtsreich.

Dank des bislang mildereren Winters und der rechtzeitigen Beendigung der aufwändigen Wartungsarbeiten bei einer Vielzahl französischer Atomkraftwerke dürfte sich der befürchtete Strom-Blackout in Europa vermeiden lassen. Dennoch: Strom ist knapp und teuer geworden. Bei der politisch forcierten Energiewende wird leider der zweite Schritt vor dem ersten gemacht – da kommt man leicht ins Stolpern.

Teil der Strategie zur CO₂-Reduzierung ist es, qualmende Verbrennungsmotoren in den Autos durch saubere Elektromotoren zu ersetzen. Die Bundesregierung plant für das Jahr 2030 mit 15 Millionen zugelassenen E-Autos auf deutschen Straßen. Weltweit sollen es laut einer Studie von S&P Global Mobility dann 220 Millionen Autos sein.

Man kann trefflich drüber streiten, ob E-Autos für unseren Individualverkehr der Weisheit letzter Schluss sind. Aber wenn der Staat den Absatz weiter subventioniert, gleichzeitig den Verbrenner zunehmend verbietet und Alternativen nicht fördert, könnten sich diese Planzahlen sogar trotz „Reichweitenangst“ als konservativ herausstellen. Allerdings gibt es auf dem Weg dorthin zwei wesentliche Probleme zu lösen.

Warum Strom knapp ist

Wenn jetzt schon nicht für den heutigen Bedarf genügend elektrische Energie zur Verfügung steht, fragt man sich schon, wo der Strom für die vielen neuen Elektroflitzer herkommen soll. Nicht zu vergessen, bis 2030 sollen vom Wirtschaftsministerium geplante weitere rund sechs Millionen Wärmepumpen hinzukommen, die ebenfalls mit Strom arbeiten.

Gleichzeitig schreitet der Ausbau der Erneuerbaren Energien nur schleppend voran. Man kann nur hoffen, dass die europäischen Nachbarländer realistischer planen und Deutschland über das europäische Stromnetz sein Defizit ausgleichen kann.

So hoch ist die Nachfrage nach Lithium

Im vergangenen Jahr wurde für die Herstellung der Batterien für weltweit acht Millionen E-Fahrzeuge 46 Prozent der weltweiten Lithiumproduktion benötigt – Tendenz steigend. Gemäß Planzahlen sollen in den nächsten acht Jahren durchschnittlich 25 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) gebaut werden, was den Lithium-Bedarf verdreifachen dürfte.

Die Nachfrage würde dann bei rund 150 Prozent der aktuellen Produktionskapazität liegen. Parallel dürfte aber auch die Nachfrage für mobile Geräte und stationäre

Speicher, zum Beispiel für die heimische Solaranlage, anziehen. Es ist also kein Wunder, dass der Lithiumpreis in den vergangenen beiden Jahren angesichts der schnell wachsenden Nachfrage sprichwörtlich durch die Decke gegangen ist. Konkret hat er sich mehr oder weniger verfünffacht.

Der Kampf um knappe Ressourcen hat längst begonnen. Bundeskanzler Olaf Scholz besuchte gerade Südamerika unter anderem, um dort über langfristige Lieferverträge für die deutsche Automobilbranche zu sprechen. Zur gleichen Zeit gab ein chinesisches Konsortium, dem auch CATL angehört, der weltweit größte Hersteller von E-Auto-Akkus, bekannt, in Bolivien eine Milliarde Dollar zu investieren, um dort Lithium aus zwei riesigen Salzseen auszubeuten. Und der US-Autokonzern General Motors hat vor Kurzem angekündigt, 650 Millionen Dollar in Lithium Americas zu investieren, um ein Lithiumvorkommen in Nevada zu erschließen.

Bekanntermaßen locken hohe Rohstoffpreise neue Investitionen an. Gemäß einer Analyse von J.P. Morgan soll sich das Lithium-Angebot bis 2030 vervierfachen und dann in etwa den Markt ins Gleichgewicht bringen. Doch bis neue Projekte in Produktion gehen können, verstreichen meist mehr als drei Jahre.

Größere Widerstände von Politik und Naturschützern wie zuletzt in Portugal und Serbien sind da noch gar nicht berücksichtigt. Man darf also skeptisch bezüglich der Prognosen über neue Kapazitäten bleiben. Gerade beim Thema Umweltschutz, beißt sich die Katze in den Schwanz.

Darum ist Lithium teuer

Auf lange Sicht dürfte auch das Recycling von Altbatterien stärker an Bedeutung gewinnen. Beispielsweise hat die deutsche Aurubis hier technologisch die Nase weit vorne. Allerdings soll selbst im Jahr 2030 der Marktanteil des recycelten Lithiums nur bei knapp fünf Prozent liegen. Selbst wenn sich die Wiederaufbereitung wirtschaftlich rechnet, müssen erst einmal genügend ausgemusterte E-Autos zur Verfügung stehen, die ausgeschlachtet werden können. Die Rohstoffe aus den heute gebauten und verkauften E-Autos können ja erst in acht bis zehn Jahren fürs Recycling genutzt werden.

Unterm Strich dürften in den nächsten zwei Jahren der Lithiummarkt im Defizit und die Preise hoch bleiben. Erst danach rechnet J.P. Morgan wieder mit deutlich fallenden Lithiumpreisen, die dann aber immer noch auf dem Doppelten bis Dreifachen Niveau von 2019 liegen sollten, sofern der Kapazitätsausbau nach Plan verläuft.

Ein Blick auf den Kursverlauf der großen Lithiumproduzenten wie Albermarle und andere lässt schnell erkennen, dass die Börsianer bereits begonnen haben, auf die positiven Perspektiven zu setzen. Albemarle hat im dritten Quartal sage und schreibe 298 Prozent höhere Preise durchsetzen können, unter anderem durch die Nachverhandlung bestehender Verträge. Nach ersten Gewinnmitnahmen in den zurückliegenden Monaten beginnen die Kurse nun wieder zu steigen. Das langfristige Potenzial des Sektors ist noch nicht ausgereizt und bietet Anlegern, die auf den kommenden E-Auto-Boom setzen möchten, interessante Anlagemöglichkeiten.

www.fiduka.com

Disclaimer

Diese Publikation dient nur zu Informationszwecken und zur Nutzung durch den Empfänger. Sie stellt weder ein Angebot noch eine Aufforderung seitens oder im Auftrag der FIDUKA zum Kauf oder Verkauf von Wertpapieren oder Investmentfonds dar. Die in der vorliegenden Publikation enthaltenen Informationen wurden aus Quellen zusammengetragen, die als zuverlässig gelten. Die FIDUKA gibt jedoch keine Gewähr hinsichtlich deren Zuverlässigkeit und Vollständigkeit und lehnt jede Haftung für Verluste ab, die sich aus der Verwendung dieser Information ergeben.