



FOCUS-MONEY vom 22.07.2020, Nr. 31, Seite 40 / MONEY MARKETS

Mobilität der Zukunft

Kurz vorm großen Elektro-Blubb

Millionen Menschen können/wollen nicht aufs Auto verzichten. Aber: Die Fahrzeuge müssen künftig ganz anders aussehen. Der Umbruch bietet Anlegern enorme Chancen



Je grüner die Stromerzeugung ? desto grüner ist auch das Elektroauto

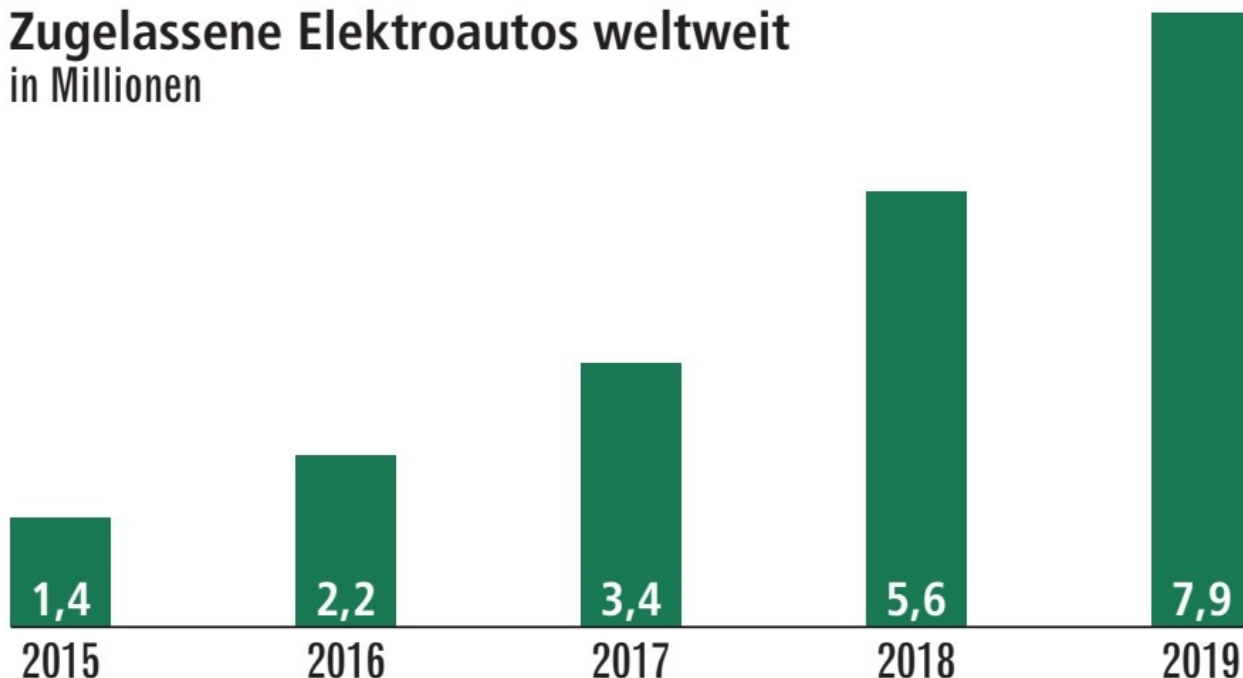
Regelmäßig gibt es Meldungen von den Klimaforschern, die zu denken geben: Mal hat es in einem Monat so viel geregnet wie noch nie seit Beginn der Wetteraufzeichnung, mal hat es fast überhaupt keine Niederschläge gegeben. Die Durchschnittstemperaturen steigen auf Höchstwerte und Wetterextreme wie monsunartige Starkregen werden zur neuen Normalität - nicht nur in Deutschland, sondern weltweit. Jedes Jahr stoßen die Menschen global 50 Milliarden Tonnen Kohlendioxid (CO₂) und andere vergleichbare Treibhausgase aus. Das sind rund 6,4 Tonnen pro Einwohner. Die Klimagase stammen hauptsächlich aus den Bereichen **Energie**, Industrie, Immobilien, Landwirtschaft und Verkehr - und hier insbesondere vom Individualverkehr. Trotz aller Bemühungen, den Bahnverkehr auszubauen, wird das Auto auch künftig die dominierende Rolle spielen. Das muss aber nicht schlimm sein. Vor allem wenn E-Autos mit grünem Strom hergestellt und geladen werden, ist ihr CO₂-Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus signifikant kleiner als bei Verbrennern oder Dieselfahrzeugen. Genau hier setzt die EU an. Seit Anfang dieses Jahres dürfen die Neuwagenflotten der Autoproduzenten in Europa pro Fahrzeug nur noch durchschnittlich 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen. Pro 100 Kilometer entspricht das laut Unternehmensberatung PA Consulting dem durchschnittlichen Verbrauch von 4,1 Litern Benzin oder 3,6 Litern Diesel. Selbst bei Mittelklassewagen ist es technologisch und vor allem wirtschaftlich kaum möglich, den Kraftstoffverbrauch so weit

zu senken. Und bei den beliebten SUVs ist das erst recht nicht machbar. **Bald wird's für die Autobauer ernst.** Die Obergrenzen für den Flottenverbrauch gelten zwar schon seit Anfang des Jahres. Die Strafzahlungen beim Überschreiten treten aber erst ab Anfang 2021 in Kraft. Und die können happig ausfallen. Experten schätzen, dass VW als der größte Autoverkäufer in Westeuropa zwischen vier und 4,5 Milliarden Euro zahlen müsste, wenn der Flottenverbrauch nicht sinkt. Dies kann eigentlich nur durch den Verkauf größerer Stückzahlen von emissionsfreien Elektroautos gelingen. Zwar lassen sich auch mit dem Verkauf von Plug-in-Hybriden die durchschnittlichen CO₂-Flotten-Emissionen senken, allerdings weniger stark als bei reinen Stromern, da diese ja noch immer über einen Benzin- oder Dieselmotor verfügen. Für die Autobauer besteht also spätestens ab dem kommenden Jahr ein erheblicher Anreiz, Elektroautos in den Markt zu drücken. "Eigentlich erwarte ich, dass die Autohersteller die gesetzlichen Vorgaben einhalten werden", meint Lorenz Blume, Fondsmanager bei der LBBW. **Dazu kommen noch umfangreiche Subventionen.** Am meisten Geld gibt es für reine E-Autos, die nicht mehr als 40 000 Euro kosten - und zwar satte 9000 Euro pro Fahrzeug. Davon stammen 6000 Euro vom Staat und 3000 Euro vom Hersteller. Der Zufall will es, dass die ersten Modelle des ID.3, des ersten reinen Stromers von VW, knapp 40 000 Euro kosten. Für teurere Elektroautos (bis 65 000 Euro) sinkt der Umweltbonus - so die offizielle Bezeichnung - auf 7500 Euro. Auch Plug-in-Hybride werden massiv bezuschusst - preiswerte Fahrzeuge mit 6750 Euro und teurere Modelle immerhin noch mit 5625 Euro. Vor diesem Hintergrund gehen die Analysten der UBS davon aus, dass der Anteil von E-Autos und Plug-in-Hybriden in Europa schon im kommenden Jahr von neun auf 15 Prozent steigen wird. Entscheidend für den Durchbruch der E-Autos sind neben den drohenden Strafzahlungen und Subventionen die Kosten für die Akkus. Beim Rest sind Stromer schon heute im Vergleich mit herkömmlichen Verbrennern preislich überlegen. Denn sie kommen mit weniger Teilen aus. Beispielsweise gibt es kein Getriebe. **Batteriekosten sinken immer weiter.** Bei den Akkus entfallen bislang rund 60 Prozent der Kosten auf Materialien wie Kobalt oder Lithium und 40 Prozent auf die Verarbeitung. Sollte der Anteil der Produktionskosten auf rund 20 Prozent sinken, könnte die Herstellung von Akkus nur noch rund 100 Dollar pro Kilowatt kosten. Experten sind sich einig, dass ab dieser Marke Kostenparität herrscht - dann sind Elektroautos auch bei der Anschaffung auf Augenhöhe mit Verbrennern -, selbst ohne Subventionen. Beim Betrieb haben sie schon heute die Nase vorn, denn die Wartungsintervalle sind länger und das Laden von Strom ist günstiger als das Tanken von Benzin oder Diesel.

E-Autos auf der Überholspur

2019 waren weltweit 7,9 Millionen Autos mit Elektroantrieb zugelassen – 3,8 Millionen davon in China. Eine Verzehnfachung seit 2013. In Europa sorgen jetzt Subventionen und Strafzahlungen für Schub.

Zugelassene Elektroautos weltweit in Millionen



Quelle: Statista

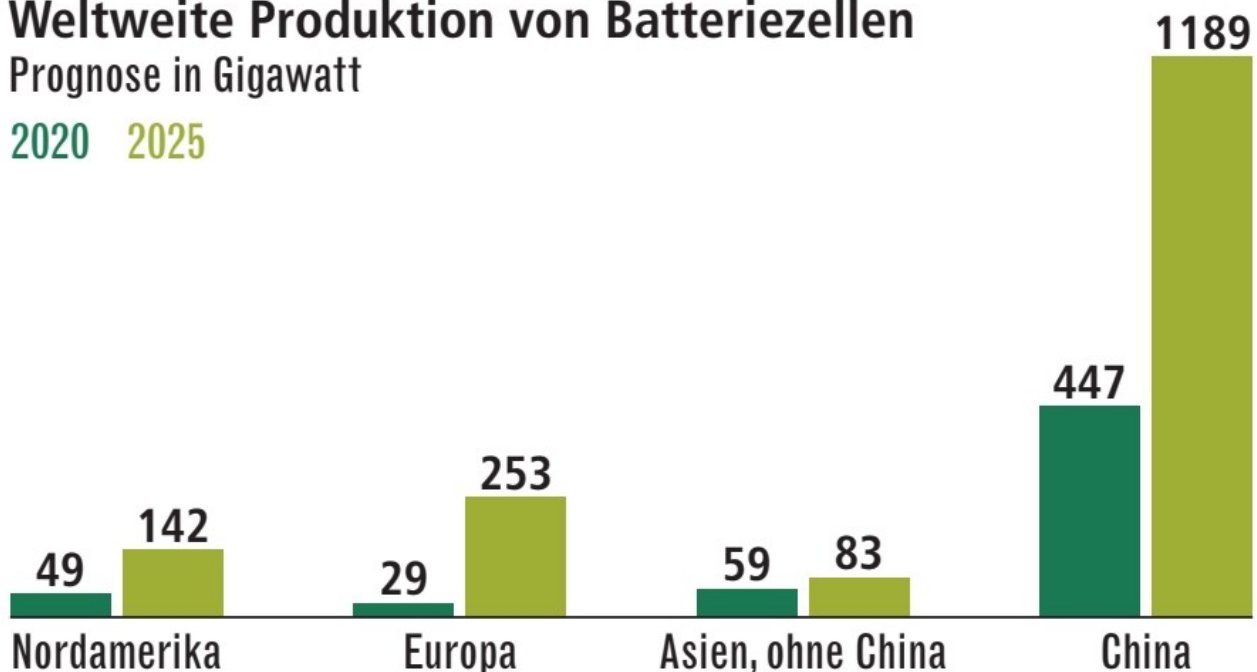
Massiver Ausbau der Zellenproduktion

China fertigt weltweit die meisten Batteriezellen und kommt auf einen Marktanteil von rund 74 Prozent. Dort entstehen in den nächsten Jahren die meisten Gigafactories. Doch Europa baut Kapazitäten auf.

Weltweite Produktion von Batteriezellen

Prognose in Gigawatt

2020 2025



Quelle: Rock Tech Lithium

Länder wie Norwegen, die Niederlande oder China haben bereits gezeigt, dass die Zahl von E-Autos stark zunimmt, wenn der Staat das Thema anschiebt. Der ehemalige Daimler-Chef Jürgen Zetsche hat einmal die Verbreitung von E-Autos mit einer Flasche Ketchup verglichen und meinte: "Irgendwann kommt etwas raus. Man weiß nur nicht, wann und wie viel." Angesichts der drohenden Strafzahlungen und der massiven Subventionen könnte der große Elektro-Blubb unmittelbar bevorstehen.

Batteriefabriken sind ein starker Indikator. Der weltweit umfangreiche Bau von Batteriefabriken weist deutlich darauf hin, dass Elektroautos schon bald in hohen Stückzahlen durch die Gegend zischen werden. Vor rund drei Jahren gab es weltweit insgesamt 17 sogenannte Gigafactories, die geplant waren, sich im Bau befanden oder schon produzierten. Die erste zog der E-Auto-Pionier Tesla in Nevada hoch. Stand heute gibt es rund um den Globus 142 Gigafactories, die bereits jetzt oder in naher Zukunft massenweise Batteriezellen herstellen oder herstellen werden - die meisten davon in China. **Aber jetzt gibt auch Europa Gas.** Nicht nur südkoreanische und chinesische Hersteller errichten hier Batteriefabriken im großen Stil, sondern auch die Europäer selbst. VW, Opel, Varta und andere sind dabei, eigene Produktionsstätten für das Herz der E-Autos zu planen und zu bauen. Darüber hinaus gibt es umfangreiche Kooperationen und Beteiligungen. So hat sich Volkswagen vor Kurzem für circa 1,1 Milliarden Dollar mit 26 Prozent am chinesischen Batteriehersteller Gotion High-Tech beteiligt. Und Daimler ist zumindest mit drei Prozent bei dem chinesischen Zellenhersteller Farasis Energy eingestiegen - Preis unbekannt. Diese milliardenschweren Investitionen finden natürlich nicht im luftleeren Raum statt. Zwischen den Auto- und den Batterieherstellern bestehen lang laufende und umfangreiche Liefer- beziehungsweise Abnahmeverträge. Der Nachschub ist wichtig, denn so ziemlich alle Autobauer planen eine umfangreiche E-Auto-Offensive, wie die folgenden Zahlen verdeutlichen. Audi will in den kommenden fünf Jahren 20 Modelle mit Elektromotor auf die Straße bringen. Bei BMW sind es sogar 25. Seit ein paar Monaten gibt es bereits den ersten vollelektrischen Mini. Im nächsten Jahr sollen der elektrische Mittelklassewagen i4 und der Elektro-SUV iNext folgen. Auch Daimler und Toyota schwenken mittlerweile verstärkt auf E-Autos um. Den Stadtfliher Smart gibt es nur noch mit Elektromotor. Am massivsten auf das Thema Elektromobilität setzt von den großen Volumenherstellern jedoch Volkswagen. In dem Werk in Zwickau lief bereits der letzte Verbrenner vom Band. Nach einem 1,2 Milliarden Euro teuren Umbau produziert VW dort jetzt nur noch den vollelektrischen ID.3, der an den Erfolg des VW-Golf anknüpfen soll. Den Standort Emden baut VW ebenfalls bereits aus und um. Hier soll demnächst der Elektro-SUV ID.4 gefertigt werden. Schon 2023 wollen die Wolfsburger eine Million E-Autos vom Band rollen lassen, zwei Jahre später sollen es bereits 1,5 Millionen sein. **Pacemaker Tesla.** Beim Umstieg auf die Elektromobilität treibt vor allem der E-Auto-Pionier aus dem kalifornischen Palo Alto die großen und alten Autohersteller vor sich her. Anfangs belächelt, hat sich Tesla binnen wenigen Jahren zum unangefochtenen Technologieführer hochgearbeitet. Kein anderer Hersteller baut

Batterien, die mit so wenig Strom so große Reichweiten schaffen. Produziert werden sie in Kooperation mit Panasonic in der Gigafactory 1 in Nevada. Auch bei der Vernetzung der Autos ist Tesla der Konkurrenz mehrere Schritte voraus. Das Aufspielen neuer Software per Funk (on Air) gehört bei den Amerikanern schon seit Langem zum Alltag. Dadurch werden beispielsweise auch die Navis immer wieder auf den neuesten Stand gebracht. Spektakulär war auch eine Aktion vor drei Jahren: Als der Hurrikan "Irma" den Bundesstaat Florida bedrohte, hat Tesla bei zwei Modellen per Software-Update das Limit der Batterien aufgehoben und so die Reichweite der Autos vergrößert. Das sollte den Fahrern die Flucht über längere Distanzen ermöglichen. Die neuen VW-ID.3 können da noch nicht mithalten. Sie müssen künftig in die Werkstatt, um sich anfangs fehlende Software-Funktionen und Updates aufspielen zu lassen. Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive Management, schätzt den technologischen Vorsprung von Tesla auf circa zwei bis drei Jahre. Die Amerikaner haben es von Anfang an verstanden, das Thema Elektromobilität als Hip zu verkaufen. Statt auf schmalen Rädern, was technologisch eigentlich Sinn ergeben würde, kamen schon die ersten Modelle auf breiten Socken daher. Und angesichts der Beschleunigung wurden die Fahrer der meisten Verbrenner nur blass. Tesla hat unter Beweis gestellt, dass bei Elektroautos nicht Enthaltsamkeit im Vordergrund steht, sondern der Fahrspaß. Die Weltverbesserung, sprich weniger klimaschädliche Emissionen, gibt es gewissermaßen obendrauf. Große Displays und ansprechendes Design tun ihr Übriges. Der Verkauf läuft über schicke Showrooms und übers Internet statt über altbackene Autohändler. Tesla hat keine Kunden, sondern Fans und Jünger. Und das gelingt ganz ohne Werbung. Auf TV-Spots oder Werbeanzeigen in Zeitschriften hat Tesla schon immer verzichtet. Lieber schickt Konzernchef Elon Musk einmal einen Roadster mit einer seiner Raketen in den Weltraum und erntet dafür ein galaktisches Medienecho. Der Erfolg bestätigt seine Strategie. Die Verkaufszahlen steigen, das Unternehmen schreibt einen - wenn auch noch kleinen - Gewinn und der Aktienkurs von Tesla ist an der Börse explodiert. Der Konzern ist mittlerweile rund 90 Milliarden Euro mehr wert als Volkswagen, Daimler und BMW zusammen (mehr zu Tesla auf Seite 12).

Die Tesla-Jäger blasen zum Angriff. Doch jetzt wollen nicht nur die etablierten und erfahrenen Automobilbauer wie VW oder BMW zurückschlagen. Mittlerweile drängen auch immer mehr Start-ups auf den Markt - viele von ihnen kommen aus China, dem Land mit den meisten Elektroautos überhaupt. Sie heißen Nio, Byton oder Polestar. Häufig stecken große chinesische Tech- oder Autokonzerne dahinter. Polestar zum Beispiel ist die Tochter von Volvo. Das Unternehmen gehört seit 2010 dem chinesischen Autohersteller Geely. Polestar war früher die Tuning-Abteilung der Schweden, heute ist es die E-Auto-Marke. Mit dem Polestar 2 hat das Unternehmen mittlerweile die Verfolgung von Tesla aufgenommen. Der bis zu 205 Stundenkilometer schnelle Elektroflitzer schafft mit einer Ladung immerhin eine Reichweite von 470 Kilometern und damit mehr als die Standardversion des Model 3 von Tesla. Damit scheint offen, ob die Kalifornier beim Thema Elektromobilität wirklich das Rennen machen werden. Dass sich jedoch Elektroautos insgesamt weiter durchsetzen werden, haben bereits die Absatzzahlen der vergangenen Jahre gezeigt. Alternativ werden immer wieder Autos mit Brennstoffzelle genannt. Das passt insofern in die Zeit, als mehr und mehr Staaten die Produktion grünen Wasserstoffs ankurbeln wollen. Allein Deutschland stellt in den kommenden Jahren sieben Milliarden Euro zur Verfügung, damit künftig in einem nennenswerten Umfang durch die Elektrolyse von Wasser vor allem mit Wind- und Solarstrom umweltfreundlicher Wasserstoff gewonnen wird. Andere Länder investieren noch deutlich mehr Geld. Noch sind Pkws mit Brennstoffzellen und die entsprechende Infrastruktur zu teuer. Und angesichts der bereits hohen Kosten für die Entwicklung von E-Autos gibt es Zweifel, ob die Autohersteller überhaupt noch die finanziellen Mittel haben, um eine weitere Antriebstechnologie auf die Straße zu bringen. Ähnliches gilt für die Infrastruktur. Schon die flächendeckende Versorgung mit Ladestationen für E-Autos kostet viel Geld. **Lkws mit Brennstoffzellen.** Etwas anders stellt sich die Lage bei Transportern und Lastern dar. Technologisch betrachtet, sind Akkus eigentlich am besten für Kleinwagen geeignet. Denn mit zunehmender Größe der Batterien steigen ihre Kosten überproportional. Bei Lkws kann die Brennstoffzelle daher ihre Vorteile ausspielen. Sie ermöglicht kurze Ladezeiten und große Reichweiten, was für den Gütertransport wichtig ist. "Außerdem macht es kaum Sinn, einen Lkw mit einer tonnenschweren Batterie auszustatten. Hier ist die Brennstoffzelle klar überlegen. Das gilt auch für Busse in Städten", gibt Blume zu bedenken. Welches Potenzial hier möglicherweise besteht, verdeutlicht Nikola Corporation. Das US-Unternehmen will Trucks sowohl mit Elektromotoren als auch mit Brennstoffzellen bauen. So soll der Nikola One über eine Reichweite von 800 bis 1200 Kilometern verfügen und sich in zehn bis 15 Minuten mit Wasserstoff betanken lassen. Gleichzeitig ist das Unternehmen dabei, in Nordamerika ein Netz mit Wasserstoff-Tankstellen aufzubauen. Verschiedene Kunden wie die Brauerei Anheuser-Busch haben die Brennstoffzellen-Trucks schon vorbestellt. Den Wert der Aufträge veranschlagte Nikola zuletzt auf insgesamt mehr als zehn Milliarden Dollar. Das Unternehmen plant im kommenden Jahr den Verkauf von 300 batterieelektrischen Lkws mit einem Wert von insgesamt 150 Millionen Dollar. 2024 sollen es dann schon 7000-E-Laster und 5000 Lkws mit Brennstoffzelle sein. Der Umsatz soll dann bei rund drei Milliarden Dollar liegen. Obwohl das operative Geschäft noch gar nicht gestartet ist, kommt Nikola schon auf einen Börsenwert von rund 17 Milliarden Euro. **Die Robotaxis kommen.** Unabhängig von der Antriebsart werden die Fahrerassistenzsysteme immer leistungsfähiger. Diese gehen mittlerweile über Einparkhilfen weit hinaus. Das autonome Fahren rückt immer näher - vor allem im gewerblichen Bereich, wo sich die hohen Investitionen rechnen können. Mit Robotaxis ließen sich die Betriebskosten drastisch senken, wenn der Fahrer wegfällt. Auch der Güterverkehr könnte einiges an Geld sparen. Mit seiner Tochter Waymo ist Google beziehungsweise Alphabet technologisch eindeutig führend. Ziel ist das vollkommen autonome Fahren ohne Fahrer. Geringere Level, wo es noch einen Fahrer gibt, der aber nur im Notfall eingreift, haben in Tests gezeigt, dass es hier an Konzentration und Aufmerksamkeit mangelt. In einem Feldversuch in Phoenix sind schon seit drei Jahren vollständig autonom fahrende Robotaxis von Waymo unterwegs. Die Fahrzeuge sind mit Kameras und sogenannten Lidarsystemen ausgestattet. Dabei handelt es sich um Laser, die ähnlich wie ein Radar funktionieren. Insgesamt haben die Autos von Waymo bereits 30 Millionen Kilometer auf öffentlichen Straßen zurückgelegt. Dazu kommen noch einmal mehr als 20 Milliarden simulierte Testkilometer. Waymo selbst versteht sich nicht als Konkurrent der Autoindustrie, sondern als Partner. Ob dem alle Pkw-Hersteller so zustimmen, darf zumindest in bestimmten Fällen bezweifelt werden. So will auch Tesla seinen Fahrzeugen mit einem Autopiloten künftig vollkommen autonomes Fahren ermöglichen. Und Ford testet selbstfahrende Autos unter anderem in Miami und Washington. Bei der Tochter Argo AI ist vor rund einem Jahr auch Volkswagen für 2,6 Milliarden Dollar eingestiegen. Umgekehrt verkauft VW seine Plattform für Elektroautos, den Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB), an Ford. Das zeigt, wie sich die Grenzen verschieben. Neue Antriebstechniken, der Aufbau notwendiger Infrastruktur, das autonome Fahren und die zunehmende Digitalisierung der Autos benötigen enorme Geldsummen für Forschung und Entwicklung. Gleichzeitig stoßen neue Player in den Markt vor - und zwar nicht nur solche, die wie Tesla und Nikola Fahrzeuge bauen, sondern auch Batteriehersteller wie LG Chem oder Varta und

Technologieunternehmen wie Alphabet oder Microsoft. Wahrscheinlich wird bei der Mobilität der Zukunft der eine oder andere Autohersteller auf der Strecke bleiben. Gleichzeitig bieten sich jedoch auch außergewöhnliche Chancen. Schon im August 2018 hatte Morgan Stanley den potenziellen Wert von Waymo auf umgerechnet mehr als 150 Milliarden Euro geschätzt. Das entspricht in etwa dem Doppelten von VW.

Börsianer schauen voraus



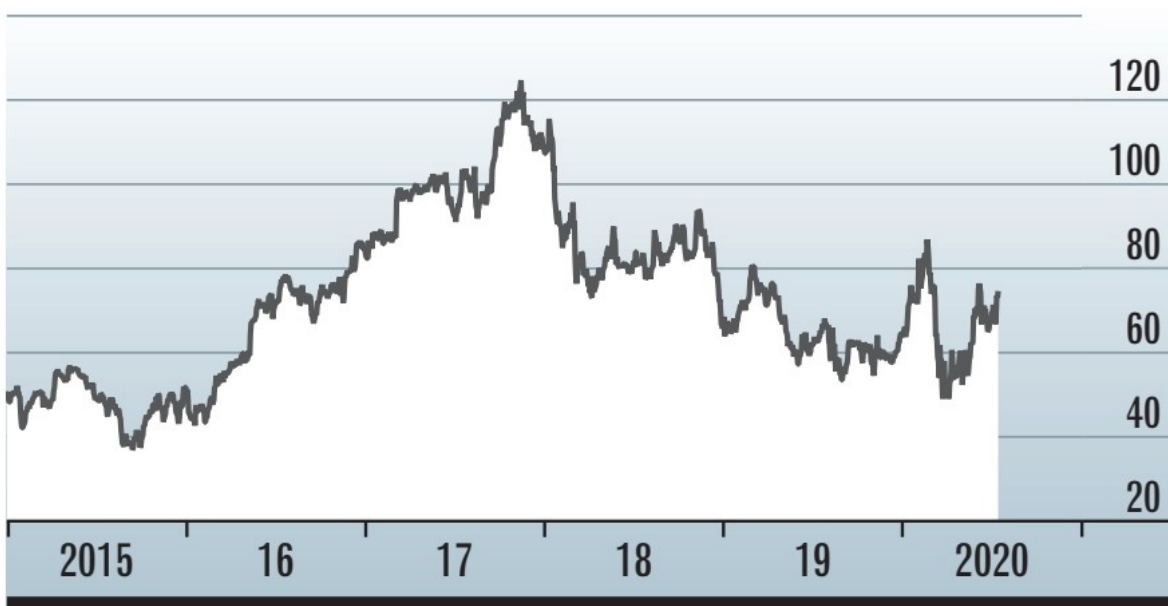
Unter den stark zurückgegangenen Autoabsätzen leidet natürlich kurzfristig auch der Verkauf von E-Autos. Das hat das schon vor Corona herrschende Überangebot bei Lithium noch einmal verstärkt. Die entsprechenden Förderer reagieren mit Projektverschiebungen und Sparmaßnahmen. Beispielsweise hat SQM, der zweitgrößte Lithiumproduzent der Welt, den Ausbau seiner Förderung in der chilenischen Atacama-Wüste von Ende 2020 bis spät ins nächste Jahr verschoben. Auch Albemarle, der weltweite Lithiumproduzent Nummer eins, hat reagiert und ein Sparprogramm auf den Weg gebracht. Im laufenden Jahr sollen die Kosten um 50 bis 70 Millionen Dollar sinken - künftig um 100 Millionen Dollar pro Jahr. Sowohl der Preis als auch die verkauften Mengen sind bei Lithium in den ersten drei Monaten zurückgegangen. Insgesamt sanken die Verkaufserlöse in der Lithiumsparte um 19 Prozent auf 236,8 Millionen Dollar. Der operative Gewinn (Ebitda) im ersten Quartal ging sogar um fast ein Drittel auf 78,6 Millionen Dollar zurück. Auch in den Bereichen Brom und Katalysatoren kam es zu Rückgängen, die jedoch geringer ausfielen als beim Lithium. Es ist durchaus denkbar, dass ab dem kommenden Jahr ein weltweit stagnierendes Angebot von Lithium auf eine steigende Nachfrage stößt. Das Management von Albemarle geht davon aus, dass das Geschäft mit dem Metall den Verkäufen von E-Autos in etwa ein bis zwei Quartale zeitlich hinterherhinkt. Das spricht für eine Besserung voraussichtlich ab dem kommenden Jahr. Dann könnte allerdings die Angebots- Nachfrage-Schere sehr schnell auseinandergehen. KURSCHANCE 12 %

Deutliche Aufwärtskorrektur

Schon seit Monaten steigt der Aktienkurs. Seit Anfang April summiert sich das Plus bereits auf fast 50 Prozent. Die Anleger nehmen vorweg, dass es künftig immer mehr E-Autos und Plug-in-Hybride geben wird und damit die Nachfrage nach Lithium stark zunimmt. Kursziel: 94 Euro.

Albemarle

Euro



WKN/ISIN: **890167/US0126531013**

Börsenwert: 8,0 Milliarden Euro

Gewinn je Aktie 2020/21e: 3,06/3,85 Euro

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2020/21: 24,5/19,5

Dividendenrendite 2020/21e: 1,7/1,8 Prozent

e = erwartet; Stand: 16.7.2020

Quelle: Thomson Reuters Datastream

Stark wachsende Fertigung

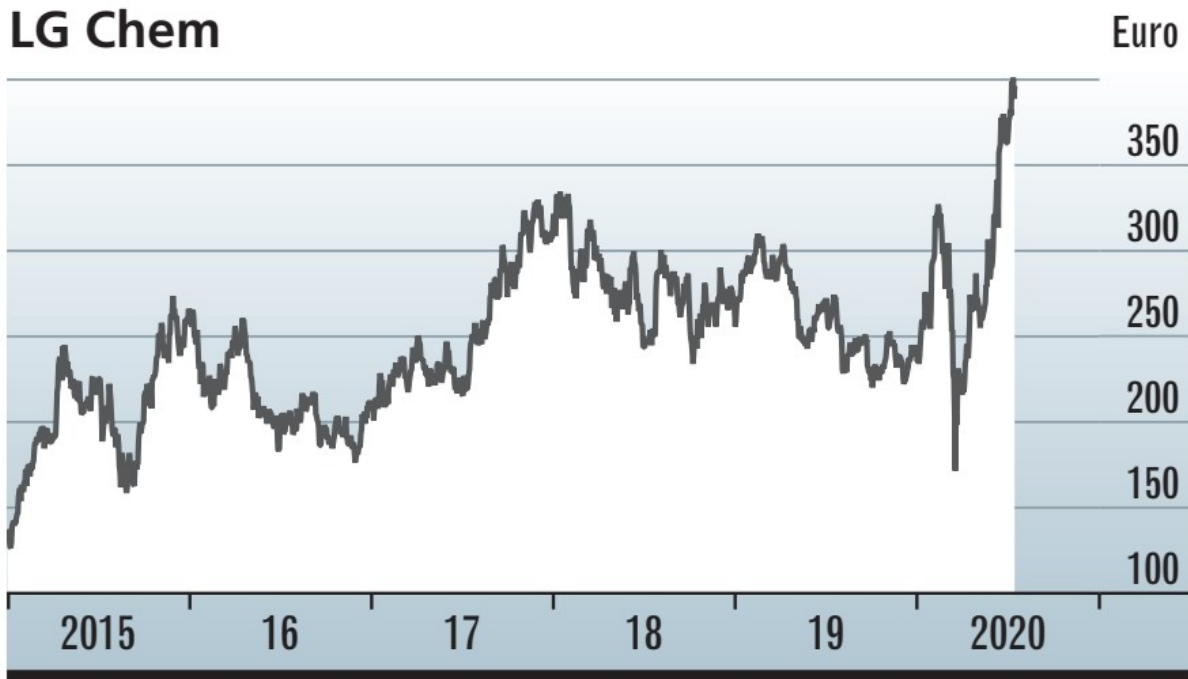


Schon seit mehr als 20 Jahren baut der südkoreanische Chemiekonzern wiederaufladbare Batterien. Seit 2010 gibt es auch in den USA eine Fabrik zur Herstellung von Autobatterien. Und vor zwei Jahren eröffnete der Konzern eine größere Produktionsstätte für Batteriezellen im polnischen Breslau. Zu den Kunden zählen u. a. Daimler, Porsche, Volvo und Audi. Eine Produktion in Europa ergibt absolut Sinn. Denn die Zellen sind vergleichsweise schwer - dementsprechend aufwendig und teuer ist der Transport. Außerdem dürften verschiedene Autohersteller auf eine Fertigung in Europa drängen, um nicht zu abhängig von Importen aus China zu sein, wo weltweit am meisten Zellen hergestellt werden. Die Volksrepublik setzt Im- und Exporte immer wieder auch als politisches Druckmittel ein. In einem ersten Schritt ist das Werk in Breslau auf eine Produktionskapazität von drei bis fünf Gigawattstunden ausgelegt. Die Gigafactory von Tesla und Panasonic ist mehr als sechsmal so groß. Doch die Koreaner könnten bei Bedarf nachlegen. Schon in den vergangenen Jahren hat LG Chem sein Investitionsvolumen in Breslau auf 1,3 Milliarden Euro kräftig aufgestockt. Nach Angaben polnischer Medien plant der Konzern den Ausbau seiner polnischen Fabrik auf bis zu 70 Gigawattstunden (GWh p. a.). Sie wäre damit in etwa doppelt so groß wie die Gigafactory 1 in ihrer letzten Ausbaustufe. Die UBS-Analysten rechnen damit, dass LG Chem schon in diesem Jahr seine Produktionskapazitäten weltweit von 70 auf 106 GWh p. a. ausbaut. Im nächsten Jahr sollen es dann schon 156 Gigawattstunden sein, was fast ein Viertel der weltweiten Produktion bedeuten würde. Auf solche Volumina und Wachstumsraten kommt ansonsten nur der chinesische Konkurrent CATL. KURSCHANCE 36 %

Starkes Momentum

Seit Ende März schießt die Aktie förmlich nach oben. LG Chem ist sowohl in China als auch in Europa stark positioniert. Das sind derzeit die beiden interessantesten Märkte für E-Autos und somit für Lithium-Ionen-Akkus. Kleines Manko: Deutsche Anleger müssen die Aktie in New York ordern.

LG Chem



Quelle: Thomson Reuters Datastream

WKN/ISIN:	659109/KR7051910008
Börsenwert:	26,9 Milliarden Euro
Gewinn je Aktie 2020/21e:	8,14/14,15 Euro
Kurs-Gewinn-Verhältnis 2020/21:	47,3/26,9
Dividendenrendite 2020/21e:	0,6/0,9 Prozent

e = erwartet; Stand: 16.7.2020; der Chart ist in Euro umgerechnet

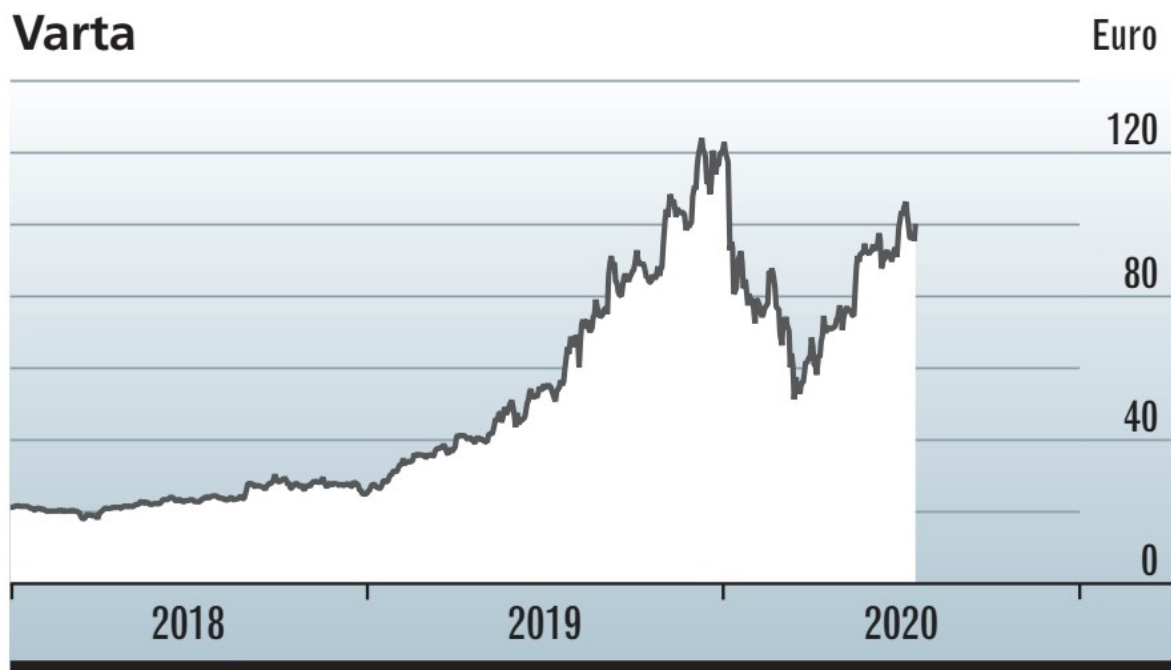
Akkus für Autos



Lange war darüber spekuliert worden, jetzt ist es offiziell: Varta steigt in den Bau von Akkus für Autos ein. Dabei will das Unternehmen seine bereits bestehende Technologie auf größere Formate übertragen, die dann in **Energiespeichern**, Robotern, aber auch in Bereichen der Mobilität eingesetzt werden sollen. Ziel ist die Massenproduktion großer Akkus. Damit traut sich der Mittelständler das, wovor die großen Autozulieferer wie Bosch oder Conti zurückschrecken. Varta will dafür 1000 Mitarbeiter einstellen, der Bund und die Länder Bayern und Baden-Württemberg subventionieren das Vorhaben mit insgesamt 300 Millionen Euro. Bislang ist Varta auf Mikrobatterien für Hörgeräte und kabellose Kopfhörer spezialisiert. Hier ist das Unternehmen Weltmarktführer. Die entsprechenden Produktionskapazitäten will CEO Herbert Schein ausbauen, da er davon überzeugt ist, dass immer mehr Geräte ihren Strom statt über Kabel von Akkus beziehen. Außerdem kauften die Deutschen vor einem Jahr den Bereich Haushaltsbatterien vom Konkurrenten Energizer zurück. Die Akquisition hat das bereits hohe Wachstum noch einmal beschleunigt. Im ersten Quartal explodierte der Umsatz um 170 Prozent auf 198,5 Millionen Euro. Ohne die zugekauften Haushaltsbatterien hätte das Plus immer noch satte 68 Prozent betragen. Der operative Gewinn (Ebitda) stieg sogar um 197 beziehungsweise 135 Prozent (ohne Zukauf). Das bisherige Kerngeschäft brummt also. Natürlich bedeutet der Eintritt in die Entwicklung und Produktion von Akkus für E-Autos ein gewisses Risiko. Varta kann aber durch das neue Geschäftsfeld künftig in ganz andere Umsatzregionen vorstoßen. Denn die Akkus machen einen Großteil der Kosten von Stromern aus. KURSCHANCE 22 %

Auf Rekordkurs

Ende 2019 notierte die Aktie im Hoch bei 127,60 Euro. Dieses Kursniveau sollte in diesem Jahr eigentlich wieder drin sein. Denn Varta expandiert operativ mit einem atemberaubenden Tempo und wächst so in die – zugegebenermaßen – hohe Bewertung rein.



WKN/ISIN: **A0TGJ5/DE000A0TGJ55**

Börsenwert: **3,9 Milliarden Euro**

Gewinn je Aktie 2020/21e: **2,72/3,75 Euro**

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2020/21: **39,6/25,8**

Dividendenrendite 2020/21e: **0,1/0,5 Prozent**

e = erwartet, Stand: 16.7.2020

Quelle: Thomson Reuters Datastream

Wasserstoff pur

nel.

Das Unternehmen aus Norwegen ist auf die Produktion, die Speicherung und den Transport von Wasserstoff spezialisiert - vor allem auf solchen, der durch **erneuerbare Energien** produziert wird. Nel deckt die vollständige Wertschöpfungskette ab, angefangen von Produktionsanlagen bis hin zu Tankstellen. Die Norweger sind von der Zukunft des grünen Wasserstoffs überzeugt. Dafür führen sie einige überzeugende Argumente an. So ist Wasserstoff das Element mit der höchsten **Energiedichte**. Wenn die Elektrolyse mit Wind- oder Solarstrom erfolgt, entsteht keinerlei CO₂. Und grundsätzlich sind Wasser, Wind und Sonne in einem fast unbegrenzten Ausmaß vorhanden. Außerdem ist Wasserstoff problemlos speicherbar. Dadurch lassen sich die Stromschwankungen bei Wind- und Solarparks prinzipiell ausgleichen. Schließlich kann der gasförmige Wasserstoff auch in flüssige Treibstoffe weiterverarbeitet werden und so zur Dekarbonisierung von Autos, Lastern oder Flugzeugen beitragen. Mobilitätsexperte Blume ist davon überzeugt, "dass sich Wasserstoff durchsetzt, wenn der politische Wille da ist. Dann herrscht großes Potenzial." Genau danach sieht es derzeit aus. Nachdem bereits vor allem China und die USA die Technologie stark fördern, nimmt nun auch die EU das Thema ins Visier. Im Prinzip ist die Aktie eine Wette auf die Zukunft. Der Umsatz belief sich im ersten Quartal auf bescheidene knapp zwölf Millionen Euro. Dabei schrieb das Unternehmen noch tiefrote Zahlen. Allerdings stieg der Auftragsbestand um fast die Hälfte auf rund 55 Millionen Euro. Später orderte dann noch Nikola Elektrolyseure für den Aufbau eines Wasserstoff-Tankstellennetzes in Nordamerika - Auftragswert: rund 26 Millionen Euro. KURSCHANCE 15 %

Fotos: VW, Colourbox Illustration: VectorStock

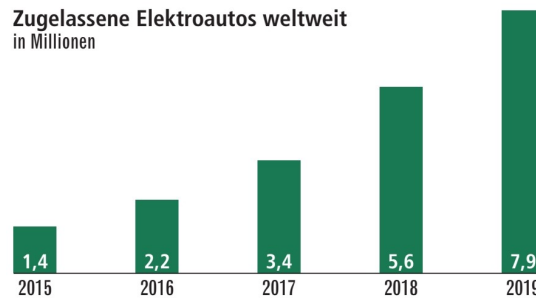
LUDWIG BÖHM



E-Autos auf der Überholspur

2019 waren weltweit 7,9 Millionen Autos mit Elektroantrieb zugelassen – 3,8 Millionen davon in China. Eine Verzehnfachung seit 2013. In Europa sorgen jetzt Subventionen und Strafzahlungen für Schub.

Zugelassene Elektroautos weltweit
in Millionen



Quelle: Statista

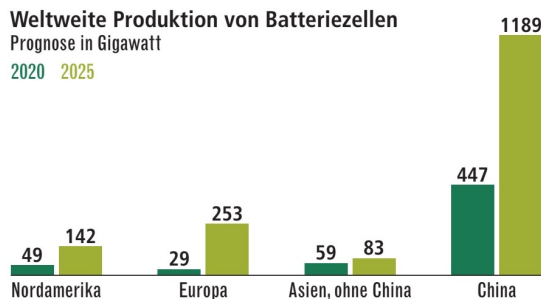
Massiver Ausbau der Zellenproduktion

China fertigt weltweit die meisten Batteriezellen und kommt auf einen Marktanteil von rund 74 Prozent. Dort entstehen in den nächsten Jahren die meisten Gigafactories. Doch Europa baut Kapazitäten auf.

Weltweite Produktion von Batteriezellen

Prognose in Gigawatt

2020 2025



Quelle: Rock Tech Lithium

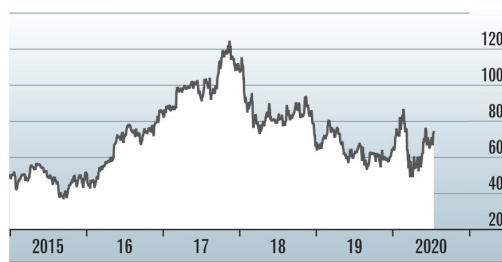


Deutliche Aufwärtskorrektur

Schon seit Monaten steigt der Aktienkurs. Seit Anfang April summiert sich das Plus bereits auf fast 50 Prozent. Die Anleger nehmen vorweg, dass es künftig immer mehr E-Autos und Plug-in-Hybride geben wird und damit die Nachfrage nach Lithium stark zunimmt. Kursziel: 94 Euro.

Albemarle

Euro



WKN/ISIN: **890167/US0126531013**

Börsenwert: **8,0 Milliarden Euro**

Gewinn je Aktie 2020/21e: **3,06/3,85 Euro**

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2020/21: **24,5/19,5**

Dividendenrendite 2020/21e: **1,7/1,8 Prozent**

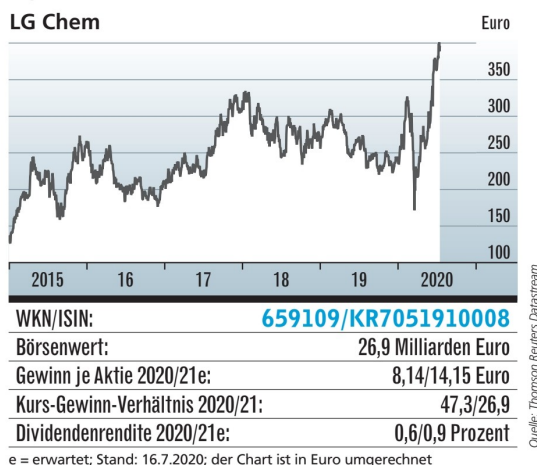
e = erwartet; Stand: 16.7.2020

Quelle: Thomson Reuters Datastream



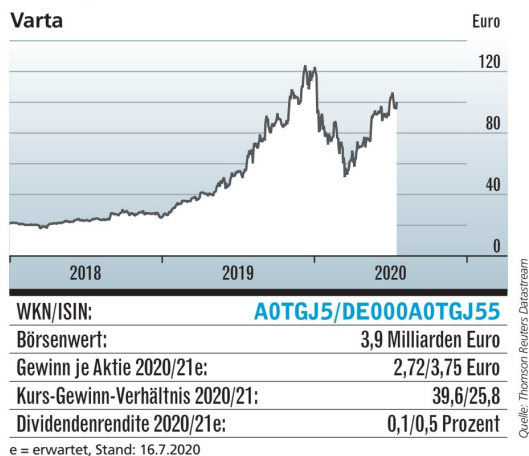
Starkes Momentum

Seit Ende März schießt die Aktie förmlich nach oben. LG Chem ist sowohl in China als auch in Europa stark positioniert. Das sind derzeit die beiden interessantesten Märkte für E-Autos und somit für Lithium-Ionen-Akkus. Kleines Manko: Deutsche Anleger müssen die Aktie in New York ordern.



Auf Rekordkurs

Ende 2019 notierte die Aktie im Hoch bei 127,60 Euro. Dieses Kursniveau sollte in diesem Jahr eigentlich wieder drin sein. Denn Varta expandiert operativ mit einem atemberaubenden Tempo und wächst so in die – zugegebenermaßen – hohe Bewertung rein.




Bildunterschrift: Je grüner die Stromerzeugung ? desto grüner ist auch das Elektroauto

Quelle:	FOCUS-MONEY vom 22.07.2020, Nr. 31, Seite 40
Ressort:	MONEY MARKETS
Rubrik:	MONEY TITELTHEMA
Dokumentnummer:	focm-22072020-article_40-1

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/FOCM_8c777a7ab31024b75da32898565d8db6ee41d9c4

Alle Rechte vorbehalten: (c) Focus Magazin Verlag GmbH, Muenchen

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH