



FOCUS-MONEY vom 26.05.2021, Nr. 22, Seite 28

ELEKTROMOBILITÄT

Der Durchbruch

Bei Elektroautos ist jetzt auch in Europa der Knoten geplatzt. Um damit gutes Geld zu verdienen, müssen Anleger aber die richtige Aktienausswahl treffen. Vier Favoriten - nur einer ist ein Pkw-Hersteller

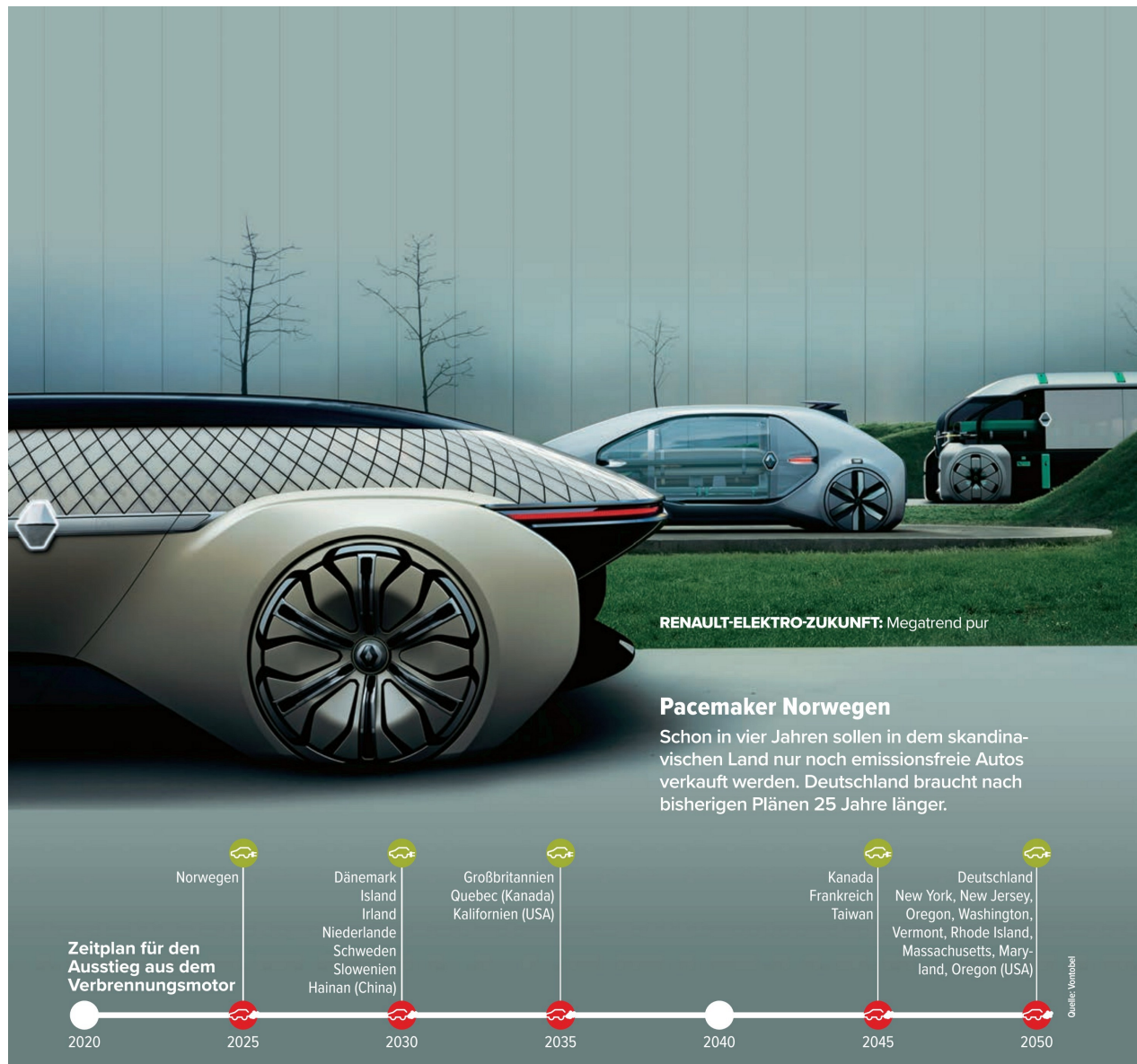


Foto: Peugeot

Der ehemalige Daimler-Chef Dieter Zetsche hat einmal die Entwicklung von Elektroautos sehr anschaulich [beschrieben](#). In einem Interview sagte er: "Das ist wie mit der umgedrehten Ketchup-Flasche. Wenn man draufschlägt, weiß man, irgendwann kommt was raus. Du weißt nicht wann, aber wenn's kommt, dann richtig." Genau das passiert gerade in Europa. Während die Stromer in China bereits zum Alltag gehören, haben sie in Europa in den vergangenen Monaten zum Überholmanöver angesetzt. Das zeigen gleich mehrere Entwicklungen. Die Hersteller bringen immer mehr Autos mit Elektromotor auf den Markt. Nach Volkswagen geben jetzt auch Mercedes und BMW bei dem Thema richtig Gas. Kein Wunder: Denn nur mit einem umfangreichen Verkauf von reinen batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden können sie es schaffen, Strafzahlungen wegen eines zu hohen CO₂-Ausstoßes ihrer Neuwagenflotten zu vermeiden.

Pech mit dem Timing

Vontobel lancierte sein neues Partizipationszertifikat (WKN/ISIN: VQ32VY/DE000VQ32VY6) mitten in der Korrektur der Aktien aus dem Bereich Elektromobilität. Allerdings handelt es sich hier um einen Megatrend.

Vontobel-Partizipationszertifikat



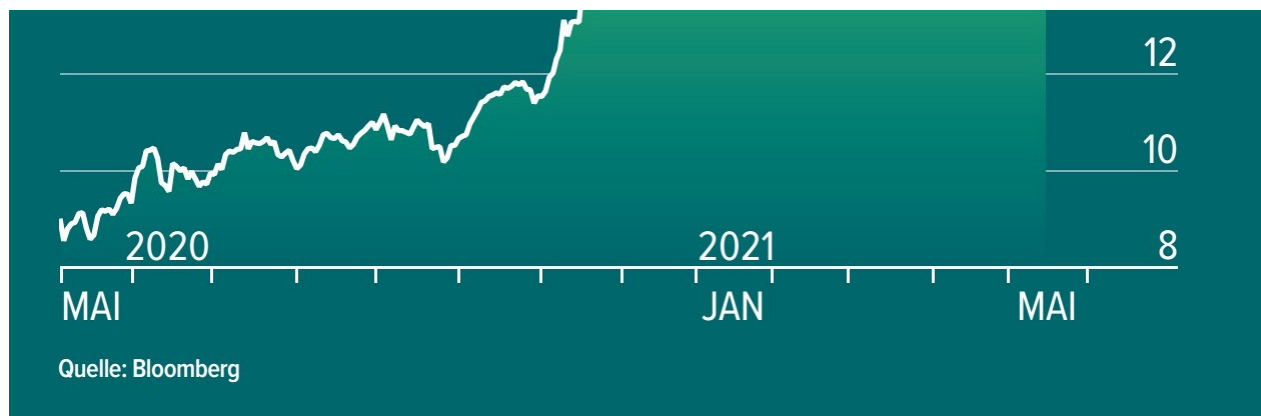
Quelle: Bloomberg

Überzeugende Performance

Der Indexfonds von Lyxor (WKN/ISIN: LYX0ZJ/LU2023679090) hat auf Sicht eines Jahres in Euro um fast 95 Prozent zugelegt. Damit schlägt er zumindest kurzfristig die meisten anderen Elektromobilitäts-ETFs.

Lyxor-MSCI-Future-Mobility-ESG-Filtered-ETF





Dazu kommen umfangreiche Kaufprämien. In Deutschland bezuschussen beispielsweise der Staat und die Autohersteller den Kauf von reinen Stromern mit insgesamt 9000 Euro pro Fahrzeug, wenn dieses nicht mehr als 40 000 Euro kostet. Bei Plug-in-Hybriden gibt es immerhin noch 6750 Euro. Damit sind sie bei der Anschaffung nicht mehr unbedingt teurer als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotor. Gleichzeitig ist das Laden von Strom preiswerter als das entsprechende Benzin oder der Diesel. Und aufgrund der geringeren Zahl von Bauteilen sind E-Autos auch bei der Reparatur und der Wartung günstiger. **Infrastruktur kommt in Schwung.** Jetzt gibt es zudem zunehmend mehr Ladepunkte. So wollen die Autohersteller bis 2022 in Deutschland rund 15 000 öffentliche Ladepunkte errichten. Weitere 100 000 soll es bis 2030 auf den Werksgeländen und beim Handel geben. Die Bundesregierung peilt bis 2030 insgesamt eine Million Ladepunkte an. Zunehmend mehr Modelle, die hohen Kaufprämien und die verbesserte Infrastruktur - das alles zusammen lässt die Nachfrage spürbar steigen. Bei den Neuzulassungen legten Elektro-Pkws im April um 414 Prozent zu, so das Kraftfahrt-Bundesamt. Bei Plug-in-Hybriden lag das Plus im Jahresvergleich bei 380 Prozent. Zusammen kamen sie auf einen Marktanteil von 22,2 Prozent. Auch in Europa insgesamt nimmt die Elektromobilität Fahrt auf. Im Jahr 2019 kamen vollelektrische Autos und Plug-in-Hybride erst auf einen Marktanteil von drei Prozent. Im vergangenen Jahr waren es schon 10,5 Prozent. Und im vierten Quartal 2020 stieg der Wert bereits auf 16,5 Prozent. **Blaupause Norwegen.** Wie der Umstieg auf emissionsarme oder sogar -freie Fahrzeuge gelingen kann, zeigen die Skandinavier. Schon seit 1990 erhebt Oslo bei E-Autos weder Kauf- noch Importsteuern. Die 25-prozentige Mehrwertsteuer fällt seit 1996 ebenfalls weg. Außerdem durften E-Autos jahrelang kostenlos Mautstraßen und öffentliche Parkplätze nutzen. Und seit 2005 dürfen die Stromer in den Städten auf den Busspuren fahren. Ziel von Norwegen ist es, ab 2025 nur noch emissionsfreie Autos neu zuzulassen. Für Anleger ist es höchste Zeit, das Thema anzugehen. **Neues Zertifikat.** Die Schweizer Bank Vontobel hat Ende Februar ein Partizipationszertifikat auf ihren Electric Vehicle Basket aufgelegt, mit dem die Anleger auf die Bereiche Elektrofahrzeughersteller, Elektrofahrzeugkomponenten, Batterien + Materialien sowie Elektrofahrzeuginfrastruktur setzen können. Der Basket investiert also nicht nur in die EAuto-Produzenten, sondern beispielsweise auch in die Förderer der Batterierohstoffe wie Nickel oder Lithium und in die Anbieter der notwendigen Infrastruktur. Der Chart zeigt allerdings, dass auch der breit gefasste Bereich Elektromobilität kein Selbstläufer ist. Seit der Lancierung Ende Februar ist der Kurs um rund ein Viertel gefallen. Dennoch macht eine starke Streuung auf jeden Fall Sinn. Denn die reinen Elektroautoaktien wie Fisker oder Nio, die sich beide im Basket finden, sind, vorsichtig ausgedrückt, recht spekulativ. Ebenfalls einen breiten Investmentansatz verfolgt der Elektromobilitäts-ETF von Lyxor. Hier gehörten Aktien aus den Bereichen **Energiespeicher**, autonomes Fahren, Sharing-Dienste und neue Transportmittel zum Anlageuniversum. Der ETF repliziert die Werte, das heißt, er kauft sie wirklich und bildet sie nicht mit Derivaten nach. Die größte Position ist derzeit die Avis Budget Group, die Muttergesellschaft der Autovermietung Avis. Auf Position zwei befindet sich der Chip-Spezialist Nvidia, gefolgt von Ambarella, ein Halbleiter-Designunternehmen. Der Indexfonds ist vor gut einem Jahr kurz vor dem Höhepunkt des Corona-Crashes gestartet. Nach anfänglichen Startschwierigkeiten, damals haben die Anleger ja so ziemlich alles verkauft, hat der ETF sehr gut abgeschnitten. Dafür müssen Investoren allerdings eine höhere Volatilität von 24,4 Prozent (ein Jahr) in Kauf nehmen. Die laufenden Kosten sind mit 0,15 Prozent sehr niedrig.

Renault Group

Turnaround in diesem Jahr

Die Corona-Pandemie hat im vergangenen Jahr Renault hammerhart getroffen. Der Umsatz brach um 22 Prozent auf nur noch etwas mehr als 43 Milliarden Euro ein. Dies sorgte für einen Nettoverlust von acht Milliarden Euro. Es ist aber Besserung in Sicht. In der zweiten Hälfte 2020 gingen die roten Zahlen schon einmal auf verträglichere 660 Millionen Euro zurück. Auch der Start ins neue Jahr verlief ermutigend. Im ersten Quartal verkaufte der Konzern insgesamt 665 038 Fahrzeuge, was ein Plus von 1,1 Prozent bedeutete. Vor allem bei der Tochter Dacia lief es mit einem Wachstum von mehr als zehn Prozent rund. Der Umsatz des Konzerns stabilisierte sich bei zehn Milliarden Euro. Während die deutschen Volumen- und Premium-Hersteller mit ihren neuen E-Autos in den Bereichen Mittelklasse und Premium angreifen, ist Renault vor allem mit den elektrischen Kleinwagen Twizy, Twingo und Zoe präsent. Dazu kommen noch der Kangoo und der Transporter Master. Technologisch eignen sich elektrische Antriebe eigentlich eher für kleinere Autos. Im Sommer kommt noch der Spring von Dacia auf den Markt. Für das elektrische Stadtauto liegen bereits rund 10 000 Vorbestellungen vor. Renault hat in den "normalen" Jahren 2015 bis 2018 im Durchschnitt einen Gewinn je Aktie von 13,50 Euro erzielt. Beim derzeitigen Kurs von rund 33,50 Euro ergäbe dies ein Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) von 2,5. Jetzt muss der Konzern aber erst einmal wieder schwarze Zahlen schreiben.

Ziemlich preiswert

Während die Elektro-Start-ups wie Nio oder Fisker auf astronomische Bewertungen kommen, gibt's Renault zum Schnäppchenpreis – wenn die Gewinnprognosen erreicht werden.



WKN/ISIN

893113/FR0000131906

Börsenwert

10,1 Mrd. €

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2021/22

16,0/4,6

Dividendenrendite 2021/22e

0,1/1,8 %

Kursziel/Stoppkurs

46,65/28,40 €

Risiko

Kurspotenzial **39 %**

e = erwartet

Quellen: Onvista, eigene Schätzungen



Überdurchschnittliches Wachstum

Lear ist hierzulande weitgehend unbekannt - allerdings zu Unrecht. Das amerikanische Unternehmen ist auf Autositze und auf elektronische Power-Management-Systeme spezialisiert. Dazu zählen unter anderem 12- bis 48-Volt-Kabelbäume. In E-Autos und Plug-in-Hybriden werden deutlich mehr Kabel verbaut als in herkömmlichen Verbrenner-Pkws, weshalb auch der Kupferbedarf sehr viel höher ist. Gleichzeitig sorgt der zunehmende Komfort in den Autos generell für einen höheren Bedarf an elektrischen Komponenten. Der amerikanische Konzern ist international aufgestellt und betreibt allein in Deutschland 13 Werke und beschäftigt hierzulande fast 5000 Mitarbeiter. Zu den deutschen Kunden zählen die Hersteller BMW, Daimler und VW. Weltweit beliefert Lear 17 Autohersteller mit Sitzen und elektrischen Komponenten für mehr als 90 Modelle. Zwar litt auch bei den Amerikanern im vergangenen Jahr das Geschäft unter Covid-19. Die Ergebnisse für das vierte Quartal konnten jedoch überzeugen. Der Umsatz stieg von 4,8 Milliarden auf 5,2 Milliarden Dollar. Der Gewinn je Aktie verbesserte sich von 2,50 auf 3,33 Dollar. Es gab 0,25 Dollar Dividende je Aktie. Aufgrund der Corona-Krise hatte Lear die Dividendenzahlung und ein Aktienrückkaufprogramm zwischenzeitlich ausgesetzt. Der Bereich E-Systems wuchs nach Unternehmensangaben um zehn Prozentpunkte stärker als der Markt. Der Bereich Sitze übertraf das Marktwachstum um immerhin vier Prozentpunkte. Die Auftragsbücher von Lear waren Ende 2020 mit 2,8 Milliarden Dollar gut gefüllt.

Höher als 2019

Die Aktie zeigt die bei guten Zyklikern typische rasche Erholung nach dem Corona-Einbruch vom Frühjahr 2020. Sie notiert längst deutlich über Vorkrisenniveau.



WKN/ISIN

A0YERL/US5218652049

Börsenwert

9,4 Mrd. €

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2021/22

14,3/10,5

Dividendenrendite 2021/22e

0,9/1,4 %

Kursziel/Stoppkurs

188,40/138,20 €

Risiko

Kurspotenzial **20 %**

e = erwartet

Quellen: Onvista, eigene Schätzungen



Prognose angehoben

Der Trend zur Elektromobilität und die **Energiewende** sorgen für einen spürbar höheren Kupferbedarf. Nach den Berechnungen des Branchenverbands International Copper Association sind in einem Auto mit Verbrennungsmotor im Durchschnitt 23 Kilogramm Kupfer verbaut. Bei EAutos sind es dagegen rund 83 Kilogramm. Das rötliche Metall gilt als einer der besten natürlichen Leiter von Elektrizität und Wärme. Daher wird es nicht nur in großen Mengen beim Bau von Elektroautos gebraucht, sondern auch bei erneuerbaren **Energien**. Kupfer profitiert somit gleich von zwei Megatrends. Die Analysten von Bloomberg Intelligence schätzen, dass die Nachfrage in den kommenden zehn Jahren um 6,5 Prozent per annum steigen könnte. In den zurückliegenden 20 Jahren lag das jährliche Nachfrageplus bei lediglich 2,2 Prozent. Besonders umweltverträglich ist es, wenn das Metall nicht in Minen gefördert, sondern recycelt wird. Genau in diesem Bereich ist die deutsche Aurubis tätig. Das Unternehmen erzielte im ersten Quartal des Geschäftsjahrs 2020/21 einen Gewinn vor Steuern in Höhe von 82 Millionen Euro. Im Vorjahreszeitraum waren es noch 31 Millionen Euro gewesen. Angesichts des guten Jahresstarts erhöhte das Management die Prognose für den Vorsteuergewinn von bislang 210 Millionen bis 270 Millionen jetzt auf 270 Millionen bis 330 Millionen Euro.



AURUBIS: Kupfer unentbehrlich für die neue Mobilität

Höhere Preise



WKN/ISIN **676650/DE0006766504**

Börsenwert **3,3 Mrd. €**

Kurs-Gewinn-Verhältnis 2020/21 // 2021/22 **14,6 // 13,2**

Dividendenrendite 2020/21 // 2021/22e **2,0 // 2,2 %**

Kursziel/Stoppkurs **90,80/66,60 €**

Risiko ■ ■ ■ ■ ■ Kurspotenzial **20%**

e = erwartet

Quelle: Bloomberg



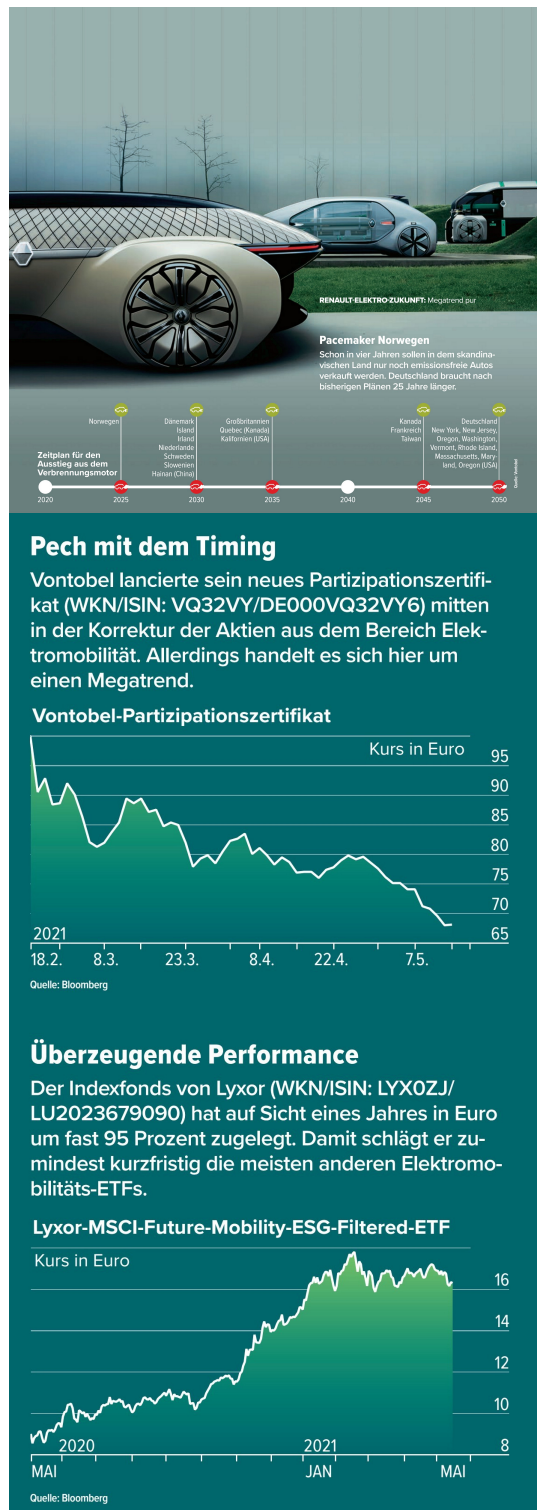
ALFEN
POWER TO ADAPT

Foto: Aurubis

Gewinn verdoppelt

In den Niederlanden gibt es bereits fast 30 000 Ladesäulen für Elektroautos. Zum Vergleich: In Deutschland sind erst 12 644 Ladesäulen in Betrieb, obwohl hier fast fünfmal so viele Menschen leben. Kein Wunder, dass mit Alfen ein niederländisches Unternehmen im Bereich elektrische Infrastruktur vorn mitmisch. Die Niederländer bauen unter anderem intelligente Stromnetze und Stromspeicher. Das Hauptgeschäft macht Alfen aber mit Ladesäulen. Dieses Geschäftsmodell zeigte sich 2020 von Corona völlig unbeeindruckt. Der Umsatz legte vergangenes Jahr um 32 Prozent auf 189 Millionen Euro zu. Mit einem Plus von 105 Prozent wuchs der Bereich Ladesäulen mit Abstand am stärksten. Im März 2020 produzierte das Unternehmen bereits den 100 000. Ladepunkt. Der Nettogewinn sprang von 6,2 Millionen auf 12,5 Millionen Euro; er hat sich damit etwas mehr als verdoppelt. Im Geschäftsjahr 2020 schloss Alfen drei Rahmenverträge mit einer jeweils dreijährigen Laufzeit. Das Unternehmen wird PerPetum Energy mit Umspannwerken für **erneuerbare Energien** in Holland beliefern, British Gas mit EV-Ladestationen ausrüsten und für den deutschen **Energieversorger** EnBW **Energiespeicher** bauen. Das weitere Wachstum ist finanziell gut abgesichert. Ende 2020 standen in der Bilanz Barmittel in Höhe von 52,3 Millionen Euro.

von LUDWIG BÖHM



Renault Group

Ziemlich preiswert

Während die Elektro-Start-ups wie Nio oder Fisker auf astronomische Bewertungen kommen, gibt's Renault zum Schnäppchenpreis – wenn die Gewinnprognosen erreicht werden.



WKN/ISIN	893113/FR0000131906
Börsenwert	10,1 Mrd. €
Kurs-Gewinn-Verhältnis 2021/22	16,0/4,6
Dividendenrendite 2021/22e	0,1/1,8 %
Kursziel/Stoppkurs	46,65/28,40 €
Risiko ■ ■ ■ ■ ■	Kurspotenzial 39 %

Quellen: Onvista, eigene Schätzungen

e = erwartet



Höher als 2019

Die Aktie zeigt die bei guten Zyklikern typische rasche Erholung nach dem Corona-Einbruch vom Frühjahr 2019. Sie notiert längst deutlich über Vorkrisenniveau.



WKN/ISIN	A0YERL/US5218652049
Börsenwert	9,4 Mrd. €
Kurs-Gewinn-Verhältnis 2021/22	14,3/10,5
Dividendenrendite 2021/22e	0,9/1,4 %
Kursziel/Stoppkurs	188,40/138,20 €
Risiko ■ ■ ■ ■ ■	Kurspotenzial 20 %

Quellen: Onvista, eigene Schätzungen

e = erwartet



Bildunterschrift: Foto: Peugeot

AURUBIS: Kupfer unentbehrlich für die neue Mobilität

Foto: Aurubis

Quelle: FOCUS-MONEY vom 26.05.2021, Nr. 22, Seite 28

Rubrik: money markets

Dokumentnummer: focm-26052021-article_28-1

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/FOCM_24e834fd395ef97a8ba7b4bb4be0d02f0747429b

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

GENIOS © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH