

Nachfrage zu bedienen.“ Das große Problem sei aktuell vor allem die starke geografische Konzentration der entwickelten Vorkommen. Bisher gibt es eine Handvoll Unternehmen, die Lithium in großen Mengen für die Elektromobilität produzieren. Marktführer ist das chinesische Unternehmen Gangfeng, dazu kommen die chilenische SQM sowie die US-Firmen Albemarle und Livent. Die Aktien haben in diesem Jahr bereits eine starke Rally hingelegt. Darüber hinaus gibt es weltweit viele kleinere Firmen, die gerade ihre ersten Tonnen Lithium schürfen oder die Minen noch entwickeln. Weil sich Bergbauprojekte leicht verzögern können, besteht eine hohe Unsicherheit, wie viel Lithium in drei oder vier Jahren dem Markt tatsächlich zur Verfügung steht.

Portfoliomanager Schächtle beobachtet: „Wir sehen, dass die Batteriehersteller und Autobauer zunehmend nervös werden. Viele schließen langfristige Abnahmeverträge mit Lithium-Produzenten.“ Eine Situation, die vor allem Minen-Start-ups für sich nutzen, es verschafft ihnen Planungssicherheit und einfachen Zugang zu Kapital. Daher sieht Schächtle bei Lithium-Explorationsunternehmen großes Potenzial: „Wir fühlen uns in diesem Segment sehr wohl.“ Im Vergleich zu den großen Produzenten seien diese Firmen noch gering bewertet. „Und dort wird es zu einer Übernahmewelle kommen“, ist Schächtle überzeugt. Rohstoff-Indexprodukte wie bei Kupfer oder Nickel gibt es bislang jedoch keine.

#### ► Kobalt: Im Kampf gegen das Schmutzeldimage

Die Frage, ob das seltene Metall Kobalt für die Batterien von Elektroautos unbedingt nötig ist, bewegt die gesamte Branche. Gary Nagle, Chef von Glencore, dem weltgrößten Kobaltproduzenten, ist sich seiner Sache sehr sicher. Der Schweizer Rohstoffkonzern hebt die Produktion

im kommenden Jahr von 35.000 Tonnen auf 48.000 Tonnen an. Die Nachfrage der Autoindustrie sei riesig, so Nagle. „Wir hätten die gesamte Produktion in langfristigen Lieferverträgen verkaufen können“, sagte er kürzlich am Investorentag des Unternehmens. Kobalt sorgt für eine stabile Spannung innerhalb der Batterie. Doch das bläuliche Metall hat einen schlechten Ruf. Rund 70 Prozent der bekannten Vorkommen lagern in der demokratischen Republik Kongo. Dort wird es bis heute teils unter Bedingungen gefördert, die für westliche Autokonzerne nicht akzeptabel sind.

Außerhalb des Kongos kommt Kobalt nur in geringen Mengen als Nebenprodukt von Kupfer oder Nickel vor. Glencore verspricht als einer der wenigen Produzenten Kobalt aus industrieller Produktion – und kann angesichts wachsender Nachfrage immer höhere Preise durchsetzen. Für Privatanleger ist die Wette auf steigende Kobalt-Preise nur schwer umsetzbar. Glencore oder der russische Nickelproduzent Norilsk Nickel produzieren größere Mengen, doch der Beitrag des Metalls zum Gesamtumsatz ist noch gering. Daher hängt der Preis der Anteilscheine kaum vom Kobaltpreis ab. Alternativen wie Rohstoff-Indexprodukte sind für Privatanleger ebenfalls nicht erhältlich. „Kobalt ist sehr schwierig zu spielen“, bestätigt Fondsmanager Louvet.

Eines eint die vier Batteriemetalle Kupfer, Nickel, Lithium und Kobalt: Sie dürften sich nach Erwartung von BoFA-Analyst Widmer weitgehend von den zyklischen Schwankungen der restlichen Industriemetalle abkoppeln. „Selbst bei einem Rückgang der Konjunktur wird die Nachfrage wachsen“, ist er überzeugt. Zwar dürften die Preise schwanken, doch auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem Ausbruch der Coronakrise. Kupfer hält Widmer gar für „die mit Abstand beste Absicherung gegen Inflation“.

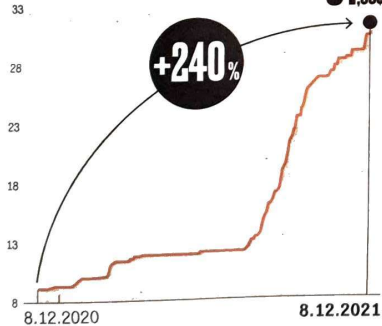
# 48.000

**Tonnen**  
– auf diese Menge will der Schweizer Rohstoffkonzern Glencore die Produktion von Kobalt im kommenden Jahr anheben. Derzeit liegt sie bei rund 35.000 Tonnen.

Quelle: Unternehmen

#### Lithiumkarbonat

Preis in US-Dollar je Kilogramm



HANDELSBLATT

Quelle: Bloomberg



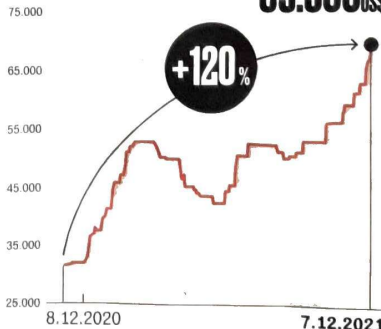
Bloomberg



Freike Hofffeld

#### Kobalt

Preis in US-Dollar je Tonne



HANDELSBLATT

Quelle: Bloomberg

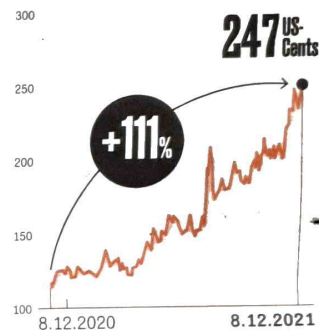
#### Agrarrohstoffe

## Kaffeemarkt steht kurz vor einer Krise

Logistikchaos treibt den Preis für die Sorte Arabica auf Zehn-Jahres-Hoch.

#### Kaffeepreis

Sorte Arabica in US-Cents je Pfund



HANDELSBLATT

Quelle: Bloomberg

Hohe Frachtpreise und trockenes Wetter in Südamerika sorgen dafür, dass der Preisanstieg bei vielen Agrarrohstoffen weitergeht. Der Preis für die Kaffeesorte Arabica notierte am Donnerstag bei knapp 2,50 Dollar pro Pfund – das ist der höchste Stand seit zehn Jahren. Innerhalb von zwölf Monaten hat sich Arabica-Kaffee um mehr als 100 Prozent verteuert.

Händler nannten gegenüber der Nachrichtenagentur Reuters vor allem das Logistikchaos als Preistreiber. Derzeit sei es schwer, Kaffee aus Südamerika nach Europa oder in die USA zu verschiffen, wo der meiste Kaffee konsumiert wird. „Niemand verkauft Kaffee, weder am Terminmarkt noch am Spotmarkt“, sagte ein Händler. Parallel dazu sorgt trockenes Wetter zur Aussaatzeit in Brasilien dafür, dass sich die Ernteerträge des wichtigen Agrarrohstoff-Exporteurs zuletzt eingetrübt haben.

In Vietnam wiederum gerät durch Regenfälle und einen Mangel an Arbeitskräften die Erntesaison ins Stocken. Und in Äthiopien sind einige Produzenten, die Lieferungen zu geringeren Preisen vereinbart hatten, ihren Lieferverpflichtungen bisher nicht nachgekommen, wie der Finanzdienst Bloomberg kürzlich berichtete.

Judy Ganes, Beraterin und Expertin für Agrarrohstoffe, sagte gegenüber Bloomberg: „Die Lieferkette steht unter bisher nicht da gewesenen Stress. Nie zuvor sind so viele negative Effekte zusammengekommen.“ Es fehle nicht viel, um eine Krise am Kaffeemarkt auszulösen.

Neben Kaffee hat sich auch Zucker zuletzt verteuert. Der Rohstoff ist ebenfalls von der Dürre in Brasilien betroffen. Der Zuckerpreis ist in den vergangenen zwölf Monaten um 35 Prozent gestiegen. Nicht abschbar ist zudem eine Entspannung bei den beiden Grundnahrungsmitteln Weizen und Mais. Jakob Blume