

# Neue Zürcher Zeitung

[www.nzz.ch/finanzen/batterie-euphorie-am-kobalt-markt-ob-die-riskante-spekulantenwette-aufgeht-ld.1289460](http://www.nzz.ch/finanzen/batterie-euphorie-am-kobalt-markt-ob-die-riskante-spekulantenwette-aufgeht-ld.1289460)

## Batterie-Euphorie am Kobalt-Markt

### Ob die riskante Spekulantenwette aufgeht?

von Christof Leisinger 30.4.2017, 10:00 Uhr

Der Preis für Kobalt ist stark gestiegen. Das Metall wird für die Produktion stark gefragter Batterien benötigt. Der Markt rechnet mit einem Angebotsdefizit und hohen Preisen. •

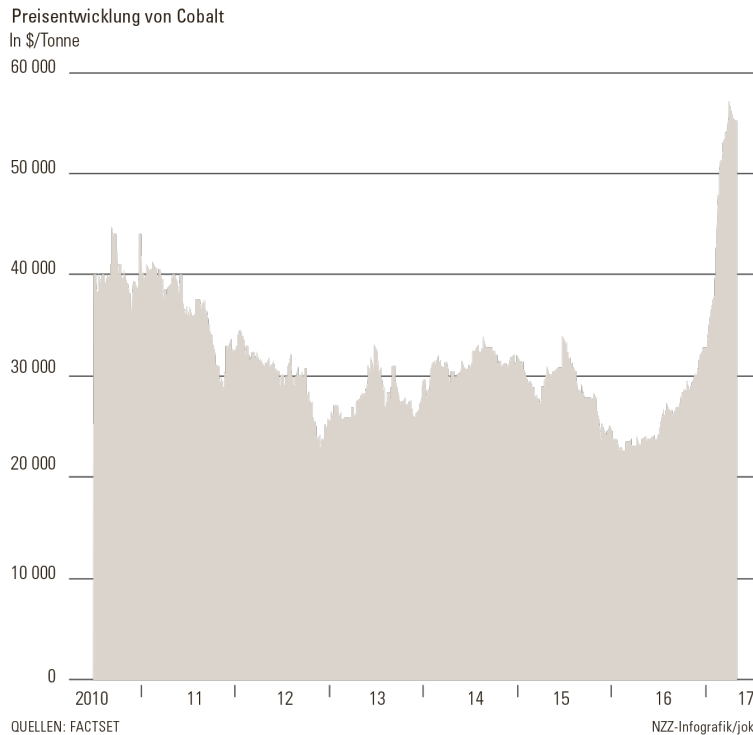


**Kobalt-Mine in Lubumbashi, Republik Kongo. (Bild: Jonny Hogg / Reuters)**

Im Rohstoffgeschäft geht es zumindest in Bezug auf die damit verbundenen Anlagemöglichkeiten oft zu wie früher in der Viehzucht – alle paar Monate wird eine neue «Sau durchs Dorf getrieben». In der Zeit unmittelbar vor dem Ausbruch der jüngsten Wirtschafts- und Finanzkrise waren es die Selten-Erdmetalle, in jüngerer Vergangenheit Lithium, und nun scheint Kobalt der neueste Schrei zu sein.

## Starkes Plus in kurzer Zeit

Faktisch ist der Preis des «ferromagnetischen Übergangsmetalls» in den vergangenen fünfzehn Monaten um gut 150% auf jüngst 55 250 \$ je Tonne gestiegen – und hat damit praktisch den höchsten Stand seit knapp zehn Jahren erreicht.



Hintergrund ist der sich intensivierende Trend zur Elektrifizierung des täglichen Lebens. Dieser lässt sich am offensichtlichsten an der rasanten Verbreitung von portablen Geräten wie etwa Fernbedienungen, Handwerksgewerkzeugen, Zahnbürsten und Smartphones beziehungsweise von E-Bikes und Automobilen mit elektrischem Antrieb festmachen. Regelmässig und oft genutzte Gebrauchsgüter oder Fahrzeuge dieser Art benötigen möglichst leichte, leistungsfähige, zuverlässig ausdauernde und vor allem auch rasch wiederaufladbare Batterien. Kein Wunder also, dass Fachleute mit einer deutlich steigenden Nachfrage nach solchen Energiespeichern und indirekt nach den zu ihrer Herstellung notwendigen Materialien rechnen. Zu Letzteren zählt neben dem bekannteren Lithium auch Kobalt.

In den meisten Geräten kommen bis jetzt sogenannte Lithium-Ionen-Akkumulatoren zum Einsatz. Kobalt ist bei vielen dieser Batterien Bestandteil der sogenannten Elektroden, also des Minus- oder des Pluspols. Deren Zusammensetzung ist mitentscheidend dafür, wie viel elektrische Energie eine Batterie auf begrenztem Raum speichern kann, wie schnell diese gefahrlos aufgenommen oder auch wieder abgegeben wird und wie viele solcher Zyklen möglich sind, ohne an physikalische Grenzen zu stossen. Kobalt-basierte Lithium-Ionen-Batterien galten diesbezüglich lange Zeit als nicht sehr robust, denn sie vertrugen keine hohen Lade- oder Entladeströme, sondern drohten dabei durch Überhitzung dauerhaft beschädigt zu werden. In der jüngeren Vergangenheit sind ihre Eigenschaften allerdings durch die Weiterentwicklung der Kathoden deutlich verbessert worden – und in Verbindung mit einer erhofften technologischen Revolution seien grössere Mengen Nickel, Kobalt, Mangan und Kupfer nötig, sollten Elektroautos konventionelle Fahrzeuge zügig verdrängen. In diesem Fall müsse im Jahr 2035 ein Kobalt-Bedarf von 680 000 Tonnen jährlich gedeckt werden, so haben die Fachleute der amerikanischen Investmentbank Alliance Bernstein errechnet.

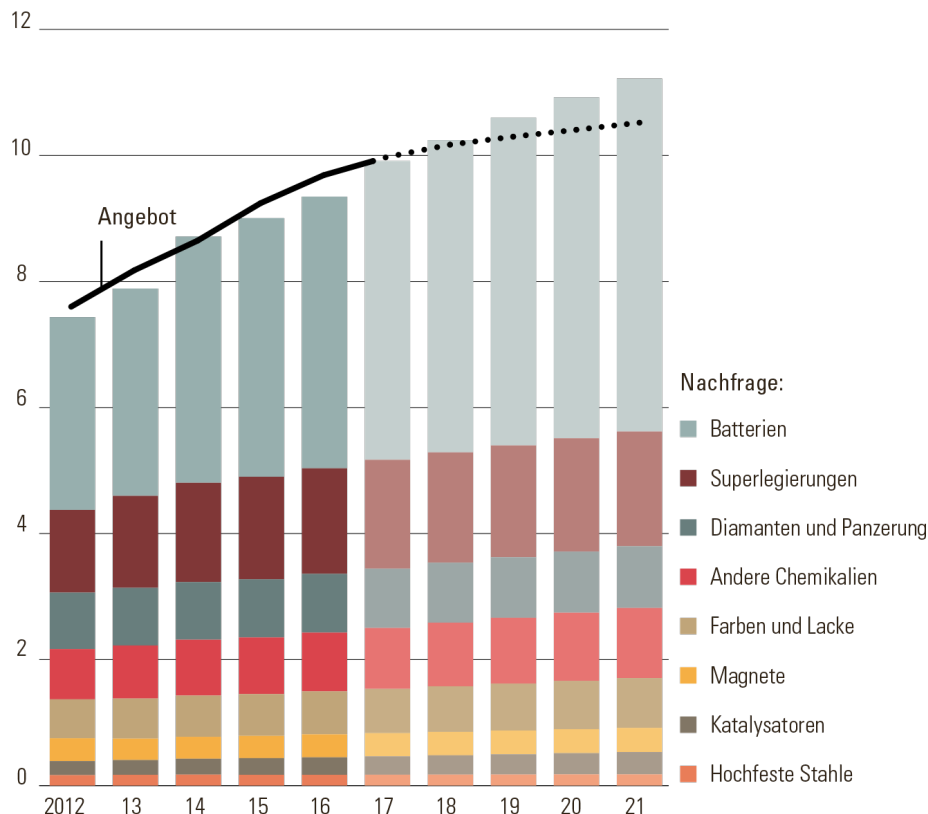
# Gewagte Nachfrageprognosen

Selbst wenn man berücksichtigt, dass Kobalt nicht nur in Batterien verwendet wird, scheint das eine ziemlich gewagte Prognose zu sein. Immerhin lässt sich der jüngsten Verlautbarung des Cobalt Development Institute (CDI) entnehmen, dass im Jahr 2016 knapp 94 000 Tonnen Kobalt «raffiniert» wurden. Etwa die Hälfte in chinesischen Anlagen sowie beachtliche Mengen in finnischen, belgischen, sambischen, japanischen, kanadischen, russischen und solchen auf Madagaskar.

Der Markt rechnet mit einer knapperen Cobalt-Versorgung

Angebot und Nachfrage am Cobalt-Markt

In zehntausend Tonnen



QUELLEN: CDI, CRU, MACQUARIE RESEARCH, FACTSET

NZZ-Infografik/jok.

Kobalt wird meist aus Erzen gewonnen, die zur Kupfer- oder zur Nickelproduktion gefördert werden. Die konzentriertesten Vorkommen sind im politisch instabilen Kongo vorzufinden. Chinesische Kobalt-Produzenten importieren einen sehr grossen Teil der von ihnen benötigten Rohstoffe aus dieser Region und müssen mit entsprechenden Unwägbarkeiten zurechtkommen. Colin Hamilton von der australischen Macquarie Bank geht davon aus, dass chinesische Verarbeiter im vergangenen Jahr von ihren Vorräten gezehrt haben und künftig die Erzimporte steigern werden – das Rohwarenüberangebot des vergangenen Jahres, das die Preise unter Druck gehalten habe, sei abgebaut. Da die Fördermengen in anderen Anbieterstaaten wie Australien, Russland und Sambia vergleichbar niedrig seien, werde der Kobalt-Weltmarkt immer abhängiger von der Förderung in Kongo. Dort nehme innenpolitisch der Druck zu, künftig grössere Teile der Wertschöpfung im eigenen Land zu halten. Von aussen sieht man sich gezwungen, gegen die Förderung in Kleinbetrieben unter unmenschlichen Bedingungen vorzugehen. Hamilton argumentiert weiter, da die Kupfererzförderung in Kongo schon seit mehreren Jahren stagniere, werde aufgrund der

«Koproduktion» auch das Angebot Kobalt-haltigen Materials kaum zunehmen. Für dieses Jahr rechnet er diesbezüglich mit einem Wachstum von knapp drei Prozent, der niedrigsten Zuwachsrate seit dem Jahr 2012.

## Umstrittenes Preisniveau

Auf der anderen Seite geht er davon aus, dass die Nachfrage nach Batterien in den nächsten Jahren zunehmen und den Bedarf an bei der Herstellung benötigtem Kobalt erhöhen wird. Glaubt man seiner Prognose, wird die Kobalt-Nachfrage von 43 000 Tonnen im Jahr 2016 auf 56 000 Tonnen im Jahr 2021 steigen. Das werde in fünf Jahren bei allenfalls langsam zunehmendem Angebot zu einem «Angebotsdefizit» von 7000 Tonnen führen. Ob das reicht, um den Kobalt-Preis auf dem gegenwärtigen Niveau zu halten oder gar noch zu beflügeln, ist umstritten. Schliesslich können Finanzinvestoren, die am jüngsten Aufschwung massgeblich beteiligt waren, jederzeit Gewinne mitnehmen. Riskant wäre auch ein technologischer Durchbruch oder eine Abkehr vom Trend hin zu Elektromobilen, was Kobalt weniger gefragt machen würde.

Immerhin gibt es Skeptiker wie zum Beispiel Rainer Bunge. Der Professor an der Hochschule für Technik in Rapperswil zweifelt daran, dass sich die Elektromobilität langfristig durchsetzen wird. Er hält es für intelligenter, elektrische Energie in künstliche Kohlenwasserstoffe umzuwandeln als die Elektronen in Batterien zu stopfen. «Saubere Treibstoffe» dieser Art liessen sich durch sukzessive Beimischung in die bestehende Infrastruktur einspeisen und in konventionellen Automobilen verbrauchen. Elektroautos würden letztlich nur in sehr bescheidenem Umfang eingeführt, vor allem als Lifestyle-Produkt - als «grünes Feigenblatt» für den ökologisch korrekten Autojunkie.

Selbst wenn sich diese Fahrzeuge kommerziell durchsetzen sollten, sei offen, ob künftig Kobalt und Lithium in den gerne wagemutig prognostizierten Mengen benötigt würden. Schliesslich beschäftigten sich im Moment Hunderte von Forschern intensiv mit der Frage, wie man diese Metalle durch konventionellere und billigere Stoffe substituieren könne.