



# Das Elektroauto gewinnt um Längen

Weshalb der Ökobilanz-  
Vergleich mit Verbrennern ein  
eindeutiges Fazit ergibt

# Das Wichtigste auf einen Blick



## WORUM ES GEHT

Absatz und Marktanteil von Elektroautos sind in den vergangenen Jahren weltweit stark gestiegen – auch weil die E-Mobilität politischen Rückenwind hatte und weil sich allgemein der Konsens durchsetzte: Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Doch aktuell geraten Hersteller von Elektrofahrzeugen unter Druck: Die Elektromobilität ist in eine kritische Marktphase und in den Fokus geopolitischer Auseinandersetzungen geraten. Viele Länder haben ihre Subventionen für die E-Mobilität zuletzt umgestellt – statt auf Kaufanreize für E-Autos setzen sie nun auf Subventionen für E-Auto-Hersteller und für den Ausbau der Lade-Infrastruktur. Gleichzeitig verhängen die USA und die EU Strafzölle auf in China produzierte Elektroautos. Hohe Strompreise und die hartnäckige Inflation kommen hinzu. Verbraucherinnen und Verbraucher sind durch all diese Entwicklungen verunsichert. E-Auto-Hersteller haben in dieser Gemengelage mit Überkapazitäten und Preisdruck zu kämpfen.



## DIE KONTROVERSE

Vor diesem Hintergrund flammt die Debatte darüber, wie zukunftsfähig die E-Mobilität grundsätzlich ist, neu auf: Befürworterinnen und Befürworter der Elektromobilität sehen in einer Abkehr vom Verbrennungsmotor im Automobilbereich eine der wichtigsten Massnahmen, um Emissionen im Verkehrssektor nachhaltig zu reduzieren. Kritische Stimmen hingegen verweisen darauf, dass bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen, insbesondere in der Batterieproduktion, ebenfalls Emissionen und Umweltschäden entstehen. Sie stellen zudem in Frage, ob genug «sauberer» Strom aus erneuerbaren Energien zur Verfügung steht, um Elektrofahrzeuge klimafreundlich zu betreiben.



## DER GLOBALANCE-STANDPUNKT

Dem Elektroauto gehört die Zukunft. Fahrzeuge mit Elektroantrieb verursachen bereits heute nachweislich weniger Emissionen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Durch neue Fahrzeug- und Batterietechnologie und einen Ausbau der erneuerbaren Energien verbessern sich Klimabilanz, Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Elektroautos perspektivisch noch weiter.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Marktturbulenzen ist allerdings aktuell ein sehr genauer Blick darauf gefragt, wie erfolgreich Unternehmen in der E-Auto-Wertschöpfungskette auch durch

solche kritischen Marktphasen navigieren können. Für einen zukunftsfähigen Verkehrssektor sind zudem innovative und smarte Mobilitätskonzepte gefragt, die über einen reinen Wechsel der Antriebstechnologie hinausgehen. Auf dieser Grundlage sehen wir bei Globalance vollständig von Investitionen in traditionelle Automobilhersteller ab. Wir suchen Tech-Unternehmen, die den Wandel im Mobilitätssektor mit innovativen Produkten vorantreiben: Zum Beispiel in Batterie- und Chiphersteller, Recyclingunternehmen oder andere Mobilitätsanbieter (Mobility as a Service).



Foto: deepblue4you/Stock Foto Titelseite: den-beltisky/Stock

# Wie zukunftsfähig ist E-Mobilität tatsächlich?

Wir haben wichtige Fakten, die für und gegen die Antriebswende vom Verbrennungsmotor zum E-Antrieb sprechen, für Sie zusammengestellt.

## + PRO: WAS FÜR ELEKTROAUTOS SPRICHT

### **Grosse Hebelwirkung: Das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial ist hoch**

Knapp 25 Prozent der gesamten Emissionen in der Europäischen Union entstehen im Verkehrssektor. Er ist der einzige Bereich, dessen CO<sub>2</sub>-Ausstoss seit 1990 zugenommen hat – die Emissionen waren im Jahr 2020 etwa 25 Prozent höher als noch 1990<sup>1</sup>. Rund 72 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor entstehen auf der Strasse, rund 85 Prozent hiervon durch PKW<sup>2</sup>.

### **Wirksame Alternative: Elektrofahrzeuge sind klimafreundlicher**

Ein Elektrofahrzeug ist bereits unter den heutigen Gegebenheiten über den gesamten Lebenszyklus deutlich nachhaltiger als ein Fahrzeug mit Diesel- oder Benzinmotor. Der Verein Deutscher

Ingenieure (VDI) hat errechnet, dass ein Elektrofahrzeug bei einer Lebensdauer von 200'000 gefahrenen Kilometern, je nach Motorisierung und Strommix, ein CO<sub>2</sub>-Äquivalent von 19.1 Tonnen bis 33.8 Tonnen ausstösst<sup>3</sup>. Diesel- oder Benzinfahrzeuge hingegen stossen auf die Lebenszeit zwischen 25.1 Tonnen und 43.6 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente aus. Je höher der Anteil an erneuerbaren Energien im Stromnetz, desto grösser fällt der CO<sub>2</sub>-Einspareffekt der Elektroautos aus. In der Schweiz speisten sich im Jahr 2023 bereits knapp 80 Prozent des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien, in Deutschland sind es rund 56 Prozent.

### **Weiteres Einsparpotenzial: Batterie-Recycling**

Potenziell können E-Auto-Hersteller die Klimabilanz der Fahrzeuge in Zukunft noch weiter verbessern. Ein grosser Teil der gesamten Emissionen eines Elektroautos entsteht nämlich schon bei seiner Produktion, vor allem bei der Herstellung der Batterien. Werden E-Auto-Batterien mit erneuerbarer Energie produziert und gezielt recycelt, können die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Elektroautos noch weiter sinken.

1 [https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2\\_Sektoren.html](https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Umwelt-Energie/CO2_Sektoren.html)

2 <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20190313STO31218/co2-emissionen-von-pkw-zahlen-und-fakten-infografik#:~:text=Umweltverschmutzende%20Pkw%3F,EU%2DStr%C3%9Fenverkehrs%20ein%20gro%C3%9Fer%20Umweltverschmutzer>

3 [https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi\\_de/redakteure/themen/Mobilitaet/Dateien/3718\\_Publikation\\_Factsheet\\_VDI-Analyse\\_der\\_CO2-Emissionen\\_Internet\\_1\\_.pdf](https://www.vdi.de/fileadmin/pages/vdi_de/redakteure/themen/Mobilitaet/Dateien/3718_Publikation_Factsheet_VDI-Analyse_der_CO2-Emissionen_Internet_1_.pdf)



## Kostenfaktor: Günstiger als Verbrenner

Das Bundesamt für Energie kommt zu dem Schluss: In allen Kategorien – Kleinwagen, Mittelklasse, Oberklasse sowie SUV – sind Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf die Gesamtdauer günstiger als Verbrenner<sup>4</sup>. Obwohl die Verkaufspreise höher sind, überzeugen Elektrofahrzeuge insgesamt durch niedrigere laufende Kosten. Auch deutsche Forschende des Forschungszentrum Jülich stellen fest, dass ab dem Jahr 2025 ein durchschnittlicher batterieelektrischer Mittelklasse-PKW günstiger sein wird als einer mit Verbrennungsmotor<sup>5</sup>. Verbrenner werden demnach perspektivisch immer teurer werden, da ihr Marktanteil sinkt und die Treibstoffkosten steigen – während sich Elektrofahrzeuge technisch wie ökonomisch verbessern.

## – KONTRA: WAS GEGEN ELEKTROAUTOS SPRICHT

### Klimabilanz hängt von der Nutzungsweise ab

Viele Menschen nutzen ihren PKW nur selten – in Deutschland liegt die durchschnittliche Fahrleistung zum Beispiel bei nur rund 11'000 Kilometern, in der Schweiz bei rund 13'000 Kilometern pro Jahr. Das wirkt sich auf die Klimabilanz der Fahrzeuge aus. Die Emissionen eines E-Fahrzeugs entstehen zum Grossteil bei der Produktion. Elektrofahrzeuge holen diesen Nachteil erst nach mehreren Jahren Nutzung auf. Ein Elektroauto, das wenig gefahren wird, kann unterm Strich also sogar klimaschädlicher sein als ein Verbrenner. Zu diesem Effekt trägt auch der Verschleiss der Batterien bei: Nach etwa zehn Jahren liegt die Kapazität einer Lithium-Ionen-Batterie unter 70 Prozent ihrer ursprünglichen Leistung, was sich negativ auf die Reichweite

auswirkt. Nur Vielfahrende nutzen die leistungstärkste Zeit der Batterien optimal aus.

### Trend zu immer grösseren und schwereren Autos

Gegen die Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen wirkt ein Trend, der wenig zukunftsfähig ist: Autos werden immer grösser und schwerer. Vier der fünf meistverkauften Fahrzeuge in der Schweiz waren im vergangenen Jahr SUV. In Deutschland liegt der Anteil der SUV an den Neuzulassungen bei 30 Prozent. Wäre die durchschnittliche Fahrzeuggrösse seit 2010 gleichgeblieben, könnten die heutigen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen um 30 Prozent niedriger sein. Das ergab ein Bericht der Global Fuel Economy Initiative. Wer also dem Klima zuliebe zum Elektroauto greift, sich dann aber für einen E-SUV entscheidet, bleibt beim Einspareffekt deutlich unter den Möglichkeiten.

### Problematische Batterieherstellung

Eine klassische Lithium-Ionen-Batterie benötigt in der Herstellung viele Rohstoffe, die teils unter klimaschädlichen und menschenrechtsfeindlichen Bedingungen produziert werden. Umgehen lässt sich das, indem man verstärkt europäische Lithium-Reserven nutzt, und durch mehr Recycling. Für beide Ausweichstrategien ist der Ausbau der nötigen Infrastruktur im Gange, kostet aber Zeit und Geld. Eine Alternative, die aktuell viel Beachtung findet, ist die Natrium-Ionen-Batterie. Natrium kommt in Europa nahezu unbegrenzt vor und ist dadurch günstig. Auf den wasserintensiven Lithium-Abbau sowie auf Kobalt können Hersteller von Natrium-Batterien verzichten. Das Problem: Die Energiedichte ist derzeit nur etwa halb so hoch wie diejenige von Lithium-Ionen-Batterien. Steigt die Leistungsfähigkeit an, können Natrium-Batterien zu einer zukunftsfähigen Alternative werden.



Foto: Ellensky\_Evgeniy/iStock

4 <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/76392.pdf>

5 <https://www.mdr.de/wissen/news/elektroautos-bald-preiswerter-als-verbrenner-ohne-verbot-100.html>



## UNSERE POSITION

Es führt kein Weg daran vorbei, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Sie bringen das nötige technische und ökonomische Potenzial für einen zukunftsfähigen Individualverkehr mit. Elektroautos verursachen nachweislich weniger Emissionen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und

profitieren von kontinuierlichen Fortschritten in der Batterietechnologie und dem Ausbau erneuerbarer Energien. Trotz aktueller Herausforderungen wie geopolitischen Spannungen, Preisdruck und Überkapazitäten, bleibt die E-Mobilität ein zentraler Bestandteil einer zukunftsfähigen Verkehrswende. Globalance setzt daher auf Investitionen in innovative Technologien und Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Elektromobilität, anstatt in traditionelle Automobilhersteller.

## SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR ZUKUNFTSORIENTIERTES INVESTIEREN

Zukunftsorientierte Anlegerinnen und Anleger setzen auf gut positionierte Unternehmen, welche die Infrastruktur für E-Mobilität aufbauen helfen, entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Es bieten sich vielseitiger Möglichkeiten, zum Aufbau beizutragen und so zukunftsfähige Erträge zu generieren.

Globalance setzt beispielsweise auf Zukunftsbeweger-Unternehmen:

### **ABB – Automatisierung unterstützt Elektromobilität**

ABB unterstützt den Ausbau der Elektromobilität durch Ladelösungen und Automatisierungstechnologien, die die Elektrifizierung des Verkehrs vorantreiben.

**Das Unternehmen verzeichnet ein solides Umsatz- und Gewinnwachstum und eine attraktive Dividendenrendite.**

### **Nvidia – KI und Grafikprozessoren für Elektromobilität**

Nvidia ermöglicht durch KI- und Grafiklösungen Fortschritte im autonomen Fahren und der Entwicklung effizienter Elektrofahrzeuge.

**Das Unternehmen zeigt ein starkes Gewinnwachstum, unterstützt durch die wachsende Rolle von KI in verschiedenen Bereich.**

### **Panasonic – Batterien für die Elektromobilität**

Panasonic liefert leistungsstarke Batterien für Elektrofahrzeuge und treibt damit die Elektrifizierung des globalen Verkehrssektors voran.

**Das Unternehmen profitiert von der steigenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen und zeigt stabiles Umsatzwachstum, insbesondere im Bereich der Batterietechnologie.**

### **BYD – Komplettanbieter für Elektromobilität**

BYD ist ein führender Hersteller von Elektrofahrzeugen und Batterien, der den weltweiten Übergang zur Elektromobilität maßgeblich unterstützt.

**Das Unternehmen weist starkes Umsatzwachstum auf, getrieben durch die zunehmende Akzeptanz von Elektrofahrzeugen und nachhaltigen Mobilitätslösungen.**

### **AMD – Halbleiter für Elektrofahrzeuge und autonomes Fahren**

AMD liefert Hochleistungschips, die für die Verarbeitung von Daten in autonomen und elektrischen Fahrzeugen unverzichtbar sind.

**Das Unternehmen zeigt starkes Wachstum, da der Bedarf an Rechenleistung in der Elektromobilität weiterhin stark zunimmt.**

### **Palo Alto – Cybersicherheit für vernetzte Elektrofahrzeuge**

Palo Alto bietet Sicherheitslösungen, die den Schutz vernetzter Elektrofahrzeuge vor Cyberbedrohungen gewährleisten.

**Das Unternehmen profitiert von der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung im Automobilssektor, was zu einem starken Umsatzwachstum führt.**

### **Autodesk – Softwarelösungen für nachhaltige Elektromobilität**

Autodesk unterstützt die Planung und Entwicklung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastrukturen durch spezialisierte Design- und Konstruktionssoftware.

**Das Unternehmen verzeichnet stabile Umsätze und profitiert von der wachsenden Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen im Fahrzeugbau.**

# 17

### MILLIONEN

Elektrofahrzeuge werden 2024 laut Prognosen der IEA weltweit verkauft, davon 9.5 Millionen E-Autos und 4.3 Millionen Plug-in-Hybride.

# 95

### PROZENT

aller elektrifizierten Neufahrzeuge werden in China (60 Prozent), den USA (10 Prozent) und Europa (25 Prozent) verkauft.

# 300

### GIGAWATTSTUNDEN

betrug die Batterie-Recycling-Kapazität weltweit im Jahr 2023. 2030 soll sie mehr als 1'500 Gigawattstunden betragen.

Quelle: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/executive-summary>

#### EXKURS 1

### INVESTIEREN IN DIE MOTOREN- BZW. ANTRIEBSWENDE – ODER IN DIE MOBILITÄTSWENDE?

Elektroautos können nicht im Alleingang das Emissionsproblem des Verkehrssektors lösen. Notwendig für eine zukunftsfähige Mobilität sind ebenso Investitionen in den Ausbau der erneuerbaren Energien, in smarte Stromnetze, eine effiziente Ladeinfrastruktur, in Batterie-recycling und alternative Batterietechnologien sowie in digital unterstützte, flexible Mobilitätslösungen (Mobility as a Service).

Zukunftsorientierten Anlegerinnen und Anlegern eröffnet sich damit ein breites Feld, um in die Zukunft der Mobilität zu investieren:

#### Investitionen in die Antriebswende:

Den Elektroautos gehört die Zukunft – wie schnell die Antriebswende vorankommt, und wer von ihr profitiert, hängt aber von vielen Faktoren ab.

In der aktuell schwierigen Marktphase sind dabei sowohl etablierte Hersteller als auch Start-ups in der Wertschöpfungskette rund um die Herstellung der E-Autos unter Druck: Sie haben mit hohem Preisdruck, einem volatilen geo-



Foto: Orbon Aljaja/Stock

politischen Umfeld und Überkapazitäten zu kämpfen. Zugleich müssen sie investieren, um Marktanteile zu erhalten und zu gewinnen und ihre Technologie weiterzuentwickeln.

Chancen bietet derweil der Ausbau der Infrastruktur für die E-Mobilität: Viele Länder konzentrieren ihre Subventionen aktuell auf dieses Feld. Davon profitieren zum Beispiel Unternehmen, die sich um eine zeitgemäße Ladetechnik und -infrastruktur kümmern<sup>6</sup>.

#### Investitionen in die Mobilitätswende:

Die «Antriebswende» hin zum Elektroantrieb ist nur ein Baustein von vielen für eine echte «Mobilitätswende», die ein neuartiges Verständnis von Mobilität ermöglicht: Vielfältige Mobilitätsformen werden dabei vernetzt, digital, emissionsfrei und gemeinsam genutzt. Eine Mobilitätswende in diesem Sinne bringt die Megatrends Urbanisierung, Digitalisierung und Energiewende zusammen.

Davon profitieren Unternehmen, die nicht nur Autos, sondern auch Busse, LKW, Züge oder Schiffe nachhaltiger und digitaler gestalten und die verschiedenen Verkehrsträger klug miteinander verknüpfen. Unternehmen im Bereich Mobility-as-a-Service bauen zum Beispiel Carsharing-Modelle aus und entwickeln smarte Lösungen, um die Mobilität in modernen Metropolen effizienter zu gestalten. In einem weiteren Sinne zahlen auch Investitionen in Tech-Unternehmen wie Chip-hersteller auf mobilitätsrelevante Megatrends ein.

<sup>6</sup> Siehe hierzu aktuelle Roland-Berger-Studie: <https://www.rolandberger.com/de/Insights/Publications/EV-Ladeindex-2024-Fokussierung-auf-Infrastruktur-bremst-Wachstum-des-EV-Sektors.html>

«Die weltweite Elektroauto-Revolution scheint nicht abzuflauen, sondern sich auf eine neue Wachstumsphase einzustellen. Die Investitionswelle in der Batterieproduktion deutet darauf hin, dass die Lieferkette für E-Fahrzeuge Fortschritte macht, um die ehrgeizigen Expansionspläne der Autohersteller zu ermöglichen. Infolgedessen wird erwartet, dass der Anteil der E-Fahrzeuge auf den Strassen weiter rapide ansteigen wird. Allein aufgrund der heutigen politischen Vorgaben wird in China bis 2030 fast jedes dritte Auto auf den Strassen ein Elektroauto sein, in den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union fast jedes fünfte. Dieser Wandel wird erhebliche Auswirkungen sowohl auf die Automobilindustrie als auch auf den Energiesektor haben.»

**Fatih Birol**, IEA-Geschäftsführer

## EXKURS 2

### INVESTIEREN IN DIE CHINESISCHEN MARKTFÜHRER – ODER IN US-AMERIKANISCHE UND EUROPÄISCHE HERSTELLER?

Das Feld der E-Auto-Anbieter wird immer breiter und unübersichtlicher. Etablierte Automobilhersteller mischen auf dem Markt ebenso mit wie innovative Startups und staatlich subventionierte Anbieter, die mit Kampfpreisen auf den Markt drängen. Zukunftsorientierte Anlegerinnen und Anleger sollten daher einige Markttrends im Blick haben:

#### Vom Preiswettbewerb zum Handelskrieg

Ein breites Angebot bezahlbarer E-Auto-Modelle gilt als entscheidender Erfolgsfaktor für einen schnellen Markthochlauf der Elektromobilität. Aktuell sind EU-Autos in Europa und den USA in der Anschaffung um 10 bis 50 Prozent teurer als herkömmliche Modelle mit Verbrennungsmotor<sup>7</sup>. In China hingegen sind 60 Prozent der Elektroautos bereits günstiger als vergleichbare Verbrenner. Das zeigt der Global EV-Outlook der Internationalen Energie Agentur (IEA). Die chinesischen E-Auto-Modelle sind indes nicht nur auf dem Heimatmarkt günstig zu haben – sondern werden verstärkt auch nach Europa und in die USA exportiert. Sie sind dort in der Regel deutlich günstiger (zu rund 20 bis 40 Prozent niedrigeren Preisen) zu haben als die E-Modelle europäischer und US-amerikanischer Hersteller. Dadurch könnten sie die Nachfrage nach E-Autos insgesamt ankurbeln. Nach Ansicht der EU wird allerdings die gesamte Wertschöpfungskette bei der Produktion von Autobatterien und Elektroautos in China durch staatliche Subventionen massiv verzerrt. Daher drohen chinesischen Herstellern wie BYD, Geely und SAIC womöglich bald hohe Straf-

zölle bei Importen in die EU. Die Zölle könnten bis zu 38.1 Prozent betragen. Die USA haben die Importzölle auf chinesische Elektroautos bereits auf 100 Prozent gesetzt.

#### Auch europäische Hersteller von Strafzöllen betroffen

Importzölle gegen China würden aber auch europäische Hersteller betreffen, die in China produzieren: So stellt zum Beispiel Mercedes in China den E-Smart her und eine BMW-Tochter den elektrischen Mini. Die Renault-Tochter Dacia produziert in China ihr E-Auto Spring, das im Schweizer Markt aktuell eines der günstigsten E-Fahrzeuge ist. Die Debatte über Strafzölle schürt daher zum einen Sorgen um einen möglichen Handelskrieg mit Konsequenzen auch für viele andere zukunftsrelevante Tech-Branchen – zum anderen könnte es den Markthochlauf der Elektroautos in Europa und den USA ausbremsen, wenn die günstigen Fahrzeugmodelle nun sprunghaft teurer werden.

#### Widerstände gegen die Antriebswende

Viele etablierte europäische und US-amerikanische Automobilhersteller haben lange ihre Augen vor den Chancen der Elektromobilität verschlossen. Sie tun sich auch deshalb nun schwer damit, bei dem Tempo neuer Wettbewerber mitzuhalten. Deutsche Automobilhersteller konzentrieren sich zudem auf den Markt für hochpreisige, grosse und schwere E-Autos wie zum Beispiel E-SUV. Diese Modelle sind durchaus gefragt – allerdings mit Blick auf zeitgemässe Mobilitätsformen mittel- und langfristig wenig zukunftsfähig.

<sup>7</sup> <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024/executive-summary>





## KONTAKT

**Peter Zollinger**

Leiter Impact Research

Telefon +41 44 215 55 30

[peter.zollinger@globalance.com](mailto:peter.zollinger@globalance.com)

Weitere Viewpoints unter

[globalance.com/viewpoints](https://globalance.com/viewpoints)

**Disclaimer** Dieses Dokument dient ausschliesslich Informationszwecken. Es stellt weder ein Angebot noch eine Empfehlung zum Erwerb, Halten oder Verkauf von Finanzinstrumenten oder Bankdienstleistungen dar und entbindet die Empfänger und Empfängerinnen nicht von ihrer eigenen Beurteilung. Insbesondere ist den Empfängerinnen und Empfängern empfohlen, allenfalls unter Beizug einer Beratungsperson, die Informationen in Bezug auf die Vereinbarkeit mit ihren eigenen Verhältnissen auf juristische, regulatorische, steuerliche u. a. Konsequenzen zu prüfen. Historische Performance-Daten sind keine Garantie für die zukünftige Entwicklung. Mit einer Anlage in Fondsanteilen sind Risiken, insbesondere diejenigen von Wert- und Ertragsschwankungen, verbunden. Bei der Rückgabe von Fondsanteilen können die Anlegerinnen und Anleger weniger Geld zurückbekommen, als sie ursprünglich investiert haben. Bei Fremdwährungen besteht zusätzlich das Risiko, dass die Fremdwährung gegenüber der Referenzwährung der Anleger und Anlegerinnen an Wert verliert. Die in der vorliegenden Publikation enthaltenen Daten und Informationen wurden von der Globalance Bank AG unter grösster Sorgfalt zusammengestellt. Die Globalance Bank AG übernimmt jedoch keine Gewähr für deren Korrektheit, Vollständigkeit, Zuverlässigkeit und Aktualität sowie keine Haftung für Verluste, die aus der Verwendung dieser Informationen entstehen. Dieses Dokument darf weder ganz noch teilweise ohne die schriftliche Genehmigung der Autorinnen und Autoren und der Globalance Bank AG reproduziert werden. Hinweis zur Sprache: Wir schreiben über Menschen jeden Geschlechts. Um das sprachlich zu markieren, verwenden wir neutrale Formen, Doppelformen, alternierend die männliche und die weibliche Form. Wo eindeutig nur Menschen eines Geschlechts gemeint sind, ist dies kenntlich gemacht.