

invest 03 2023

Ihre Anlageperspektiven



Egal ob im Auto, im Keller oder im Smartphone

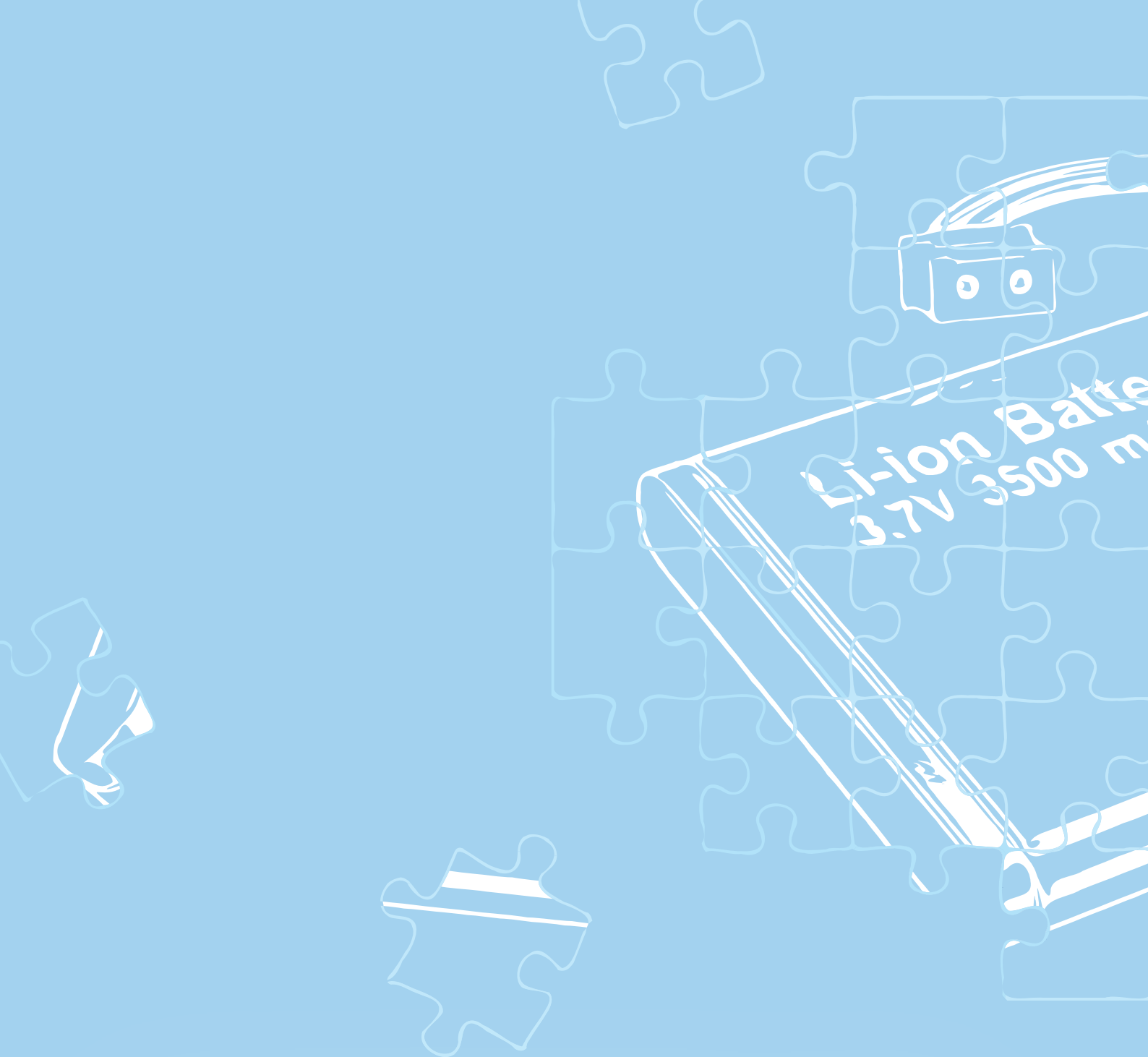
Die Batterie ist der Schlüssel für die Zukunft



acrevi spektrum®

acrevi

Meine Bank fürs Leben



« Europa zeigt politischen Willen, eine eigene Batterieproduktion aufzuziehen. Ohne China geht es aber nicht. Unabhängigkeit ist eine Wunschvorstellung. »

Christian Ochsenbein,
Leiter Swiss Battery Technology Center,
Seite 7



Sandro Schibli
Bereichsleiter Private Banking

Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Energie zu speichern ist kein Novum. Jahrtausende dominierte Holz, das gespeichert und anschliessend verbrannt wurde, die Wärmegewinnung.

Mit steigender Weltbevölkerung, Innovationen und internationalem Handel eroberten Kohle, Uran, Gas und Erdöl die Energiemärkte. Die veränderte Weltlage hat unsere Sorglosigkeit hinsichtlich Abhängigkeiten nun impulsiv wachgerüttelt. Eine regelrechte Innovationswelle überströmt aktuell die Energiegewinnung und -speicherung.

Auch die Batterie ist von dieser Welle erfasst worden. Nun werden kaum mehr Pipelines gelegt, sondern Giga-factories für die Batterienproduktion gebaut. Dennoch – auch die fortschrittlichste Batterie wird vorderhand mit globalen Abhängigkeiten verbunden bleiben.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre, auch mit den konkreten Umsetzungstipps für Anlegerinnen und Anleger.

Dem technologischen Vorsprung hinterher

Es ist paradox: Die Aussichten im Geschäft mit Batterien sind mehr als nur rosig, locken doch dank der Elektrifizierung der Welt über Jahre zweistellige Wachstumsraten. Profitieren wollen davon auch Unternehmen aus der Schweiz. Durchschlagenden Erfolg haben bisher aber nur wenige. Die Liste der Herausforderungen ist lang. Erdrückend ist zudem die Macht von China. Nicht nur kommen die meisten Batterien aus dem Reich der Mitte, auch bei vielen Produktionsschritten hat die Weltmacht eine dominante Marktstellung. Damit muss sich der Westen arrangieren und versuchen, mit technologischer Innovation die Abhängigkeit zu reduzieren.

von Martin Lüscher

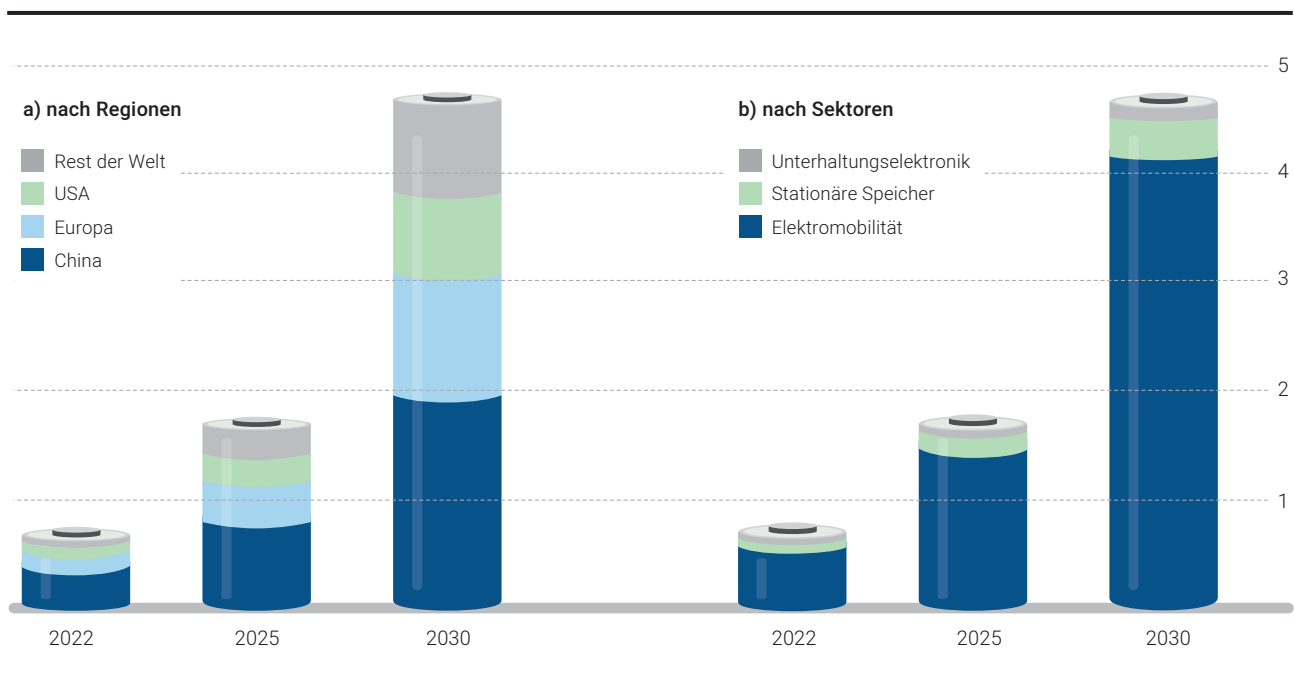
Die Herausforderungen sind enorm. Oder besser: gigantisch. Denn um die künftige Nachfrage nach Batterien zu stillen, müssen laut dem Beratungsunternehmen McKinsey & Company bis Ende des Jahrzehnts weltweit 120 bis 150 Gigafactories gebaut werden – Gigafactories sind Anlagen zur Herstellung von Batterien, die mindestens über eine jährliche Produktionskapazität von einer Gigawattstunde verfügen. Der Grund für den prognostizierten Bauboom ist die steigende Nachfrage nach Batteriekapazität. Betrug sie im vergangenen Jahr weltweit noch 0,7 Terawattstunden, dürfte sie laut dem Beratungsunternehmen bis 2030 auf 4,7 Terawattstunden

steigen (vgl. Grafik 1a). Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 27%. Kein Wunder, herrscht in der Branche Goldgräberstimmung. Wo sonst locken mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zweistellige Wachstumsraten?

In Europa gibt's bald nur noch Elektro

Die Zuversicht hinsichtlich steter Steigerung stammt von regulatorischen Massnahmen wie dem «Inflation Reduction Act» in den Vereinigten Staaten – ein Gesetz zur Förderung nachhaltiger Energienutzung –, dem Programm «Fit for 55» der Europäischen Union (EU) – die geplante Reduktion der EU der Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55% – sowie dem Verkaufsverbot für Autos mit Verbrennungsmotor

Grafik 1: Die Nachfrage nach Lithium-Ionen-Batterien wird stetig steigen
in Terawattstunden



Quelle: McKinsey & Company

in der EU ab 2035. Bis dahin wird der Anteil von verkauften Elektroautos in Europa von 14% im vergangenen Jahr – was 2,6 Mio. Fahrzeugen entspricht – stetig ansteigen; eine Entwicklung, die nicht nur in Europa erwartet wird. Und in jedem dieser Elektroautos steckt eine Batterie. Auf den Punkt bringt es Simon Engelke: «Batterien sind der Schlüssel zur Dekarbonisierung des Transports», sagt der Leiter und Gründer des Netzwerkes Battery Associates.

Entsprechend ist die Elektrifizierung des Verkehrs auch der Haupttreiber der Nachfragesteigerung (vgl. Grafik 1b). Auf den Plätzen zwei und drei folgen abgeschlagen die Nachfrage nach stationären Stromspeichern, beispielsweise für die Photovoltaikanlage zu Hause, sowie diejenige nach Elektronikgeräten wie Smartphones, Tablets oder Drohnen. Eine strikte Trennung zwischen stationärer Stromspeicherung und Batterien in Elektroautos ist laut Christian Ochsenbein, Leiter des Swiss Battery Technology Center, aber nicht immer sinnvoll: «Wir werden eine grosse Speicherkapazität von Batterien in Elektroautos haben, die 96% der Zeit nicht benutzt werden. Dann stehen ihre Speicher zur Verfügung, um andere Dienstleistungen zu erbringen.» Mit dieser Kapazität könne das Netz stabilisiert respektive die Fluktuation ausgeglichen werden, die aufgrund der erneuerbaren Energien entstehe. «Wird das gut gemacht, brauchen wir auch nicht so viele Speicher in Form von Festinstallationen», ergänzt er.

Gleichwohl wird es aber auch in Zukunft einen Bedarf an langfristiger Speicherkapazität geben. «Die Frage ist auch, wie wir über den Winter kommen», ergänzt Andreas Hutter, Teamleiter am Forschungszentrum CSEM. «Die Energie aus dem Sommer kann nicht einfach in den Elektroautos gespeichert und dann im Winter genutzt werden.» Dafür brauche es Langzeitspeicher. Die Schweiz ist mit ihren Pumpspeicherkraftwerken laut Hutter gut aufgestellt. Eine andere Alternative, überschüssige Energie zu speichern, sieht Hutter im Wasserstoff. Egal welche Art Batterie gewählt wird, klar ist: Die Nachfrage nach Batterien wird stetig ansteigen.

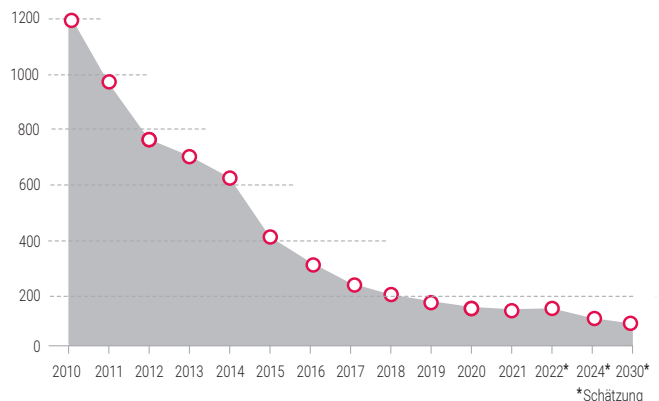
Batterien sind kein Selbstläufer

Was auf den ersten Blick nach einem sicheren Geschäft und einer attraktiven Anlage aussieht, stimmt nach dem zweiten Blick skeptischer. «Es gibt eine Reihe von Herausforderungen: Verfügbarkeit von Rohstoffen, Nachhaltigkeit, technologische Weiterentwicklung, Skalierung der Produktion, Fachkräftemangel, Recycling sowie Regulierung», zählt Engelke auf. Dass das Geschäft mit den Batterien nicht so einfach ist, zeigen auch die Erfahrungen von Unternehmen in der Schweiz. Die in Yverdon-les-Bains beheimatete Batterieherstellerin Leclanché setzt seit 2006 auf die global dominierende Lithium-Ionen-Batterie und beschreibt sich selbst als «ein weltweit führender Anbieter von hochwertigen Energiespeicherlösungen». Gleichwohl schrammt das Unternehmen immer wieder am Untergang vorbei und überlebt nur dank Kapitalinjektionen. Bei einem Verlust von 51 Mio. Franken im vergangenen Jahr verwundert das nicht.

Oder Blackstone Resources: Das ehemals an der Schweizer Börse SIX kotierte Unternehmen entwickelt Batterien und handelt mit Rohstoffen. Nach einer Reihe von Skandalen,

Grafik 2:

Der Preis einer Batterie fürs Elektroauto sinkt weiter
in US-Dollar je Kilowattstunde



Quelle: BloombergNEF, International Energy Agency, Precedence Research, S&P Global, SNE Research, Statista via Swissquote

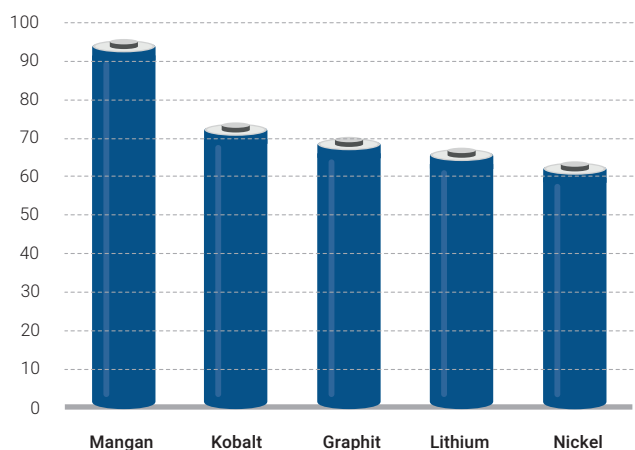
finanziellen Problemen und der Insolvenz einer Tochtergesellschaft laufen in Deutschland wie in der Schweiz diverse Verfahren gegen das Unternehmen. Für Schlagzeilen sorgte zuletzt auch Swiss Clean Battery. Das Unternehmen mit Sitz im appenzellischen Teufen hat eine Feststoffbatterie entwickelt, die technisch den heutigen Batterien überlegen ist. Pläne für die Produktionsanlage musste das Unternehmen zuletzt aber verschieben. Was der Grund dafür ist, erklärt COO Thomas Lützenrath auf Seite 9.

Die Schweiz hat gute Karten

Sich komplett dem Thema zu verschliessen, wäre aber auch falsch, gibt es in der Schweiz im Zuge der Elektrifizierung der Welt doch auch Erfolgsgeschichten. «Ein typisches Beispiel ist Kyburz», sagt Hutter. Das 1991 gegründete Unternehmen

Grafik 3:

China kontrolliert die wichtigsten Rohstoffe
Chinas Anteil an der Rohstoffverfeinerung 2022, in %



Quelle: CRU Group, via NY Times

stellt unter anderem Elektrofahrzeuge für Zustellbetriebe, Industrieunternehmen und Gemeinden her, beispielsweise die Elektromobile der Post. Oder das Industrieunternehmen Bühler, das Maschinen herstellt, um Inhaltsstoffe für Batterien zu mischen – laut Hutter sehr erfolgreich. Oder Von Roll: Die Industriegesellschaft stellt Abschichtungen her, die im Falle eines Zellenbrandes in einer Batterie das Überspringen des Feuers auf andere Zellen verhindern. Andere Namen von möglichen Profiteuren gibt es als Umsetzungsideen auf den Seiten 12 und 13. Die aufgeführten vier Beispiele zeigen vorhandene Anlagemöglichkeiten. Das sieht auch Hutter so. «Für die Schweizer Industrie gibt es sehr viel Potenzial», erklärt er im Gespräch, «beispielsweise auch bezüglich der Präzision. Chinesische Batteriehersteller haben eine Ausschussrate von 20%. Eine Möglichkeit, in Europa die Preise zu senken, ist die Reduktion der Ausschussrate.»

Europa kann preislich nicht mit China mithalten

Apropos China: Beim Thema Batterien ist das Land der sprichwörtlich omnipräsente Elefant im Raum respektive ein entscheidender Faktor, warum das Batteriegeschäft besonders für europäische Unternehmen herausfordernd ist. «Die Chinesen haben einen grossen Vorsprung im Batteriegeschäft», sagt Hutter. Entsprechend kann Europa preislich nicht mit China mithalten. Entscheidend für den Preisunterschied sind laut Hutter aber nicht die Personalkosten, da es sich bei den Gigafactories um hoch-automatisierte Fabriken handelt. Stärker ins Gewicht fallen hingegen die Energiekosten. Da ist Europa im Nachteil gegenüber China, aber auch gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika: In China ist der Strom günstiger und in den USA wird stärker gefördert. «In den USA gibt es im Zuge des <Inflation Reduction Act> Förderungen im Bereich von 30 bis 40 US-Dollar pro Kilowattstunde produzierter Kapazität. Eine Batterie, die in den USA produziert wird, ist wegen dieser Förderung 25 bis 30% günstiger als in Europa», erklärt Hutter. Herausfordernd ist zudem, dass der Preis der Batterie in den vergangenen Jahren deutlich gesunken ist (vgl. Grafik 2, Seite 5). Ein Trend, der sich auch in Zukunft fortsetzen dürfte.

Batterien sind ein Muss

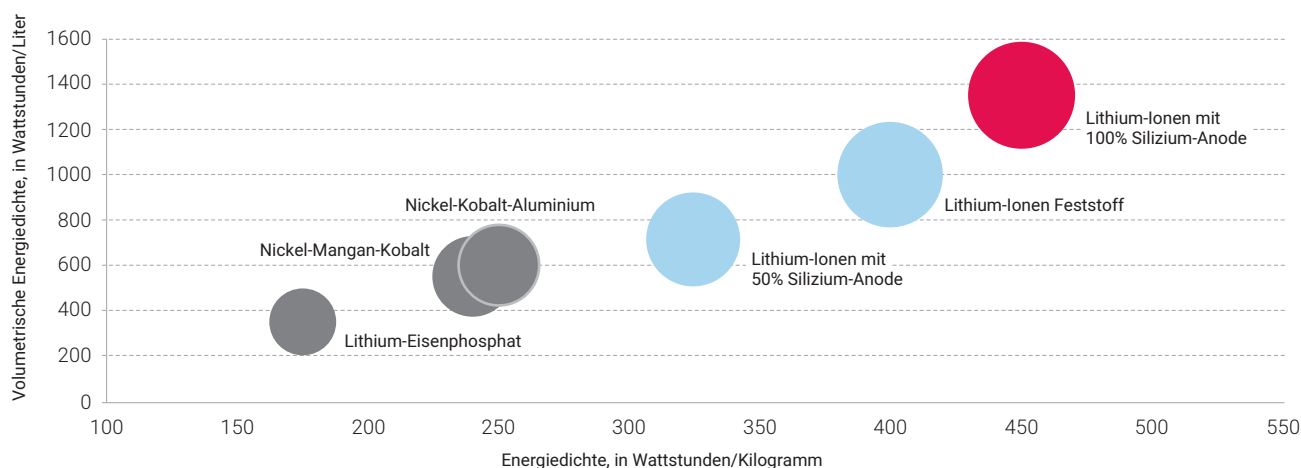
Auf die Produktion von Batterien verzichten darf Europa deswegen aber nicht. «Da Batterien ein hohes Volumen und viel Gewicht haben, ist es sinnvoll, sie dort herzustellen, wo sie gebraucht werden», sagt Ochsenbein. Zudem ist die Weiterentwicklung der Batterieproduktion aus industriepolitischer Sicht eine Notwendigkeit. Was passieren kann, wenn man die technologische Entwicklung abwartet, verdeutlichen Volkswagen, BMW, Mercedes & Co. Der Stolz der deutschen Industrie droht bei den Elektroautos den Anschluss zu verlieren. So hat China im vergangenen Jahr nicht nur mehr Autos exportiert als Deutschland, sondern dürfte im laufenden Jahr auch an Japan vorbeiziehen und zum weltweit grössten Autoexporteur werden. Aber nicht nur das: Mehr als jedes zweite Elektroauto wird in China hergestellt.

Noch dominanter ist die Position Chinas bei den Batterien: Hier sind es zwei von drei. Für die Autobauer ist das ein Problem. «Früher war das Unterscheidungsmerkmal beim Auto der Motor. Heute ist es die Batterie», führt Hutter aus. Die Batterie mache heute 25 bis fast 40% des Autopreises aus. «Stellen die Autobauer die Batterien nicht selbst her, verlieren sie einen grossen Teil der Wertschöpfung.» Darum seien viele Autobauer Joint Ventures mit Batterieherstellern eingegangen oder hätten sich an ihnen beteiligt. Doch auch so ist die Herausforderung noch gross genug. Etwa drei Viertel der Kosten einer Batterie rühren von den Rohstoffen her. Und an diese zu kommen, ist nicht immer einfach. Autobauer haben darum angefangen, noch enger mit Minenbetreibern zusammenzuarbeiten. Beispielsweise beteiligen sie sich an Förderprojekten oder sichern sich noch nicht geförderte Rohstoffe.

China ist überall

Auch hier ist China dem Westen einen Schritt voraus. Das zeigen beispielsweise die Rohstoffe Lithium und Kobalt: Beide Materialien sind in der aktuell dritten Batteriegeneration unverzichtbar. Diese dritte Generation bezeichnet die heute dominierende Technologie der Lithium-Ionen-Batterien, die

Grafik 4: Das Ziel heisst höhere Energiedichte



Quellen: QuantumScape, Faraday Institute, SES, Leyden Jar, Bernstein

seit den Siebzigerjahren erforscht wird und 1991 in einer Videokamera von Sony erstmals kommerziell eingesetzt wurde. Grosse Lithiumvorkommen gibt es unter anderem in Chile sowie in China und Australien. Geht es aber darum, wo der Rohstoff verfeinert wird und eine Qualität erhält, die für die Produktion der Batterien nutzbar ist, dann dominiert China. Hier beträgt der Anteil von China am Rohstoff 67% (vgl. Grafik 3, Seite 5). Noch grösser ist der Anteil Chinas bei den Rohstoffen Kobalt mit 73% und Mangan mit 95%. Bemerkenswert ist dabei, dass China selbst über keine Vorkommnisse von Kobalt verfügt. Etwa drei Viertel der globalen Kobaltressourcen befinden sich in der Republik Kongo. Die chinesischen Bergbaukonzerne haben sich diese Vorkommnisse aber grösstenteils geschnappt und verfügen entsprechend über die Rohstoffe.

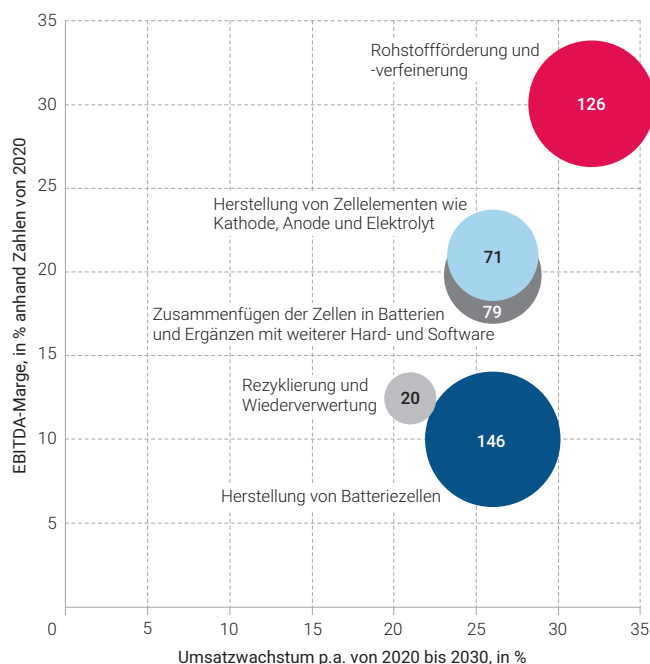
Eine Möglichkeit, um die Abhängigkeit von Rohstoffimporten zu reduzieren, ist das Recycling von Batterien (vgl. Seiten 10 und 11). Gleichwohl ist Unabhängigkeit laut Ochsenbein eine Wunschvorstellung, denn: «Ohne China geht es nicht.» Besonders dann, wenn die EU bis Ende der Dekade wie anvisiert über 30% der Batteriekapazität verfügen will. Gemäss Hutter kommt Europa vor diesem Hintergrund nicht darum herum, Gigafactories für Batterien der dritten Generation zu bauen, um in den Markt zu kommen.

Verdopplung der Energiedichte ist das Ziel

«Differenzieren kann sich Europa mit dem Schritt zur vierten Generation», sagt Hutter. Hier kann auch die Schweiz eine Rolle spielen: «Die Schweiz ist ein guter Forschungsstandort und kann beispielsweise bei der Vorentwicklung der Technologie helfen», sagt Ochsenbein. Ebenfalls habe die Schweiz eine hervorragende Maschinenindustrie. Und auch beim Recycling sowie der Kreislaufwirtschaft sei die Schweiz stark – nicht unbedingt in der Verarbeitung an und für sich, sondern in der Entwicklung von Prozessen und Maschinen. Mit Swiss Clean Battery, BTRY und Eigthinks gibt es entsprechend bereits mehrere Unternehmen in der Schweiz, die Feststoffbatterien respektive deren Massenproduktion entwickelt haben. Bis diese Batterien der vierten Generation eingesetzt werden können, wird es indes noch Jahre dauern. Dass sie kommen, steht aber ausser Frage, versprechen sie doch unter anderem eine höhere Energiedichte und sind nicht brennbar.

Was der Einfluss der Energiedichte konkret bedeutet, verrät der Blick auf die aktuelle Entwicklung bei den Autobatterien. Hier geht es aktuell darum, die Reichweite zu erhöhen. «Entscheidend ist die spezifische Energiedichte, also die verfügbare Energie gemessen in Wattstunden pro Kilogramm. Derzeit liegt sie bei ca. 250 Wh/kg für eine Batteriezelle. Anvisiert wird eine Verdopplung, um an die Reichweite eines Benziners heranzukommen, die bei 1000 km liegt je Tankfüllung. Heute verbraucht man bei Batterien etwa 15 kWh pro 100 km. Das entspricht etwa 1,5 Litern Benzin. Eine Batterie mit 80 kWh hat eine Reichweite von ca. 500 km und wiegt derzeit 400 kg (inklusive Gehäuse). Das ist ein grosser Anteil des Leergewichts. Noch höher ist das Batteriegewicht bei LKWs, da schleppt man dann mehrere Tonnen Batterien herum und reduziert das Nutzgewicht», erklärt Hutter.

Grafik 5:
Erfreuliche Aussichten entlang der Wertschöpfungskette



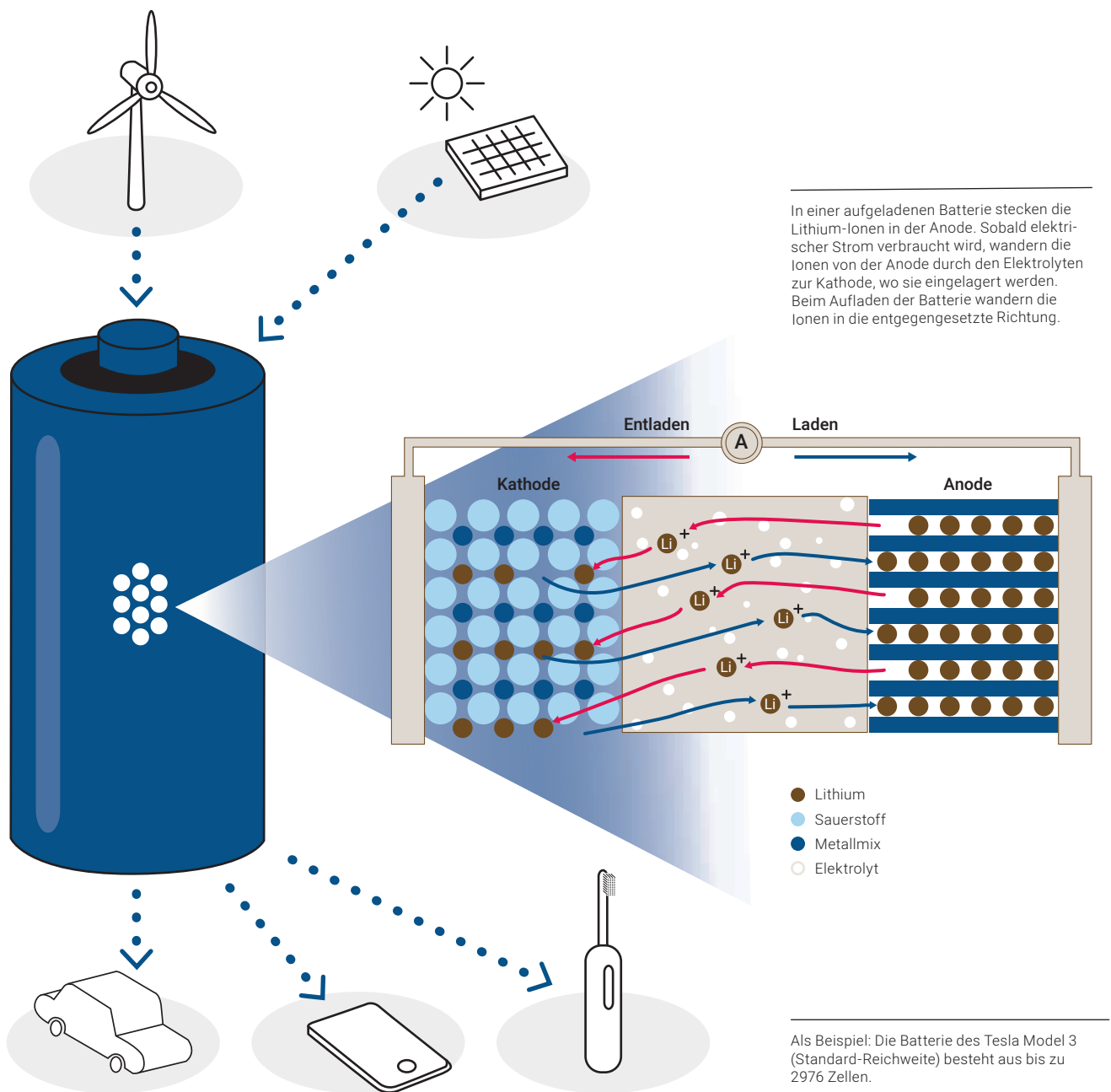
Grösse der Kreise entspricht dem erwarteten Umsatz in Mrd. US-Dollar
Quelle: McKinsey & Company

Alle suchen den Gral

Die aktuellen Lithium-Ionen-Batterien verfügen über eine Anode aus Graphit und eine Kathode aus Nickel, Mangan und Kobalt (NMC) oder Nickel, Kobalt und Aluminium (NCA). Eine Möglichkeit, die Energiedichte zu erhöhen, ist, das Anodenmaterial zu ändern. Mit Graphit beträgt die Schichtdicke laut Hutter etwa 100 µm. «Bei der Verwendung von reinem Lithium könnte die Dicke auf unter 10 µm verringert werden. Damit steigt die Energiedichte automatisch.» Das Problem hierbei ist aber, dass Dendriten entstehen – von den Polen ausgehende Lithium-Ionen-Bäumchen, die zu einem Kurzschluss führen können. Feststoffbatterien haben dieses Problem nicht, da sie die Entstehung von Dendriten mechanisch verhindern. Darauf setzt Prologium. Das taiwanesisches Unternehmen hat angekündigt, im Norden von Frankreich 5,2 Mrd. Euro in den Bau einer Gigafabrik zu investieren. Produziert werden sollen darin ab 2026 Festkörperbatterien mit Lithium-Keramik-Zellchemie.

Eine andere Strategie ist die Einlagerung von Silizium in die Graphitschicht. Graphit benötigt sechs Kohlenstoffatome, um ein Lithium-Ion zu binden. Silizium ist aber auch nicht ohne Probleme. Zwar kann es im gleichen Volumen mehr Lithium-Ionen aufnehmen, «dabei schwillt das Silizium aber stark und übt damit mechanischen Stress auf die Batterie aus», sagt Hutter. Gleichwohl versprechen Silizium-Anoden eine deutlich höhere Energiedichte (vgl. Grafik 4, Seite 6).

Grafik 6: Schematische Darstellung einer Lithium-Ionen-Batterie



Egal welche Technologie sich durchsetzen wird, die Nachfrage nach Batterien wird über die nächsten Jahre hoch bleiben und Investitionen in Milliardenhöhe mit sich bringen. Am attraktivsten sieht McKinsey & Company dabei den Bereich Rohstoffe. Hier erwartet das Beratungsunternehmen ein jährliches Wachstum von mehr als 30% sowie eine Marge auf Stufe EBITDA – also vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Amortisation – von 30% (vgl. Grafik 5, Seite 7). Mit einem erwarteten Umsatz von insgesamt 126 Mrd. US-Dollar dürfte es sich auch um den zweitgrößten Bereich handeln. Größer ist einzig noch die Herstellung von Batteriezellen mit einem erwarteten Jahresumsatz von insgesamt 146 Mrd. US-Dollar.

Mit einer erwarteten EBITDA-Marge von 10% ist der Bereich aber weniger attraktiv als andere. Zweistelliges Wachstum erwartet McKinsey aber auch hier.

Kühl abwägen trotz Goldgräberstimmung

Die aktuellen Entwicklungen wie auch die Erwartungen an die Zukunft zeigen, dass es für Anlegerinnen und Anleger wichtig ist, nicht blindlings auf den Trend der Elektrifizierung aufzuspringen. Vielmehr gilt es, die Optionen kühl abzuwägen. Denn auch wenn derzeit eine wahre Goldgräberstimmung herrscht: Glanz allein ist noch kein Garant dafür, dass es sich dabei auch um Gold handelt.

«Ab Herbst rechne ich mit dem Durchbruch»

Thomas Lützenrath (55) hat einen Plan. Einen Plan für eine Gigafactory – es wäre die erste in der Schweiz. Sieben Stockwerke hoch, bis zu tausend Arbeitsplätze und in 18 Monaten betriebsbereit – nach dem Spatenstich. So weit ist es aber noch nicht. Denn es fehlt die Finanzierung. Auf den ersten Blick eine Überraschung, ist Lützenrath doch COO von Swiss Clean Battery. Das in Teufen AR beheimatete Unternehmen hat eine Feststoffbatterie entwickelt, die laut dem Unternehmen der Konkurrenz überlegen ist: Die Batterie hält unendlich lange – oder zumindest 100'000 Ladezyklen –, hat keinen Leistungsverlust, ist schnellladefähig, nicht brennbar und hat im Vergleich zur Lithium-Ionen-Batterie eine um 50% bessere Umweltbilanz, auch weil sie ohne seltene Rohstoffe auskommt. Lützenrath war Informatikchef der Deutschen Telekom und Strategiechef des Reiseunternehmens Thomas Cook und geht im Gespräch auf die Vorzüge sowie Herausforderungen der Feststoffbatterie ein.



Thomas Lützenrath
COO von Swiss Clean Battery

Das ganze Interview mit den ausführlichen Antworten von Thomas Lützenrath finden Sie online via den untenstehenden QR-Code oder unter www.acrevis.ch/thomasluetzenrath



Herr Lützenrath, was ist das Geheimnis Ihrer Batterie?

Unsere Batterie nimmt die Alterung und damit den Leistungsverlust klassischer Batterien vorweg.

Wie das?

Batterien altern, weil beim Laden und Entladen eine Deckschicht entsteht. Das kann man sich bildlich wie eine Verkalkung vorstellen. Damit steigt der Innenwiderstand und die Leistung sinkt. Dieser Vorgang geht umso schneller, je mehr man Batterien stresst, also schnell lädt und entlädt. Bei uns passiert das nicht.

Warum nicht?

Günther Hambitzer, der Kopf hinter unserer Technologie, hat über Jahrzehnte geforscht, warum Batterien altern. Er hat den Stoff identifiziert, der bei der Alterung entsteht, und füllt ihn vorher in den Elektrolyten ein. Damit wird die Alterung des Elektrolyten vorweggenommen. Bei uns entsteht eine Deckschicht, aber diese wächst nicht weiter an. Das ist die erste Innovation. Die zweite Innovation ist, dass der Elektrolyt in der Batteriezelle fest wird, ähnlich einem Mehrkomponentenkleber. Diese Innovationen sind patentrechtlich geschützt.

Sie hatten einst geplant, im Thurgau eine Fabrik zu bauen, dann hiess es, 2024 würde in Domat/Ems Ihre Fabrik stehen. Auch eine Kotierung der Swiss Clean Battery AG wurde angekündigt. Realisiert wurde bisher aber noch nichts. Warum gibt es die Produktionsanlage immer noch erst auf Papier?

Uns fehlt noch die Finanzierung der Fabrik von etwa 400 Mio. Franken. Sobald wir diese haben, können wir die Bauanträge einreichen. Einsprachen gibt es wahrscheinlich keine, denn die Unternehmen auf den Nebengrundstücken, Ems-Chemie und Hamilton, haben, soweit wir wissen, nichts einzuwenden, und das Industriegrundstück gehört dem Kanton. Entsprechend rechnen wir mit einer raschen Baugenehmigung. Die Bestellungen der Maschinen sind auch bereit, ebenso die Testimonials der Maschinenbauer, die bestätigen, dass wir die Produktion umsetzen können. Da wir einen flüssigen Elektrolyten verwenden, der fest wird, können wir auf die klassischen flüssigen Produktionsverfahren zurückgreifen.

Wie weit sind Sie bei der Finanzierung?

Wir führen derzeit diverse Investorengespräche. Das Interesse ist gross. Leider auch oft aus Asien und den USA. Wir wollen die erste Gigafactory aber in der Schweiz bauen.

Wie wollen Sie die Finanzierung stemmen?

Wenn wir unsere Batterie vorstellen, hören wir immer zwei Kritikpunkte. Erstens: «Es ist zu schön, um wahr zu sein.» Und zweitens: «Warum haben das die Chinesen nicht schon erfunden?» In der ersten Oktoberwoche halten wir eine Pressekonferenz ab. Da stellen wir eine Batteriezelle auf den Tisch, inklusive der Messdaten. Parallel dazu gibt es eine Veröffentlichung der Universität Freiburg, da dort auch Messungen laufen. Im November folgt dann die Solid State Battery Conference in Los Angeles. Da trete ich als Gastredner auf. Sobald die Glaubwürdigkeitslücke geschlossen ist, dürfte es auch mit der Finanzierung schneller vorangehen. Daher rechne ich ab Herbst mit dem Durchbruch.

Zu kostbar für den Abfall

Batterien sind überall – in Smartphones, Elektroautos und immer mehr auch zu Hause als stationäre Speicher der Photovoltaikanlagen. Für die Energiewende unverzichtbar, schaffen Batterien aber auch Probleme. Denn nachhaltig ist ihr Einsatz erst mit einer vollumfänglichen Recyclingstrategie. Bis dahin ist es aber noch ein weiter Weg: Recyclingkapazitäten müssen ausgebaut, Technologien verbessert und innovative Wiederverwertungsverfahren entwickelt werden.

von Nadine Gusset & Natascha Fischer, acrevis Bank

Ohne geht es nicht: Batterien sind die Schlüsseltechnologie für die Energiewende. Dasselbe gilt aber auch fürs Recycling. Laut Simon Engelke sind Batterien «das erste komplexe Produkt, das zirkulär angedacht wird», wie der Gründer und Leiter des Netzwerks Battery Associates im Gespräch erklärt. Recycling ermögliche nicht nur das Zurückgewinnen wertvoller Ressourcen wie Lithium, Kobalt und Nickel, sondern auch das Wiederverwenden jener Materialien für die Produktion neuer Batterien. Auf diese Weise müssen weniger Rohstoffe abgebaut und die Abfallmenge kann reduziert werden, was zu einem nachhaltigeren und sparsameren Umgang mit den Rohstoffen führt.

Abhängigkeit reduzieren

Für Europa hat Recycling noch einen weiteren Vorteil: Es reduziert die Abhängigkeit von Rohstoffimporten. Wie wichtig dies sein wird, verdeutlicht Batterieforscher Andreas Hutter. «Weltweit gibt es wohl genug Lithium, um all die Batterien zu bauen – nicht aber in Europa.» Vielversprechend ist in Europa daher das Marktpotenzial für das Recycling von Batterien. Das Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI prognostiziert in Europa ein jährliches Wachstum der Recyclingindustrie von über 30% für die kommenden Jahre. Besonders der Rücklauf von Lithium-Ionen-Batterien aus Elektrofahrzeugen werde mittelfristig eine zentrale Rolle spielen. Man erwarte, dass die europäische Kapazität der Recyclinganlagen bis 2030 auf etwa 400 Kilotonnen ansteigen werde, erklärte Michael Saatkamp vom Fraunhofer ISI im Juli 2023. Dies entspricht einer Kapazitätssteigerung von 250 Kilotonnen im Vergleich zu heute.

Der Regulator fordert

Aus der rohstoffarmen europäischen Sicht ist das Recycling für eine erfolgreiche Batteriestrategie essenziell. Das sieht auch die Europäische Union so, welche das Recycling von Batterien regulatorisch fordert, wie der deutsche Batterie-experte Engelke erläutert. Dafür wurde 2023 der Battery Pass lanciert. Er sammelt batteriespezifische Informationen während des Lebenszyklus der Batterie und zeigt die Herkunft der Materialien auf. Zudem kann er nachweisen,

dass CO₂-Grenzen eingehalten und Recyclingprozesse aufgesetzt wurden.

Verschiedene Wege führen zum Ziel

Das Recycling von Batterien ist ein komplexer Prozess mit dem Ziel, eine möglichst hohe Verwertungsquote zu erreichen. Dabei wird die Batterie auf Zellebene auseinander-genommen. Um das Risiko von Explosionen zu verringern und das Entweichen von giftigen Gasen während des Bergungsprozesses zu verhindern, müssen verbrauchte Lithium-Ionen-Batterien in der Regel entladen werden, bevor sie wiederverwendet werden können. Nach dem Entladen erfolgt die Demontage der Batterie. Dabei werden Kupfer-leitungen, Kunststoffe und andere Metallteile entfernt. Anschliessend folgt das Schreddern, um die Batterie weiter zu zerkleinern.

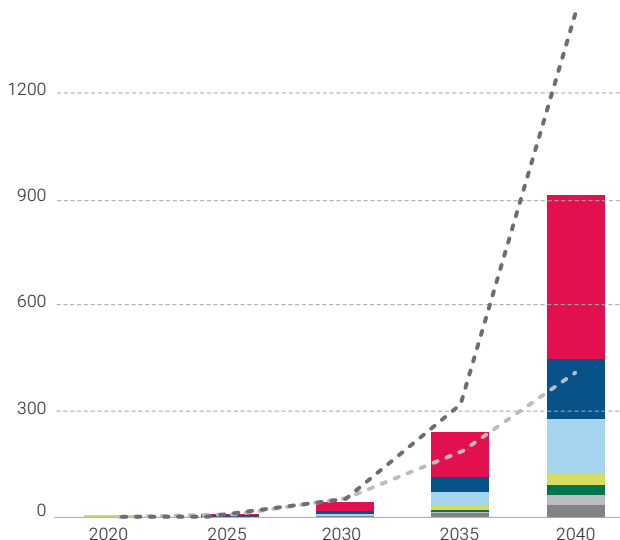
Für die anschliessende Rückgewinnung der Batteriewert-stoffe gibt es zwei Hauptverfahren. Entweder werden die Batterien eingeschmolzen oder chemisch aufgelöst, was auch pyrometallurgisches Recycling bzw. hydrometallurgisches Recycling genannt wird. Das pyrometallurgische Verfahren nutzt Hochtemperaturen zwischen 800 und 1300 °C, damit die einzelnen Stoffe der Batterien verbrennen, schmelzen oder verdampfen und anschliessend durch physikalisch-chemische Verfahren voneinander getrennt werden können. Gleichzeitig entsteht eine Schlacke, welche das Lithium enthält und sich aufgrund ihrer Beschaffenheit für den Einsatz in der Bauindustrie eignet. Das hydrometallurgische Verfahren hingegen erfolgt bei niedrigen Temperaturen durch chemische Reaktionen in wässrigen Lösungen. Es gilt als nachhaltiger und energieeffizienter als das Verschmelzen. Gleichzeitig erfordert das Verfahren jedoch mehr Arbeitsschritte – die Batterien müssen mechanisch vor-behandelt werden – und hat somit eine höhere Komplexität.

Ein zweites Leben für Batterien

Wenn Batteriesysteme nicht mehr die erforderliche Leistung für ihren primären Einsatzort bieten, müssen sie aber nicht gleich in ihre Einzelteile zerlegt werden, bleiben doch auch nach mehreren Tausend Ladezyklen noch 70 bis 80% der ursprünglichen Batteriekapazität erhalten. Für den sogenannten Second-Life-Einsatz eignen sich besonders der Light-

Grafik 1:
Rezyklatmenge von Lithium-Ionen-Batterien in Europa

in Kilotonnen

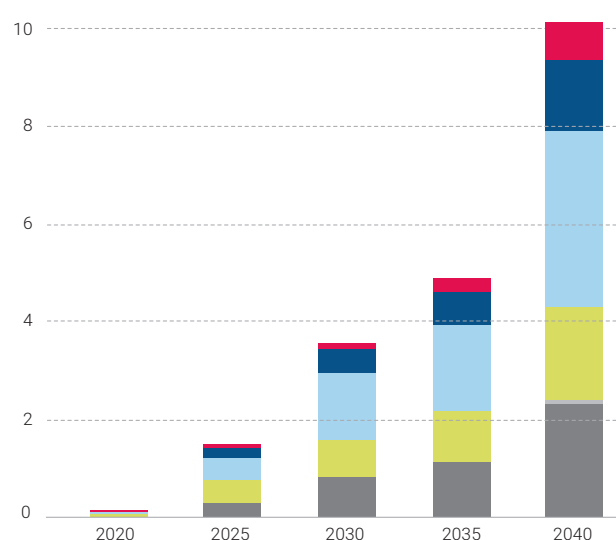


--- Minimum - - - Maximum ■ Aluminium ■ Kupfer ■ Nickel ■ Kobalt ■ Eisen/Stahl ■ Mangan ■ Lithium

Anmerkung: Die Grafiken basieren auf den mittleren Rohstoffpreisen der Jahre 2021/22.
Quelle: Grafik in Anlehnung an Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI

Grafik 2:
verschiedene Materialwerte der Rezyklatmenge

in Mrd. Euro



Mobility-Bereich wie beispielsweise Rollstühle, Kommalfahrzeuge oder Gabelstapler sowie der stationäre Betrieb als Speicher für erneuerbare Energien, führte Jodok Reinhardt, CEO des Batterie-Recycling-Unternehmens Librec, 2022 in einem Interview aus. Messreihen von chemischen Alterungsprozessen zeigen, dass eine solche Weiterverwendung durchaus weitere 10 bis 20 Jahre dauern kann, bis die Kapazität auf unter 50% fällt. Damit ermöglicht der Second-Life-Einsatz eine Verbesserung der CO₂-Bilanz, weil Emissionen, welche bei der Herstellung der Zellen für Elektroautos angefallen sind, durch eine längere Lebensdauer kompensiert werden können.

Recycling ist keine triviale Angelegenheit

Die Industrie des Recyclings ist nicht nur beim Aufbau der Kapazität gefordert. «Die grösste Herausforderung ist, dass es keine Standardisierung der Batterien gibt», betont Christian Ochsenbein, Leiter des Swiss Battery Technology Centers, und bezieht sich damit auf die Vielfalt an Zellchemien, Materialzusammensetzungen und Formen der Batterien. Ein weiteres Hindernis sind die derzeit noch geringen Mengen an ausgedienten Elektroautobatterien, die für den Aufbau von rentablen Recyclingzentren notwendig wären und die Skalierbarkeit erschweren.

Lithium-Ionen-Batterien, wie sie heute bestehen, enthalten verschiedene wertvolle Rohstoffe wie Kobalt, Nickel, Lithium, Kupfer und Aluminium. Eine hohe Rückgewinnungsquote weisen besonders die Materialien Aluminium, Nickel und Kupfer auf (vgl. Grafik 1). Diese gehören jedoch nicht zu den wertvollsten Inhaltsstoffen einer Lithium-Ionen-Batterie. Bis anhin sind es besonders Kobalt und Lithium, die aufgrund

ihrer hohen Rohstoffpreise für die Wiederverwertung finanziell attraktiv sind (vgl. Grafik 2). Bei gleichbleibender Zusammensetzung der Batterien würden diese Wertstoffmengen infolge der zukünftig höher erwarteten Nachfrage überproportional ansteigen. Hersteller arbeiten allerdings daran, seltenere und teurere Rohstoffe wie Kobalt und Lithium zu reduzieren. Davon profitiert zwar die Umwelt, gleichzeitig sinkt laut Ochsenbein aber auch der finanzielle Anreiz zum Recyceln.

Ausbau, Innovation und Optimismus sind gefragt

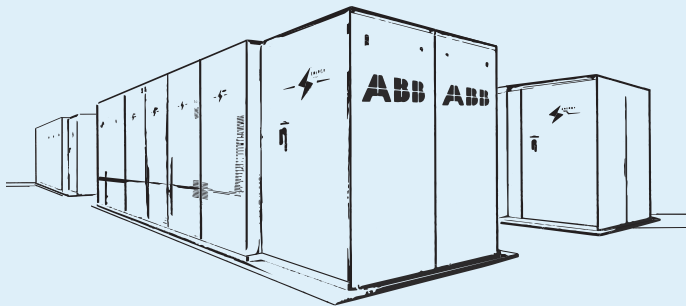
Nachdem in Europa die ersten Gigafactories für Batterien gebaut wurden, sind grössere Recyclingzentren erst in Planung. Ambitioniert sind aber auch diese. Beispielsweise erhofft sich das schwedische Unternehmen Northvolt, bis 2030 die Hälfte der Rohmaterialien aus der eigenen Mega-Recyclinganlage zu beziehen. Konkurrenzfähig werden künftig jene Unternehmen der Recyclingbranche sein, welche auf technologische Veränderungen der Batterien rechtzeitig reagieren und rasch neue Verfahren entwickeln können. Der Recyclingprozess von Feststoffelektrolyten ist beispielsweise eine solche Herausforderung, die gemäss Jodok Reinhardt von der Recyclingbranche jedoch schon fast gemeistert ist.

Europa hat die Notwendigkeit einer zirkulären Batteriewirtschaft rechtzeitig erkannt und mit dem Battery Pass entsprechend reagiert. Dies stimmt zuversichtlich – besonders nachdem die Zügel bei der Entwicklung der Batterien zu lange aus der Hand gegeben wurden. Wie bei der Batterieproduktion dürften viele Unternehmen auch vom Recycling profitieren. Welche das konkret sind, wird sich aber erst noch zeigen.

Umsetzungsideen

Sie passen in eine Smartwatch oder füllen ein Bergtal, ihr Prinzip ist elektrochemisch oder physikalisch, sie basieren auf einer Technologie aus dem letzten Jahrhundert oder sind noch Zukunftsmusik: Batterien. Ganz egal wie sie aussehen und funktionieren, ohne sie stünde die Welt still. Das bietet auch Investorinnen und Investoren attraktive Anlagemöglichkeiten. Auf dieser Doppelseite sind fünf aufgelistet – vier Aktien und eine Kollektivanlage. Als Basis dienen die Kriterien der bewährten acrevis spektrum®-Methodik.

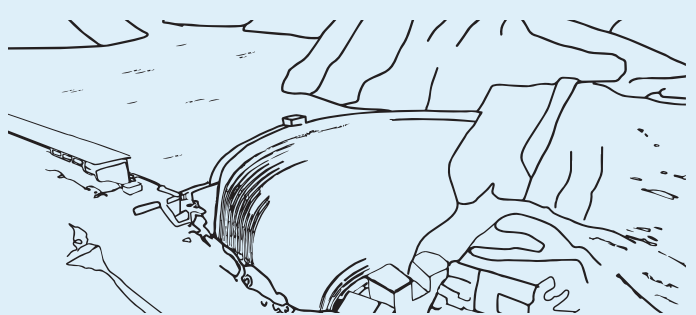
ABB



Valor	1'222'171	Einschätzung acrevis¹	Rating
Währung	CHF	Fundamental	3
Branche	Industrie	Verhaltensbezogen	2
Kurs	33.81	Technisch	3
KGV 2025	19	Gesamteinschätzung	8
Umsatz 2022	27,1 Mrd. CHF		
Gewinn 2022	2,3 Mrd. CHF		

ABB ist innovativ und weltweit präsent. Über 105'000 Mitarbeitende zählt der grösste Schweizer Industriekonzern, welcher seinen Umsatz in den Segmenten Elektrifizierung, Antriebstechnik, Prozessautomation und Robotik generiert. Mithilfe seiner Technologieführerschaft in der Elektrifizierung sowie der Automatisierung hat sich das Unternehmen die Ermöglichung einer nachhaltigeren und ressourceneffizienteren Zukunft vorgenommen. In Bezug auf Batterien ging der Schweizer Technologiekonzern 2017 eine strategische Partnerschaft mit dem europäischen Batterievorreiter Northvolt ein, um Innovationen in der Batterietechnologie in Bereichen wie Produktionsplattform, Zell- und Moduldesign und Batterieleistung voranzutreiben. ABB optimiert seither leistungsfähige Energiespeicher auf Basis von Lithium-Ionen-Batteriezellen, welche ihren Einsatz bspw. in Zügen und Lokomotiven in Europa und Nordamerika finden.

BKW



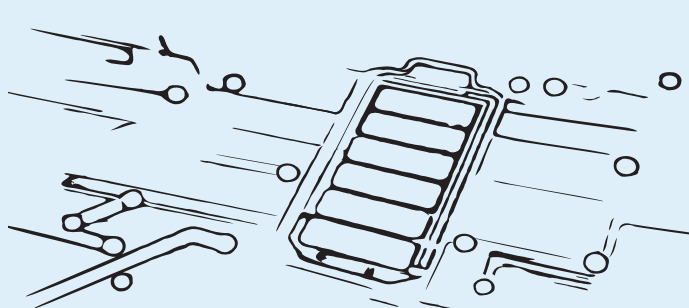
Valor	13'029'366	Einschätzung acrevis¹	Rating
Währung	CHF	Fundamental	3
Branche	Versorger	Verhaltensbezogen	0
Kurs	157.60	Technisch	3
KGV 2025	20	Gesamteinschätzung	6
Umsatz 2022	5'199 Mio. CHF		
Gewinn 2022	575 Mio. CHF		

Windparks und Photovoltaik in ganz Europa, Wasserkraft in der Schweiz: Das sind die BKW (Bernische Kraftwerke). Von der reinen Stromproduzentin zur Anbieterin von integrierten Energie- und Infrastrukturdienstleistungen, packt das Berner Unternehmen die Energiewende ganzheitlich an. Seit 125 Jahren ist das Unternehmen im Bereich Energie tätig und weitete sein Netzwerk bisher auf neun Länder Europas aus. Dabei setzen die BKW auf nachhaltige Energien sowie eine effiziente Nutzung von Ressourcen. Die BKW verzeichnen ein starkes letztes Geschäftsjahr, wobei das Energiegeschäftsfeld einen rekordhohen Betriebsgewinn auf Stufe EBIT von CHF 888 Mio. erwirtschaftete. Der Energiekonzern möchte mittelfristig auf dem Wachstumskurs bleiben und sichert sich gegen Turbulenzen an den Energiemärkten durch den Bau von Kraftwerken strategisch ab.

L&G Battery Value-Chain UCITS ETF

Valor	40'032'911	Wer auf den gesamten Herstellungsprozess von Batterien setzen will, liegt mit dem L&G Battery Value-Chain ETF richtig. Er bildet den gleichnamigen Index von Solactive ab und enthält Unternehmen, welche am Entwicklungs- und Herstellungsprozess von Batterien beteiligt sind. Dazu gehören Bergbauunternehmen, welche Metalle für die Batterieproduktion fördern, aber auch Unternehmen, die elektrochemische Speichertechnologien entwickeln. L&G aktualisiert die Zusammensetzung im ETF halbjährlich und gewichtet die Titel gleich. Von den aktuell 32 Unternehmen hat Tesla mit 5,4% wegen der erfreulichen Performance derzeit das grösste Gewicht, gefolgt vom Anbieter von Energiespeicherlösungen EnerSys (4,4%) und dem Elektronikkonzern Panasonic (4,3%). Die grössten 10 Positionen machen aktuell über 41% des Index aus. Regional am stärksten vertreten ist Japan (23% Gewichtung im Fonds) vor den Vereinigten Staaten (20%), Australien (13%) und Südkorea (11%).
Währung	USD	
Kurs	15.99	
Kosten p.a.	0,49%	
Fondsdomizil	Irland	
Lancierung	2018	
Performance p.a. (3 Jahre)	60,5%	
Volatilität p.a. (3 Jahre)	19,8%	
Fondsvolumen (US-Dollar)	1'048,5 Mio.	

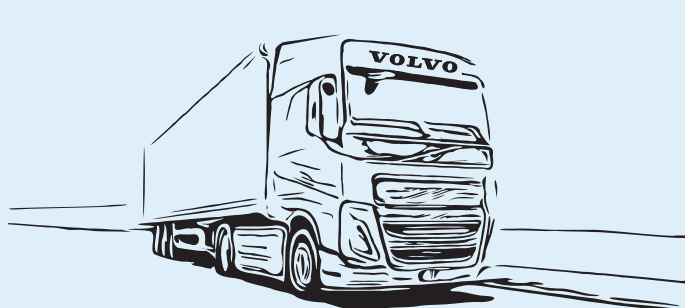
LEM



Valor	2'242'762	Einschätzung acrevis¹	Rating
Währung	CHF	Fundamental	1
Branche	Industrie	Verhaltensbezogen	2
Kurs	2000	Technisch	1
KGV 2024	29	Gesamteinschätzung	4
Umsatz 2022/23 ²	406 Mio. CHF		
Gewinn 2022/23 ²	75 Mio. CHF		

Mit soliden Ergebnissen befindet sich LEM auf der Erfolgsspur. Der Hersteller von Elektrokomponenten ist geografisch wie auch produktseitig in vielversprechenden Märkten präsent. Dabei gelingt es dem Genfer Unternehmen regelmässig, mit seinen Ergebnissen die Erwartungen der Analysten zu übertreffen. Im vergangenen Geschäftsjahr konnten der Umsatz sowie das Betriebsergebnis deutlich gesteigert werden. Das hohe Umsatzwachstum ist grösstenteils auf die Bereiche Energieverteilung & Hochpräzision (+22,3%) sowie Automotive (+17,4%) zurückzuführen. LEM profitiert von dem Trend der Elektrifizierung und rechnet somit auch in Zukunft mit einer Nachfrage auf hohem Niveau. Ein Einstieg lohnt sich für langfristig orientierte Anlegerinnen und Anleger, zumal der Wachstumstitel eine Dividendenrendite von 2,8% ausweist.

Volvo



Valor	613'304	Einschätzung acrevis¹	Rating
Währung	SEK	Fundamental	3
Branche	Industrie	Verhaltensbezogen	2
Kurs	226.35	Technisch	3
KGV 2024	11	Gesamteinschätzung	8
Umsatz 2022	42,1 Mrd. CHF		
Gewinn 2022	2,9 Mrd. CHF		

An dritter Stelle in der LKW-Herstellung und weltweit führend in der Serienproduktion von schweren Elektro-LKW: Volvo verfügt über eine starke Marktstellung. Der Fahrzeughersteller kann sich auch im laufenden Jahr über eine hohe Nachfrage freuen. Das Unternehmen aus Göteborg folgt dem Nachfragetrend von Elektrofahrzeugen und setzt dabei ausschliesslich auf die Verwendung von Lithium-Ionen-Batterien. Das andauernde Wachstum sowie ein Anstieg der Rentabilität erhöhten die Umsatzrendite im ersten Halbjahr. Volvo investiert gleichzeitig in batterieelektrische Fahrzeuge, in Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge sowie in Verbrennungsmotoren. Am meisten Umsatz erzielt das Unternehmen mit dem Verkauf von Lastkraftwagen (65%), gefolgt von Baumaschinen (21%). Dabei erreichte Volvo 2022 mit ihrem grössten Geschäftsfeld einen Marktanteil von 18,2% in Europa – ein Rekord.

¹ Beim acrevis spektrum®-Rating werden bis zu 8 Punkte vergeben – jeweils max. 3 Punkte für die Dimensionen «Fundamental» und «Technisch» sowie max. 2 Punkte für die Dimension «Verhaltensbezogen»

² Geschäftsjahr per März

Makro und Märkte

Verkehrte Welt

An den USA und an China hängt die Welt. Die wirtschaftlichen Schwergewichte bestimmen den Puls der globalen Konjunktur und damit auch die Entwicklung der Finanzmärkte. Dabei hat sich das Bild von Anfang Jahr gedreht: Während sich Amerika überraschend robust zeigt, bleibt die Post-Covid-Erholung in China grösstenteils aus.

von Alessandro Poletti

Kommt sie doch nicht? Seit Monaten angekündigt, lässt die Rezession in den USA immer noch auf sich warten. Durchaus erstaunlich, wenn man sich die geldpolitische Straffung der vergangenen Jahre vor Augen führt. War der Leitzins des Federal Reserve Anfang 2022 noch bei null, liegt er nun über 5%. Dank der Straffung gelang es der US-Notenbank, die Inflation von über 9% im vergangenen Sommer auf 3% zu senken. Aber nicht nur das. Die Wirtschaft und besonders der Arbeitsmarkt zeigen sich weiter robust. Das Fed ist drauf und dran, die weiche Landung zu schaffen – also die Inflation auf ein akzeptables Niveau zu senken, ohne eine Rezession auszulösen. Einfacher wird der Balanceakt zwischen Rezessionsrisiko zu minimieren und gleichzeitig die Inflationsrate zu senken nicht. Entsprechend vage fielen die Aussagen von US-Notenbankchef Jerome Powell an der Notenbankkonferenz Ende August aus. Das Fed werde weiter selektiv und vor allem achtsam vorgehen, erklärte der Fed-Chef.

Während die US-Aktienmärkte – inklusive aller damit verbundenen Regionen und Sektoren wie Technologie und Kommunikationsdienste – am Nabel der US-Zinsen hängen, bleibt China die treibende Kraft für Schwellenländer und zyklische Sektoren wie Industrie und Grundstoffe. Doch entgegen den Erwartungen ist China nicht die Wachstumslokomotive, sondern der Bremsklotz. Die Wirtschaftsdaten enttäuschen seit April: Weder Konsum noch Industrie oder Exporte können positive Impulse geben. Die vorherrschende Deflation ist nur die logische Konsequenz. Hinzu kommt die Misere im Immobiliensektor, welcher für einen Viertel der Wirtschaftsleistung Chinas steht.

Lässt die Kauflust in China nach, wirkt sich das negativ auf die europäische und amerikanische Wirtschaft und damit auf die globalen Finanzmärkte aus. Noch ist offen, ob Parteichef Xi Jinping grünes Licht gibt für eine fiskalpolitische Offensive zur Ankurbelung des Konsums. Das Ende der «Zero Covid»-Strategie hat aber gezeigt, dass er vor überraschenden Massnahmen nicht zurückschreckt.

Trotz der Widrigkeiten ist das Bild an der Börse erfreulich. So notiert der Aktienweltindex seit Jahresbeginn in Schweizer Franken gemessen 9% im Plus. Eine willkommene Entwicklung nach dem letztjährigen Ausverkauf. Das zeigt, auch wenn sich eine wirtschaftliche Abkühlung in vielen Regionen beobachten lässt, gehören Aktien ins Portfolio.

Autoren



Sandro Schibli

Bereichsleiter Private Banking

Sandro Schibli bringt über dreissig Jahre Erfahrung in der Anlageberatung mit. Als ausgewiesener Fachmann im Asset Management ist er Mitglied des Anlagekomitees. Sandro Schibli ist diplomierter Finanzanalytiker und Vermögensverwalter.



Martin Lüscher

Research & Advisory

Martin Lüscher verfolgt seit über 15 Jahren das Geschehen an den Finanzmärkten, unter anderem als US-Korrespondent der «Finanz und Wirtschaft» aus New York. Er verfügt über einen Masterabschluss in Volkswirtschaftslehre von der Universität St.Gallen (HSG).



Alessandro Poletti

Leiter Research & Advisory

Alessandro Poletti leitet bei acervis die Abteilung Research & Advisory. Er verfügt über einen Bachelor der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Betriebsökonomie und ist diplomierter Finanzanalytiker und Vermögensverwalter (CIIA). Alessandro Poletti ist Mitglied des Anlagekomitees.

Rechtliche Hinweise: Bei diesem Dokument handelt es sich um Werbung. Die Informationen in diesem Dokument wurden durch die acervis Bank AG zusammengetragen und stammen aus Quellen, welche wir für zuverlässig erachten. Trotzdem können wir weder für ihre Vollständigkeit noch Richtigkeit garantieren. Die unverbindlichen Richtkurse können je nach Marktlage rasch ändern. Wertentwicklungen der Vergangenheit lassen keine verlässlichen Rückschlüsse auf die zukünftige Wertentwicklung eines Finanzinstruments zu. Für tagesaktuelle handelbare Volumen und Preise kontaktieren Sie bitte Ihre persönliche Anlageberaterin oder Ihren persönlichen Anlageberater. Diese Information ist weder ein Angebot noch eine Empfehlung. Dieses Dokument kann nicht die persönlichen Anlageziele und finanziellen Verhältnisse des Anlegers berücksichtigen. Sollten Ihnen bei Entscheidungen, die auf Basis dieses Dokuments gefällt werden, irgendwelche Zweifel aufkommen, wenden Sie sich bitte an Ihre persönliche Anlageberaterin oder Ihren persönlichen Anlageberater. Eine Haftung für allfällige Schäden, die direkt oder indirekt mit den vorliegenden Informationen zusammenhängen, ist ausgeschlossen. Wir weisen Sie darauf hin, dass es sich vorliegend um risikobehaftete Finanzinstrumente handelt, aus denen im schlimmsten Fall ein Totalverlust resultieren kann. Weitere Unterlagen (wie Risikobroschüre, Prospekte und/oder Basisinformationsblätter, sofern vorhanden) können Sie gerne bei uns beziehen.

Wir sind acrevis: Ihr verlässlicher Partner, wenn's ums Anlegen geht.

Eine moderne Bank mit einer langen Geschichte: Seit über einem Jahrzehnt ist die acrevis Bank für ihre Kundinnen und Kunden da – sie ist 2011 aus der Fusion der Bank CA St.Gallen und der swissregiobank entstanden. Die Wurzeln unserer Bank reichen aber über 150 Jahre zurück. Auf unsere Geschichte sind wir stolz und fühlen uns unserer Tradition auch heute noch in unserer täglichen Arbeit verpflichtet: Wir freuen uns, Ihre Bank fürs Leben zu sein – sicher, kompetent, unabhängig und leidenschaftlich.

Mit acht Standorten sind wir stark regional verankert und in St.Gallen (Hauptsitz), Gossau, Wil, Bütschwil, Wiesendangen, Rapperswil-Jona, Pfäffikon und Lachen stets nahe bei Ihnen. Unsere rund 180 Mitarbeitenden machen uns zur führenden Regionalbank in unserem Marktgebiet zwischen Bodensee und Zürichsee. Dabei werden wir von mehr als 11'000 Aktionärinnen und Aktionären getragen.

Verantwortungsvolles Banking im Interesse aller Anspruchsgruppen, das ist unser Ziel. Dafür setzen wir konsequent auf eine umsichtige Risikopolitik und eine von klaren Werten geprägte Unternehmenskultur. Die Regelung der finanziellen Belange ist Vertrauenssache, davon sind wir überzeugt. Der Name acrevis ist an drei lateinische Wörter angelehnt, die unseren Leitsatz «Durch Vertrauen gestärkt» verkörpern: a|cre|vis (a – durch; cre – Vertrauen; vis – Stärke, Kraft).

Sie haben Fragen oder ein individuelles Anliegen? Für weitere Informationen wenden Sie sich an unsere Beraterinnen und Berater. Wir sind gerne für Sie da!

acrevis Bank AG
Marktplatz 1
9004 St. Gallen

Tel. 058 122 75 55 · info@acrevis.ch · acrevis.ch

St. Gallen · Gossau SG · Wil SG · Bütschwil · Wiesendangen · Rapperswil-Jona · Pfäffikon SZ · Lachen SZ