

VRS | Gutachten Finanzierung

**Vorstellung Rhein-Sieg Kreis 07.11.2022**



# Agenda

|          |                                                  |
|----------|--------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS</b> |
| 2        | Alternative Finanzierungsinstrumente             |
| 3        | Ausblick: Weiteres Vorgehen                      |

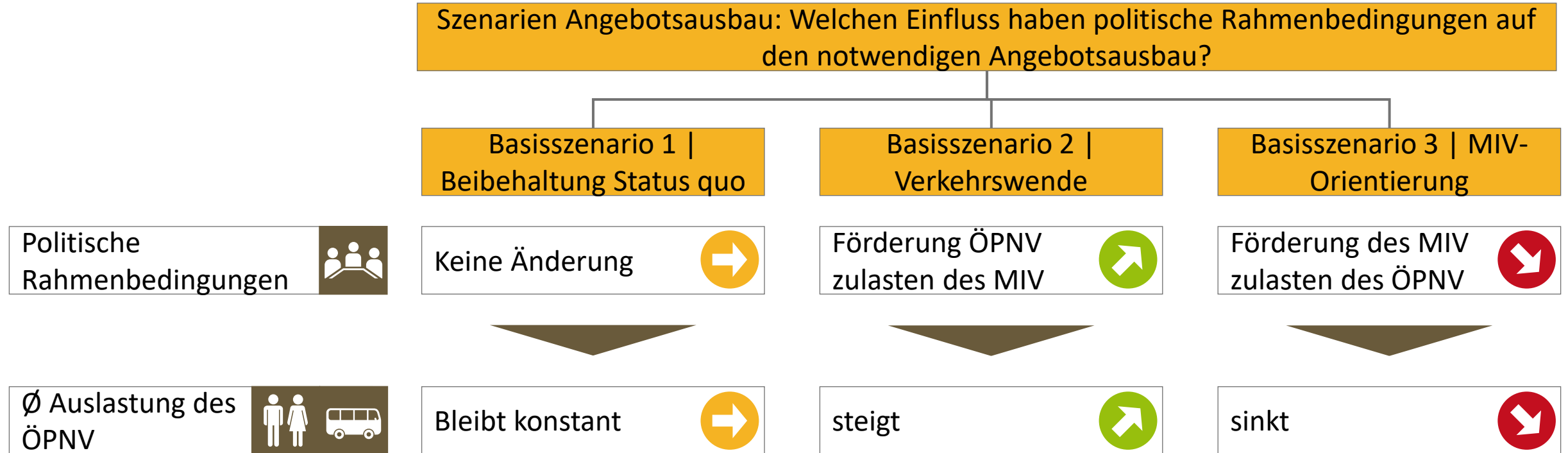
# Die Anforderungen aus dem Koalitionsvertrag NRW definieren den Rahmen für die ÖV-Entwicklung und -Finanzierung



## Koalitionsvereinbarung CDU / GRÜNE 2022–2027

- „Unser Ziel ist es, den **Verkehrsanteil** deutlich in seine Richtung (Anm.: des ÖPNV) zu verschieben.“ (Zeile 1655f.)
- „Bis 2030 wollen wir das **Angebot im ÖPNV** um mindestens **60 Prozent** erhöhen.“ (Zeile 1657f.)
- Für den erforderlichen Ausbau und die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV ist eine deutliche **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** notwendig. (Zeile 1710f.)
- Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die **Landesmittel** für den ÖPNV **erhöhen**. (Zeile 1713f.)
- Wir werden Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer **Drittnutzerfinanzierung ermöglichen**. (Zeile 1717f.)

# Wir haben drei verschiedene Basisszenarien hinsichtlich des künftigen Finanzierungsbedarfs untersucht



# Wir haben für die folgenden Szenarien die Effekte im Bereich Nachfrage und Finanzierungsbedarf im Vergleich zum Basisjahr ermittelt

## Szenario 1a

Minimalszenario  
„Gleichziehen mit heutiger  
Branchenspitze“

## Szenario 1b

„Verdopplung ÖPNV-  
Angebot“

## Szenario 2a

„Erreichung Branchenspitze  
& hohe Nachfrage“

## Szenario 2b

„Übertrumpfen der  
Branchenspitze bis 60%-Ziel  
und Nachfragesteigerung“

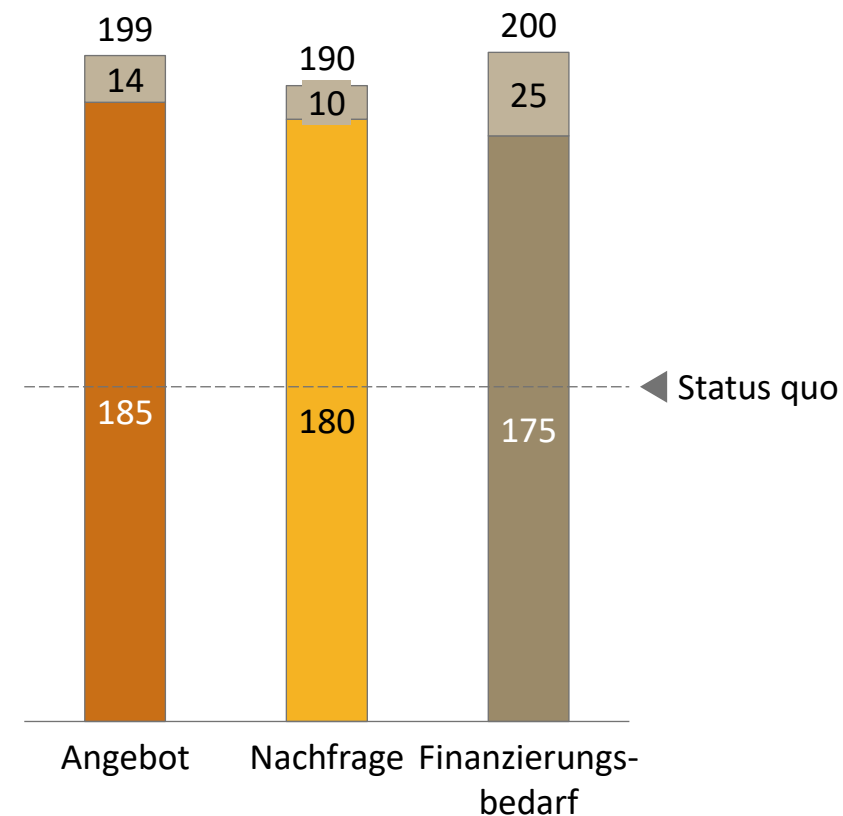
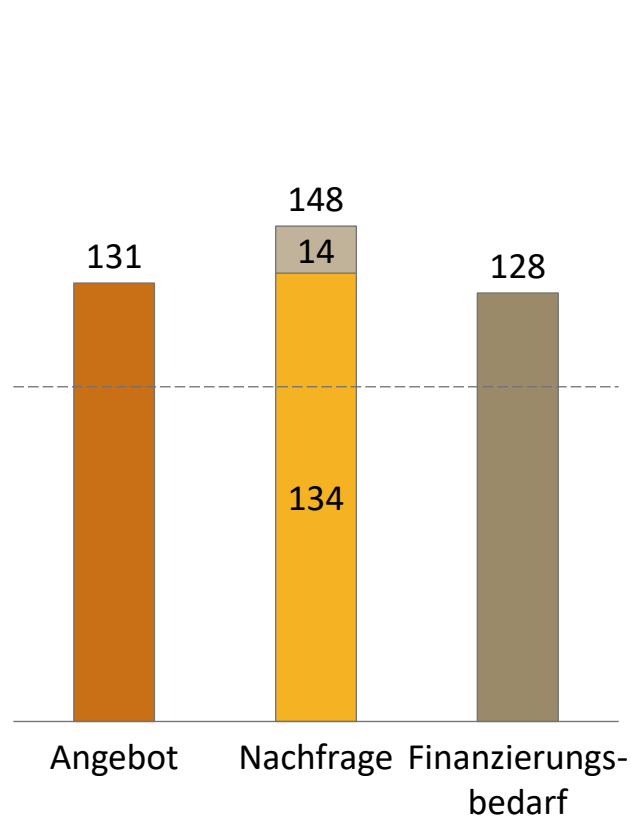
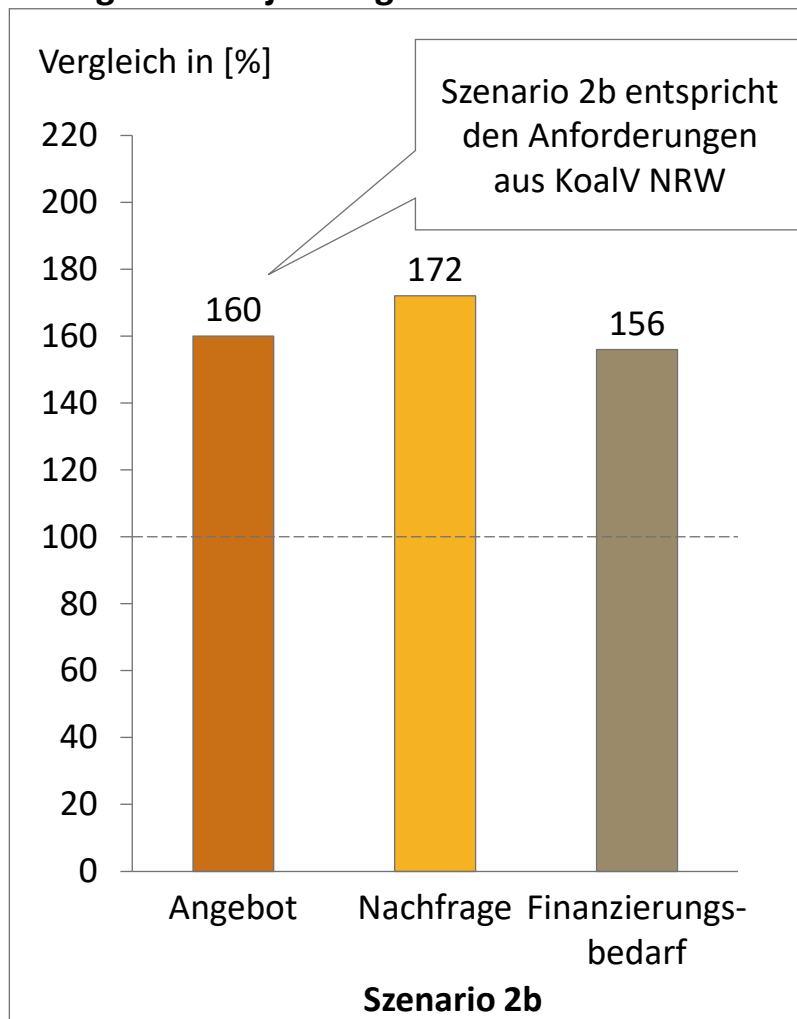
## Szenario 3

„Verdopplung Angebot &  
niedrige Nachfrage“

- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
  - **SPNV: Realisierung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
  - Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →
- 
- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
  - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
  - Auslastung im Vergleich zum Status quo **bleibt gleich** →
- 
- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um das Delta** zum Best in Class Ansatz
  - **SPNV: Abbildung** der Angebotssteigerungen auf Basis bisheriger Planungen
  - Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗
- 
- **ÖSPV: Erhöhung** der Platzkilometer **um 60% (Ziel Koalitionsvertrag NRW)**
  - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale** auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten im Schienennetz
  - Auslastung im Vergleich zum Status quo **steigt** ↗
- 
- **ÖSPV: Verdopplung** der Platzkilometer des Status quo
  - **SPNV: Ausnutzen aller Potenziale & möglicher Kapazitäten (optimistisches Maximum)**
  - Auslastung im Vergleich zum Status quo **sinkt** ↘

# Je nach Szenario ergibt sich eine Steigerung des Finanzierungsbedarfes zwischen 28% und 100%

Vergleich der jeweiligen Szenarien mit dem Status quo



Zusätzliche Steigerung bei Szenario 2a bzw. 3

# Der Finanzierungsbedarfs des Szenario 2b beträgt mindestens 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch alternative Antriebe (CVD)

| Prämissen / Ergebnisse | „Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“                           |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        | Szenario 2b                                                                                      |
| Angebot ÖSPV           | ■ Erhöhung um +63 %<br>(doppeltes Delta zum Best in Class)                                       |
| Angebot SPNV           | ■ Erhöhung um +54%<br>(Ausnutzen aller Potenziale auf Basis aktueller und geplanter Kapazitäten) |
| Auslastung             | ■ Steigt: + 10% im ÖSPV; +7% im SPNV                                                             |
| Nachfrage              | ■ Erhöhung um +72% (überproportionale Erhöhung zum Angebotsausbau)                               |
| Ergiebigkeit (€/Pkm)   | ■ Sinkt im Durchschnitt                                                                          |
| Finanzierungsbedarf    | ■ Zusätzlich 300 bis 360 Mio. € p.a.<br>(+56%, Preisstand 2019)                                  |

Ein größerer Ausbau erscheint derzeit nicht realisierbar

SPNV: +75 bis +135 Mio. € p.a.  
ÖSPV: +225 Mio. € p.a.

Steigerung auf zusätzlich **425 bis 510 Mio. € p. a.** durch Kostenanstieg bis **2030\*** (inkl. alternative Antriebe\*\*)

# Der Finanzierungsbedarf für den ÖV wird in jedem der Szenarien um mindestens rd. 28% steigen

## Übersicht der zentralen Ergebnisse der Szenarien<sup>1)2)</sup>

| Kriterien                                                           | Status quo | Szenario 1a                                                         | Szenario 1b                                   | Szenario 2a                                        | Szenario 2b                                                                               | Szenario 3                                     |
|---------------------------------------------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
|                                                                     |            | Minimalszenario<br>„Gleichziehen mit<br>heutiger<br>Branchenspitze“ | „Verdopplung ÖPNV-<br>Angebot“                | „Erreichung<br>Branchenspitze &<br>hohe Nachfrage“ | <b>„Übertrumpfen der<br/>Branchenspitze bis<br/>60%-Ziel und<br/>Nachfragesteigerung“</b> | „Verdopplung Angebot &<br>niedrige Nachfrage“  |
| Angebot<br>[Platzkm]                                                | 22.700     | 29.835<br>(31%)                                                     | 41.920<br>(85%)                               | 29.830<br>(31%)                                    | <b>36.300<br/>(60%)</b>                                                                   | 45.230<br>(99%)                                |
| Nachfrage<br>[Perskm]                                               | 5.560      | 7.470<br>(34%)                                                      | 9.990<br>(80%)                                | 8.210<br>(48%)                                     | <b>9.600<br/>(72%)</b>                                                                    | 10.580<br>(90%)                                |
| Finanzierungsbedarf<br>p.a.<br>[Mio. EUR]                           | 565 – 635  | 725 – 810<br>(+28% =<br>160 – 175 Mio. €)                           | 990 – 1.110<br>(+75% =<br>420 – 480 Mio. €)   | 725 – 810<br>(+28% =<br>160 – 175 Mio. €)          | <b>870 – 995<br/>(+56% =<br/>+ 300 - 360 Mio. €)</b>                                      | 1.120 – 1.270<br>(+100% =<br>550 – 640 Mio. €) |
| Finanzierungsbedarf<br>p.a. inkl.<br>Kostensteigerung<br>[Mio. EUR] | 800 – 895  | 1.020 – 1.140<br>(+28% =<br>220 – 245 Mio. €)                       | 1.390 – 1.570<br>(+75% =<br>590 – 675 Mio. €) | 1.020 – 1.140<br>(+28% =<br>220 – 245 Mio. €)      | <b>1.220 – 1.400<br/>(+56% =<br/>+ 425 - 510 Mio. €)</b>                                  | 1.575 – 1.795<br>(+100% =<br>780 – 900 Mio. €) |

# Agenda

- |          |                                             |
|----------|---------------------------------------------|
| 1        | Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS   |
| <b>2</b> | <b>Alternative Finanzierungsinstrumente</b> |
| 3        | Ausblick: Weiteres Vorgehen                 |

# Auf Basis von Bewertungskriterien wurde für den VRS-Raum eine Short-List von weiter auszuarbeitenden Finanzierungsinstrumenten abgestimmt

**Vollumfängliche Zusammenstellung** aller denkbaren Finanzierungsinstrumente aus Marktrecherche, Literatur, Best-Practices u. Markterfahrungen

## Bewertungskriterien

Ergiebigkeit

Dauerhaftigkeit

Zweckbindung

Rechtliche Durchsetzbarkeit

Sozialverträglichkeit

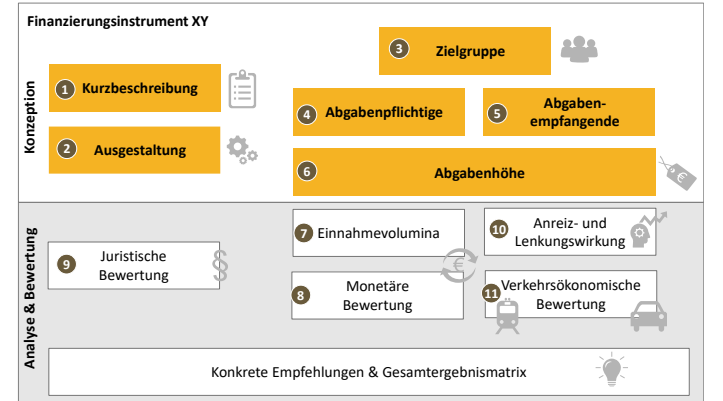
Lenkungswirkung /  
Verlagerung

Kombinierbarkeit

Erste Grobfilterung  
nach Machbarkeit  
im VRS-Raum

**Shortlist mit ausgewogenem  
Zielgruppen-Mix  
(MIV-Nutzende, Bürger\*innen,  
Immobilieeigentümer\*innen)**

## Erstellung eines Instrumenten- Steckbriefes

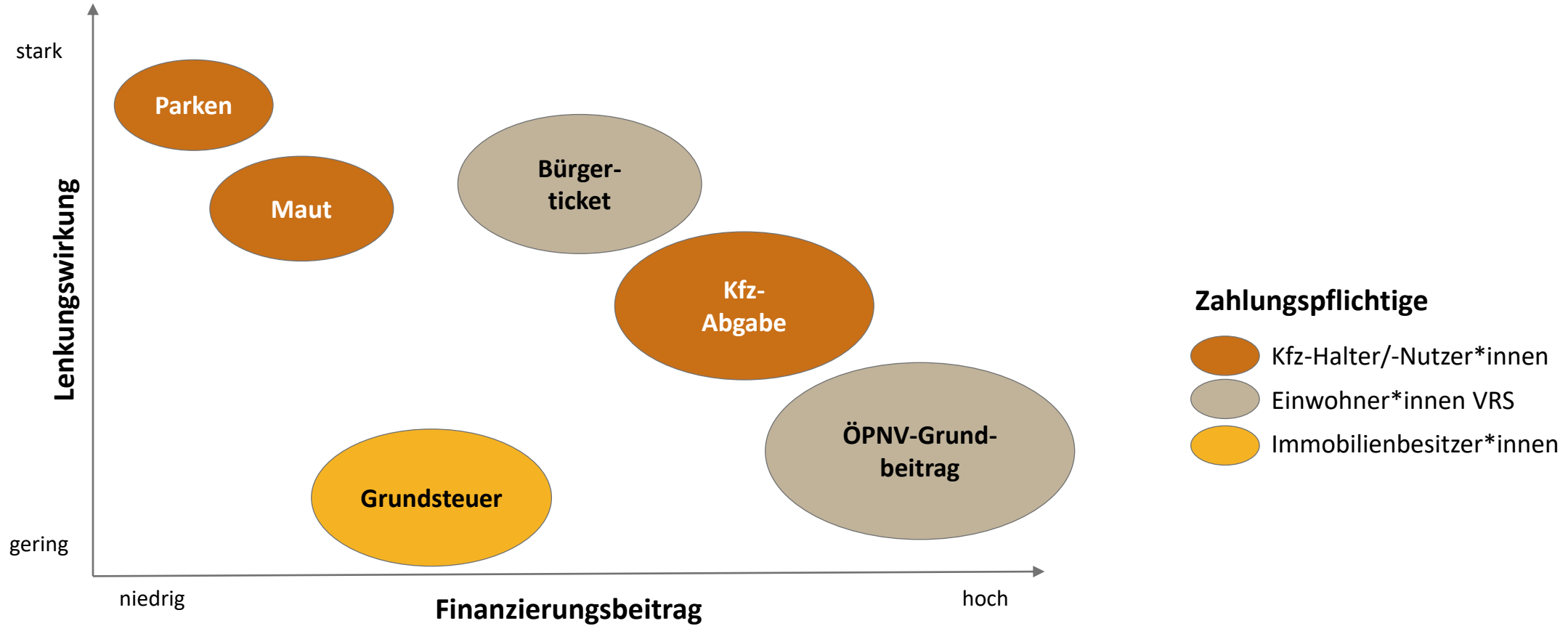


# Die Short List umfasst folgende Instrumente mit verschiedenen Ausprägungen

| # | Instrumente             | Untersuchte Ausprägungen                                                                                                                               |
|---|-------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Maut                    | 1.1 City Maut<br>1.2 Vignette                                                                                                                          |
| 2 | Parkraumbewirtschaftung | 2.1 Anwohnendenparken<br>2.2 Anheben Parkgebühren                                                                                                      |
| 3 | ÖPNV-Grundbeitrag       | 3. ÖPNV-Grundbeitrag                                                                                                                                   |
| 4 | Bürgerticket            | 4.1 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr<br>4.2 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr ab 9 Uhr<br>4.3 Vergünstigter Nahverkehr für Bewohner*innen |
| 5 | Kfz-Abgabe              | 5. Anheben Kfz-Steuer                                                                                                                                  |
| 6 | Grundsteuer             | 6. Anheben Grundsteuer                                                                                                                                 |

# Die Finanzierungsinstrumente unterscheiden sich sowohl hinsichtlich ihres Finanzierungsbeitrages als auch ihrer Lenkungswirkung zugunsten des ÖV

## Einordnung der Finanzierungsinstrumente



# Das Volumen der neuen Finanzierungs-Instrumente im VRS lässt sich durch verschiedene Parameter aktiv steuern

| # | Instrument                       | Abschätzung Basis-Fall           |                                                              |              |                                                                                             |              |                                                    |
|---|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------------------------------------------------|
|   |                                  | Finanzierungs-<br>potenzial p.a. | Einheit                                                      | Menge        | Preis                                                                                       | Erlös p.a.   | Kosten p.a.                                        |
| 1 | Maut                             | 40 Mio. €                        | Einfahrten City-Maut-Zone                                    | 6,0 Mio.     | 10,00 €                                                                                     | 60,0 Mio. €  | 20,0 Mio. €                                        |
| 2 | Parkraum-<br>bewirtschaftung     | 20 Mio. €                        | Erhöhung Anteil<br>bewirtschafteter<br>Parkplätze/Anw.parken | um 50%       | Steigerung der<br>Gebühren um<br>durchschnittl. 50% und<br>Anwohnerparken auf<br>200 € p.a. | 20,0 Mio. €  |                                                    |
| 3 | ÖPNV-<br>Grundbeitrag            | 200 Mio. €                       | Zahlungspflichtige<br>Einwohner*innen VRS                    | 2.380.000    | 10,00 € / Monat<br>120,00 € / Jahr                                                          | 285,0 Mio. € | 85,0 Mio. €                                        |
| 4 | Bürgerticket<br>(kostenloser ÖV) | 80 Mio. €                        | Zahlungspflichtige<br>Einwohner*innen VRS                    | 2.380.000    | 30,00 € / Monat<br>360,00 € / Jahr                                                          | 855,0 Mio. € | 690,0 Mio. € Einn.-Entfall<br>85,0 Mio. € Erhebung |
| 5 | Kfz-Abgabe                       | 115 Mio. €                       | Kfz-Halter                                                   | 1,9 Mio.     | 60,00 € / Jahr                                                                              | 115,0 Mio. € |                                                    |
| 6 | Grundsteuer                      | 45 Mio. €                        | Einnahmen<br>Grundsteuer B                                   | 444,7 Mio. € | Erhöhung Hebesatz<br>um 10%                                                                 | 45,0 Mio. €  |                                                    |
|   | Gesamt*                          | 500,0 Mio. €                     |                                                              |              |                                                                                             |              |                                                    |

# Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (1/2)

| # | Instrument                      | Gesetzgeber                                                                             |                                                                                                                                                                      |                                                                                     | Geschätzter Umsetzungs-zeitraum (min.)                   | Zweck-<br>bindung                                     |
|---|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|   |                                 | Bundesebene                                                                             | Landesebene                                                                                                                                                          | Kommunalebene                                                                       |                                                          |                                                       |
|   | <b>Verantwortlichkeit</b>       | MdB, DST, DLK, DStGB                                                                    | MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW                                                                                                                                | Mitarbeiter kommunales Gremium                                                      | Ø 18 Monate (Bundesgesetz)                               |                                                       |
| 1 | <b>City-Maut</b>                | Regelung für Bundesfernstraßen, §§ 7, 8 FStrG; nicht sinnvoll Erträge im Bundeshaushalt | Schaffung neuer Straßennutzungs-gebührentatbestand, für Straßen, die in Landesverwaltung stehen                                                                      |                                                                                     | Ca. 1,5 bis 2,5 Jahre                                    | Grds. ja, da Benutzungs-gebühr                        |
| 2 | <b>Parkraum-bewirtschaftung</b> |                                                                                         | Ausweitung bewirtschafteter Flächen durch Kommune (Ermächtigungsgrundlage: § 6a StVG, §§ 13, 45 StVO)<br>Ggf. Anhebung des Gebührenrahmens der Landesgebührenordnung | Anpassung der auf die Landesgebührenordnung folgenden einzelnen Gebührenfestsetzung | Ca. 1 Jahr                                               | Nein, VG Aachen Beschluss vom 19.01.2007 - 2 L 432/06 |
| 3 | <b>ÖPNV-Grundbeitrag</b>        |                                                                                         | Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG):<br>• Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme<br>• Tatbestandliche Konkretisierung           | Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG                                    | Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, min. 1 Jahr | Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung        |

# Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert rechtliche Gestaltung auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene (2/2)

| # | Instrument                           | Gesetzgeber                                                            |                                                                                                                                                                                                             |                                                       | Geschätzter Umsetzungszeitraum (min.)                                                                                                             | Zweckbindung                                                                          |
|---|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|   |                                      | Bundesebene                                                            | Landesebene                                                                                                                                                                                                 | Kommunalebene                                         |                                                                                                                                                   |                                                                                       |
|   | <b>Verantwortlichkeit</b>            | MdB, DST, DLK, DStGB                                                   | MdL, Städtetag NRW, LKT NRW, StGB NRW                                                                                                                                                                       | Mitarbeiter kommunales Gremium                        | Ø 18 Monate (Bundesgesetz)                                                                                                                        |                                                                                       |
| 4 | <b>Bürgerticket (kostenloser ÖV)</b> |                                                                        | Änderung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG): <ul style="list-style-type: none"> <li>Begriff der „Verkehrsanlage“ als berücksichtigungsfähige Maßnahme</li> <li>Tatbestandliche Konkretisierung</li> </ul> |                                                       | Aufgrund Prüfung der Grundrechtskonformität, 1 Jahr                                                                                               | Ja, da für Bereitstellung der ÖPNV Einrichtung                                        |
| 5 | <b>Kfz-Abgabe</b>                    | Probl: Doppelbelastung über Kfz-Steuer (Bund) und Kfz-Abgabe (Kommune) |                                                                                                                                                                                                             | Ausgestaltung eines Beitragstatbestands gem. KAG      | 1,5 Jahre                                                                                                                                         | Steuer (Bund): Nein<br><br>Beitrag: Grds. ja, da für Bereitstellung einer Einrichtung |
| 6 | <b>Grundsteuer</b>                   | Art. 105, 106 GG i.V.m. GrStG & BewG                                   |                                                                                                                                                                                                             | Hebesatzbestimmungsr echt Kommune (Art. 28 Abs. 2 GG) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsteuerreform (Bund) langwierig, 4 Jahre;</li> <li>Hebesatz vermutlich schneller, 1,5 Jahre</li> </ul> | Nein                                                                                  |

# Fazit

- Ein **Angebotsausbau** um rd. 60% (Koalitionsziel) erhöht den **Finanzierungsbedarf** um 300 Mio. € plus Preis- und Aufwandssteigerung durch die CVD (+56%)
- **Alternative Finanzierungsinstrumente** können einen signifikanten Beitrag zur Deckung dieser Finanzierungslücke leisten
- Einige der Finanzierungsinstrumente haben eine **positive Lenkungswirkung** in Richtung des **Umweltverbundes**
- Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert **rechtliche Gestaltung** auf **Bundes-, Landes- und Kommunalebene**
- Aufgrund der rechtlichen und politischen **Herausforderungen** empfiehlt sich ein **gemeinsames Vorgehen** aller ÖV-Verantwortlichen (ggf. länderübergreifend)



# Agenda

- |          |                                           |
|----------|-------------------------------------------|
| 1        | Finanzierungsbedarf Angebotsausbau im VRS |
| 2        | Alternative Finanzierungsinstrumente      |
| <b>3</b> | <b>Ausblick: Weiteres Vorgehen</b>        |

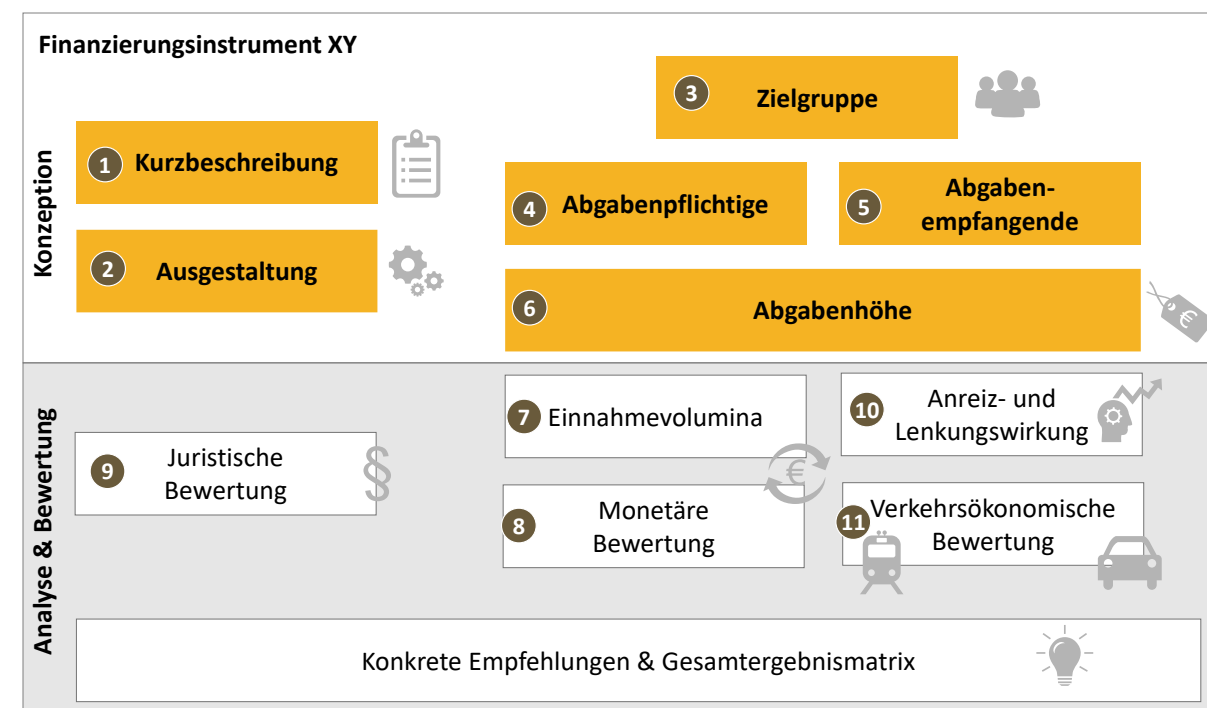
# Die Ergebnisse des Gutachtens werden übersichtlich und nachvollziehbar dokumentiert

## Dokumentation Gutachten

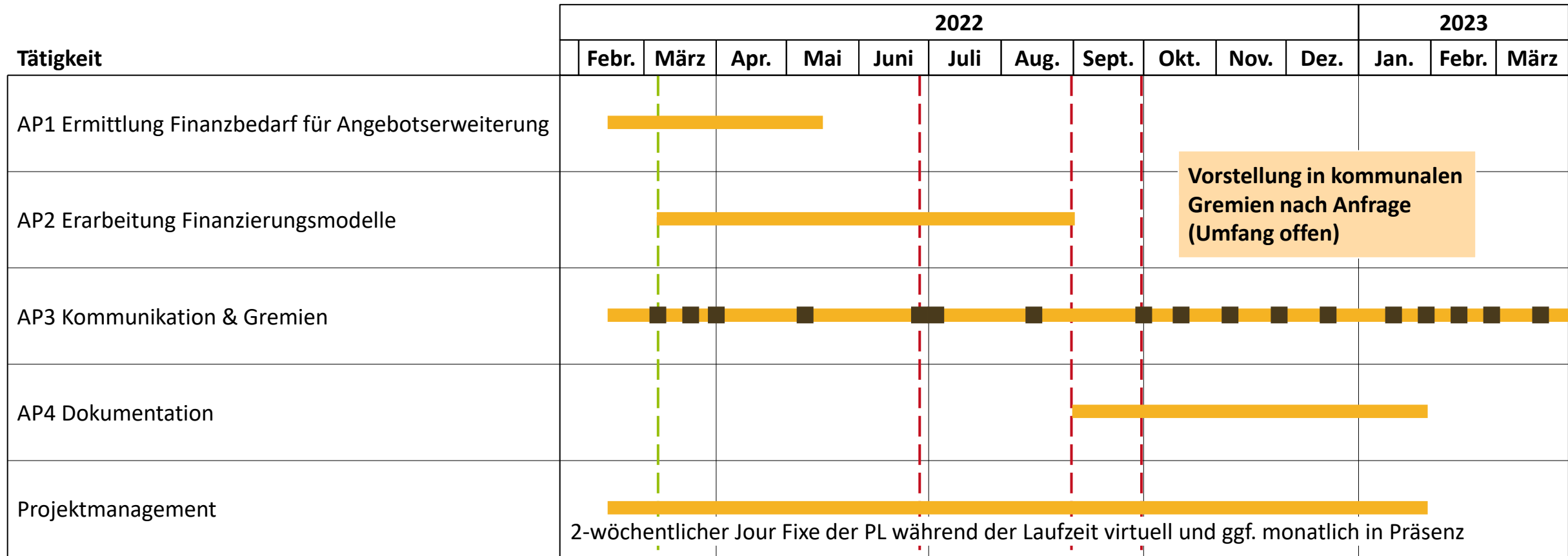
- Die Vorgehensweisen und Ergebnisse des Gutachtens werden in einer **Lang- und Kurzversion** dokumentiert
- Die **Kurzversion** des Gutachtens wird auch **veröffentlicht**

## Steckbriefe Finanzierungsinstrumente

- Für jedes der Finanzierungsinstrumente wird ein standardisierter **Steckbrief** mit übersichtlicher Darstellung der Inhalte erstellt



# Sofern gewünscht ist eine Vorstellung der Ergebnisse in kommunalen Gremien bis 31. März 2023 vorgesehen



- Meilenstein-Termine
- Abstimmungen und Präsentationen

# Kontakt details



**Dr. Hendrik Koch**  
Director

+49 221 921827-15  
hendrik.koch@mobilité.de



**Nils Hansen**  
Director

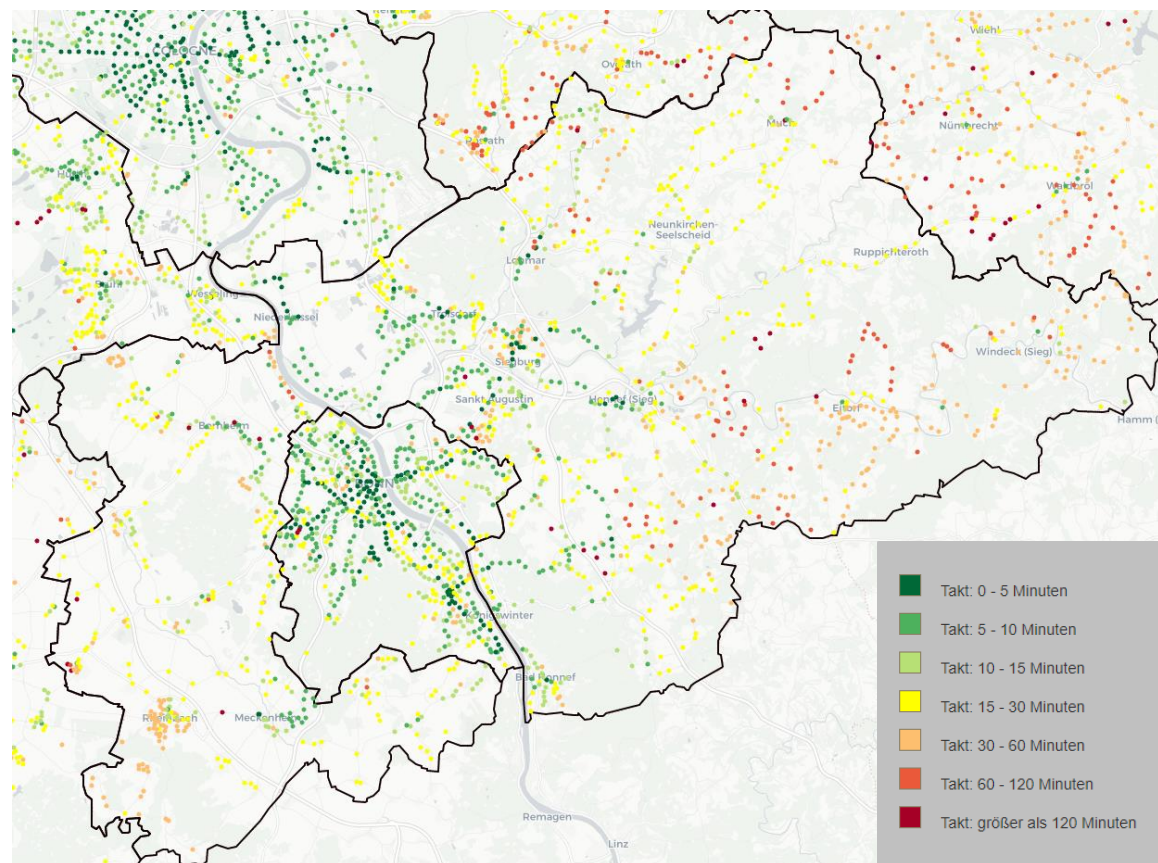
+49 221 921827-20  
nils.hansen@mobilité.de

# BACK UP: Spezifische Auswertungen für den Rhein-Sieg Kreis

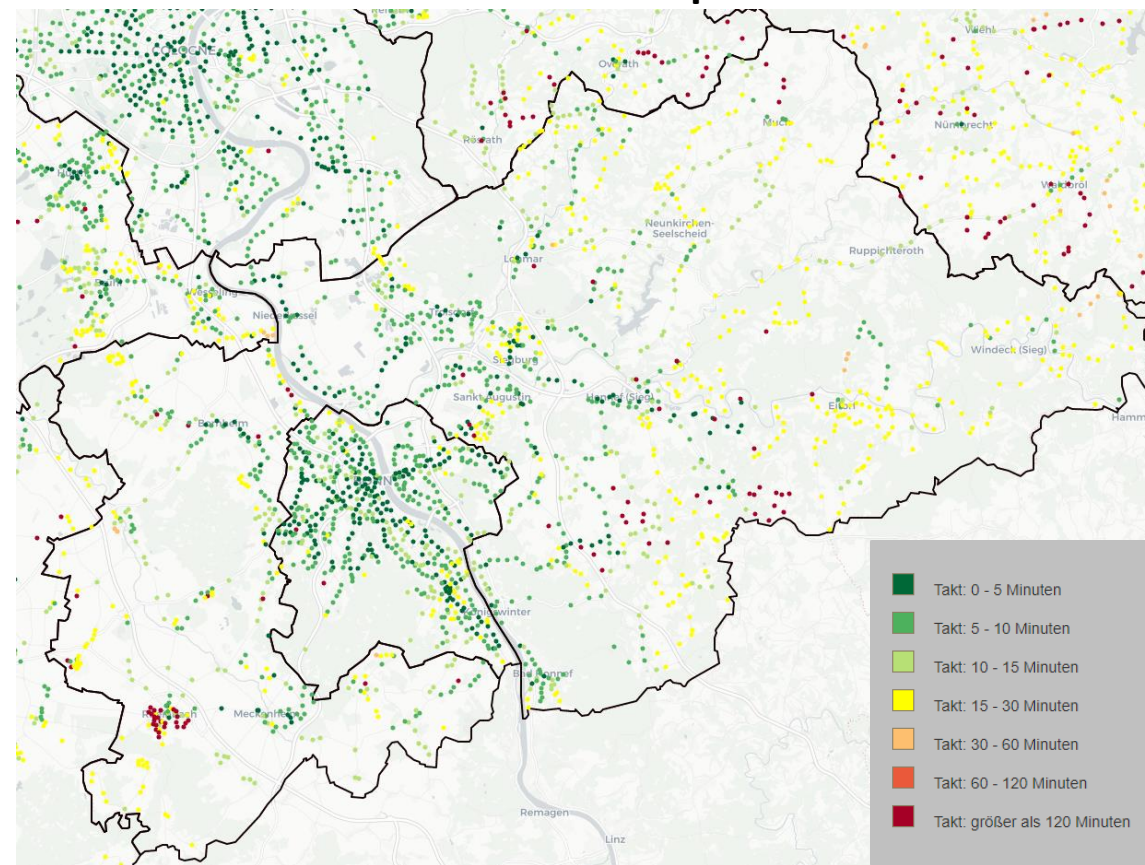
# Auf Basis plausibilisierter Angebotsdaten im GTFS-Format haben wir den durchschnittliche Takt an den Haltestellen im RSK ermittelt



## Durchschnittlicher Takt pro Tag \* RSK



## Durchschnittlicher Takt in der Hauptverkehrszeit \* RSK

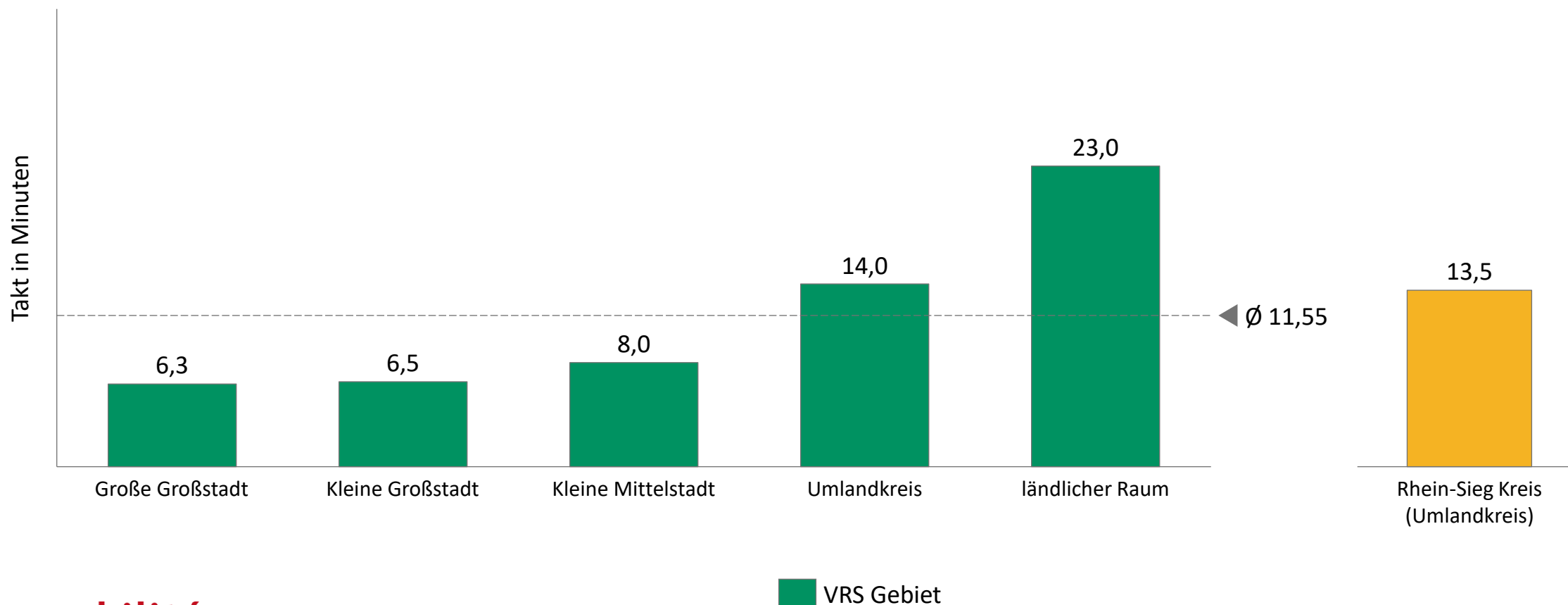


# Der durchschnittliche Takt an den VRS-Haltestellen über die verschiedenen Kreise hinweg liegt bei 11,55 Minuten



Durchschnittlicher Takt pro Tag pro Fahrplanjahr an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften (Bus, Tram & U-Bahn)\*

Auszug für Rhein-Sieg Kreis

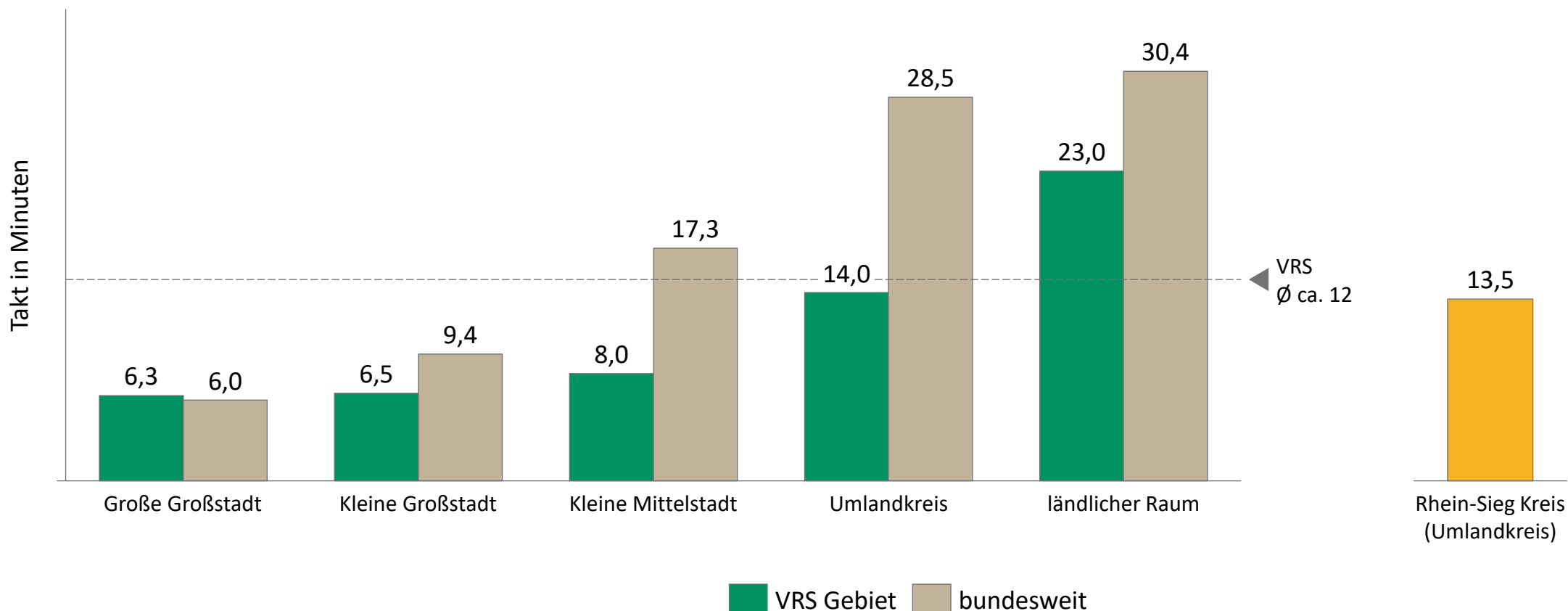


# Der durchschnittliche Takt für Bus, Tram und U-Bahn an den VRS-Haltestellen über die verschiedenen Kreise hinweg liegt bei ca. 12 Minuten



Vergleich durchschnittlicher Takt pro Tag pro Fahrplanjahr an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften: VRS vs. bundesweit (Bus, Tram & U-Bahn)

Auszug für Rhein-Sieg Kreis

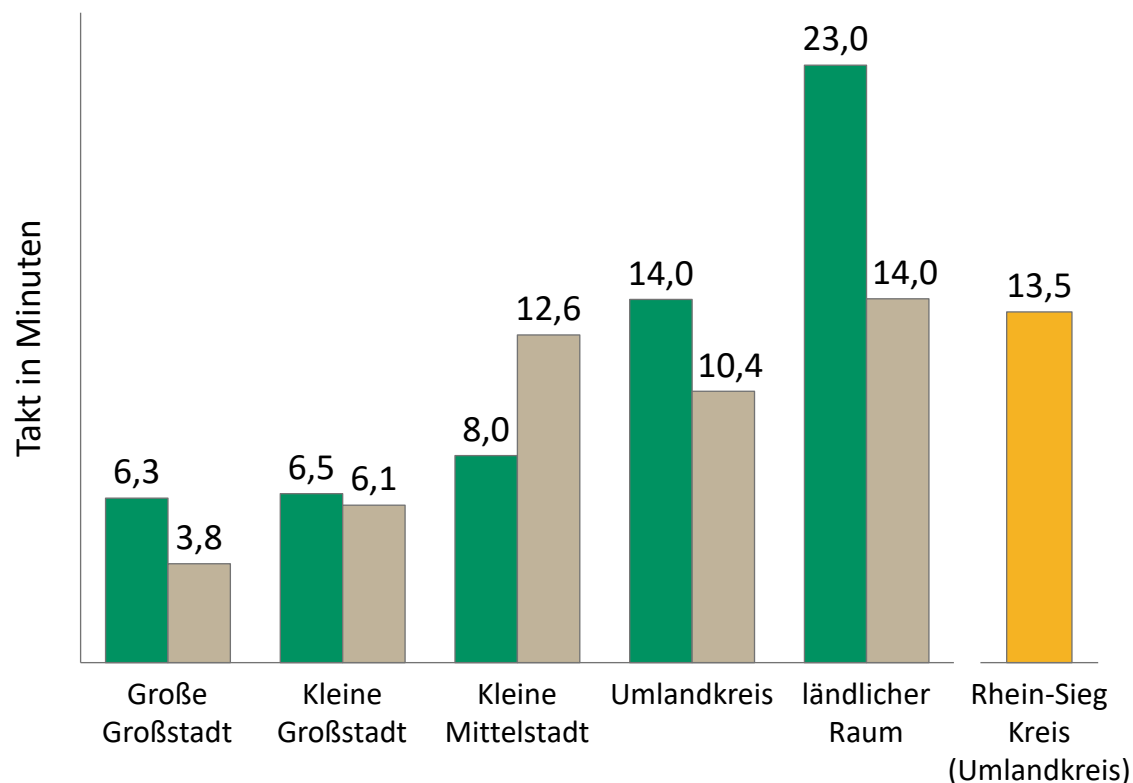


# Der Vergleich zu den besten Städten und Landkreisen Deutschlands, zeigt noch Potenzial in vielen Teilen des VRS

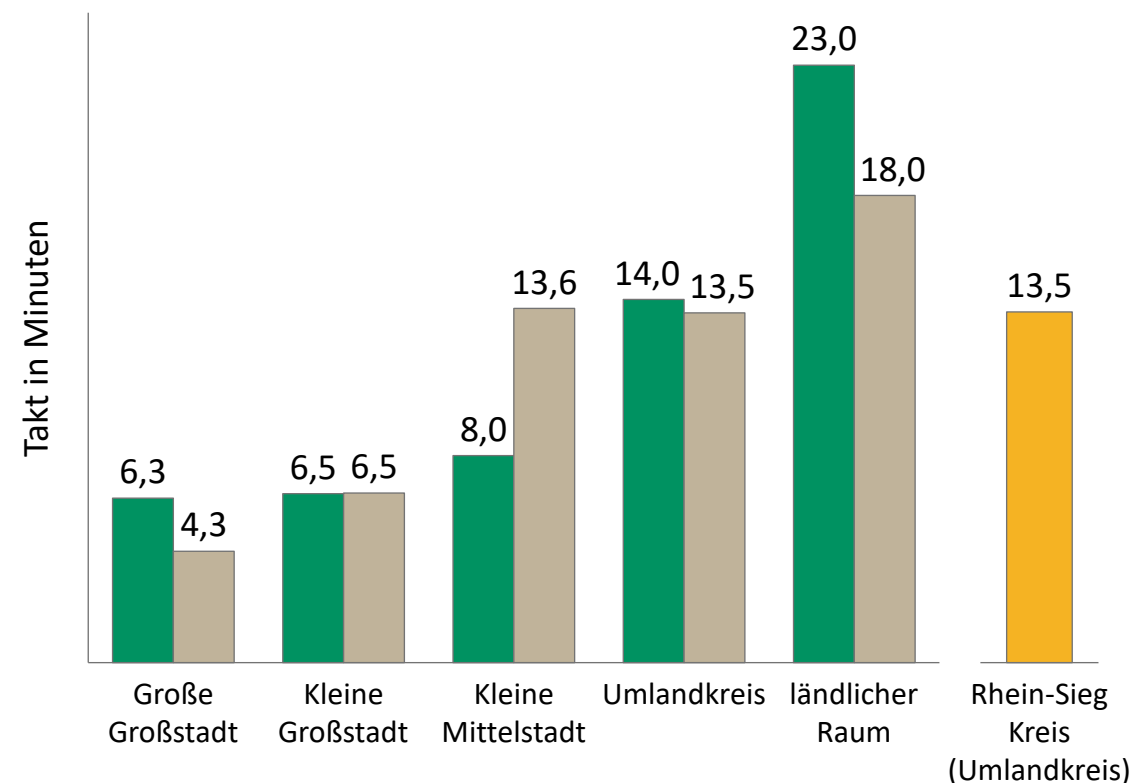


Vergleich durchschnittlicher Takt an VRS Haltestellen in den Gebietskörperschaften:  
(Bus, Tram & U-Bahn)\*

VRS vs. Besten 10 % Deutschlands



VRS vs. Besten 25 % Deutschlands



# Der Finanzierungsbedarf für den ÖV wird in jedem der Szenarien um mindestens rd. 28% steigen

## Übersicht der zentralen Ergebnisse der Szenarien<sup>1)2)</sup>

| Kriterien                                                           | Status quo | Szenario 1a                                                                 | Szenario 1b                                                                 | Szenario 2a                                                                 | Szenario 2b                                                                               | Szenario 3                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                     |            | Minimalszenario<br>„Gleichziehen mit<br>heutiger<br>Branchenspitze“         | „Verdopplung ÖPNV-<br>Angebot“                                              | „Erreichung<br>Branchenspitze & hohe<br>Nachfrage“                          | <b>„Übertrumpfen der<br/>Branchenspitze bis<br/>60%-Ziel und<br/>Nachfragesteigerung“</b> | „Verdopplung Angebot &<br>niedrige Nachfrage“                                |
| Angebot<br>[Platzkm]                                                | 22.700     | 29.835<br>(31%)                                                             | 41.920<br>(85%)                                                             | 29.830<br>(31%)                                                             | <b>36.300<br/>(60%)</b>                                                                   | 45.230<br>(99%)                                                              |
| Nachfrage<br>[Perskm]                                               | 5.560      | 7.470<br>(34%)                                                              | 9.990<br>(80%)                                                              | 8.210<br>(48%)                                                              | <b>9.600<br/>(72%)</b>                                                                    | 10.580<br>(90%)                                                              |
| Finanzierungsbedarf<br>p.a.<br>[Mio. EUR]                           | 565 – 635  | 725 – 810<br>(+28% =<br>160 – 175 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>     | 990 – 1.110<br>(+75% =<br>420 – 480 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 7,7 %*</i>   | 725 – 810<br>(+28% =<br>160 – 175 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i>     | <b>870 – 995<br/>(+56% =<br/>+ 300 - 360 Mio. €)<br/><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i></b>       | 1.120 – 1.270<br>(+100% =<br>550 – 640 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 7,5 %*</i> |
| Finanzierungsbedarf<br>p.a. inkl.<br>Kostensteigerung<br>[Mio. EUR] | 800 – 895  | 1.020 – 1.140<br>(+28% =<br>220 – 245 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i> | 1.390 – 1.570<br>(+75% =<br>590 – 675 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 7,7 %*</i> | 1.020 – 1.140<br>(+28% =<br>220 – 245 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i> | <b>1.220 – 1.400<br/>(+56% =<br/>+ 425 - 510 Mio. €)<br/><i>Anteil RSK ≈ 6,5 %*</i></b>   | 1.575 – 1.795<br>(+100% =<br>780 – 900 Mio. €)<br><i>Anteil RSK ≈ 7,5 %*</i> |