

Konferenz Verkehrsökonomik und -politik  
29.06.2017, Berlin

# **Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastrukturen**

*Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) als Nachfolger des FinÖV-Fonds*

Tim Becker

TU Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP)

*Dieser Vortrag basiert auf gemeinsamen Forschungsarbeiten mit Prof. Dr. Thorsten Beckers.*

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Agenda

---

## 1 Motivation, Vorgehen und Zielsystem

## 2 Grundlagen

### 2.1 Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

### 2.2 Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

## 3 Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

### 3.1 Einnahmequellen

### 3.2 Ausgabenbereiche

### 3.3 Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

## 4 Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

## 5 Fazit und Ausblick

# Motivation, Vorgehen und Zielsystem

---

## Motivation

- Ergänzung bzw. Erweiterung einer umfassenden Fallstudie zur Bereitstellung, Finanzierung und Verwaltungsorganisation bei den schweizerischen Fernstraßen (Nationalstraßen)
- Umfassende Interdependenzen zwischen den institutionellen Lösungen für die Fernstraßen- und Eisenbahninfrastrukturfinanzierung in der Schweiz (Intermodale Finanzierung)
- Interesse an der schweizerischen Eisenbahninfrastrukturfinanzierung aufgrund umfassender (haushaltsangelagerter) Fondslösungen für Neu- und Ausbauprojekte als Alternative zur klassischen Haushaltsfinanzierung

## Vorgehen

- Einordnung und Analyse des Status quo (Bahninfrastrukturfonds / BIF)
- Vergleich mit der Vorgängerlösung bis Ende des Jahres 2015 (FinÖV-Fonds)
- Rückgriff bei den Analysen und Einordnungen auf die Neue Institutionenökonomik (NIÖ)

## Zielsystem für die Bewertungen

- Effektivität bei Erreichung von übergeordneten Zielen (der Schweizer Verkehrspolitik)
- Effizienz der Koordination der Akteure, welche an den (politischen) Entscheidungsprozessen hinsichtlich der Bereitstellung von Infrastrukturen beteiligt sind
- Interdependenzen zwischen Zielerreichungsgrad / Effektivität und Effizienz zu beachten

# Agenda

---

**1 Motivation, Vorgehen und Zielsystem**

**2 Grundlagen**

**2.1 Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen**

**2.2 Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung**

**3 Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)**

**3.1 Einnahmequellen**

**3.2 Ausgabenbereiche**

**3.3 Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse**

**4 Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds**

**5 Fazit und Ausblick**

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen (1/2)



Schweiz Suisse Svizzera Svizra Switzerland

— Eisenbahnen — Autobusse — Schiffe

Quelle: SBB (2017).

# Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen (2/2)

---

**Umfang des schweizerischen Schienennetzes im Jahr 2010: ca. 5.100 km**

## **Arten von Eisenbahninfrastrukturen in der Schweiz**

- Fahrweg (Schienennetz)
- Publikumsanlagen (Personenbahnhöfe und Haltepunkte)
- Stromversorgungs- und Sicherungsanlagen (Leit- und Sicherungstechnik)
- Öffentliche Verladeanlagen für den Güterverkehr
- Rangierbahnhöfe
- I.w.S. auch bspw. Anlagen für die Fahrzeuginstandhaltung, Bahnstromkraftwerke und dazugehörige Übertragungsleitungen sowie Anlagen für den Fahrscheinvertrieb

## **Bepreisung der Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen**

- Trassenpreissystem der Schweiz
- Entrichtung des Trassenpreises an die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) erlaubt die Nutzung des Fahrwegs, die Nutzung der Bahnhöfe und den Bezug des notwendigen Bahnstroms
- Bestandteile des Trassenpreises
  - Basispreis zur Finanzierung der den ISB unmittelbar entstehenden Kosten des Zugbetriebs (Grenzkosten)
  - Deckungsbeitrag zur (teilweisen) Finanzierung der Infrastrukturfixkosten (nur durch den Personenverkehr zu entrichten)
  - Energiepreis und (optional) weitere Zusatz- und Serviceleistungen

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

---

**Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung**  
**= Regelsysteme zur Fällung von Bereitstellungs- bzw. Ausgabenentscheidungen**  
**sowie zur damit einhergehenden Finanzierung bzw. Finanzmittelbereitstellung**

**Idealtypische Ausgestaltungsfragen von institutionellen Lösungen im Hinblick auf**  
**Effektivität und Effizienz der Fällung und Koordination von Bereitstellungs- und**  
**Finanzierungsentscheidungen**

- Ausmaß an Überjährigkeiten (Möglichkeiten zur Übertragung nicht verausgabter Finanzmittel auf das Folgejahr)
- Umfang von Vorstrukturierungen von Ausgabenentscheidungen und Mehrjährigkeiten
- Umfang von Zweckbindungen von Einnahmequellen für bestimmte Ausgabenbereiche
- Ausmaß von Kreislaufstrukturen zwischen Ausgabenentscheidungen und Einnahmenganpassungen
- Umfang der Verschuldungsfähigkeit

**Hohe Relevanz bei den Analysen: Politische Selbstbindung, haushalterische und**  
**verkehrspolitische Flexibilität sowie (politische) Transaktionskosten**

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Einnahmequellen des Bahninfrastrukturfonds

## Einnahmezweckbindung des BIF ist auf Verfassungsebene kodifiziert

- Artikel 87a und 130 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft
- Unterscheidung in zeitlich unbefristete und befristete Einnahmequellen

## Zeitlich unbefristete Einnahmequellen des BIF

- 2/3 des Reinertrags der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- 2% des Aufkommens aus der direkten Bundessteuer (Einkommens- bzw. Gewinnsteuer)
- Einnahmen aus einer erfolgten Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1%-Punkte
- 2,3 Mrd. CHF p.a. aus dem allgemeinen Bundeshaushalt (sektorspezifisch indexiert)
- Beiträge durch die Kantone (momentan im Gesetz kodifiziert: 500 Mio. CHF p.a.; nicht indexiert)

## Zeitlich befristete Einnahmequellen des BIF

- Einnahmen aus einer weiteren erfolgten Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1%-Punkte befristet vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2030
- 9% des Aufkommens aus der (im Rahmen der Spezialfinanzierung Straßenverkehr / SFSV) zweckgebundenen Mineralölsteuer (maximal 310 Mio. CHF p.a.; sektorspezifisch indexiert) bis zur Rückzahlung der Bevorschussung des BIF durch den allgemeinen Bundeshaushalt

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Ausgabenbereiche des Bahninfrastrukturfonds

---

## **Betrieb**

## **Erhaltung / Substanzerhalt**

- Instandhaltung
- Erneuerung durch Ersatzinvestitionen

## **Ausbau**

- Neubauprojekte (z.B. Fertigstellung der NEAT-Tunnel)
- Ausbauprojekte

## **Rückzahlung der Bevorschussung durch den allgemeinen Bundeshaushalt**

- Übernahme der Altschulden des FinÖV-Fonds gegenüber dem Bundeshaushalt durch den BIF
- Rückzahlung inkl. Verzinsung durch den BIF

## **Forschung zu eisenbahninfrastrukturelevanten Themengebieten**

→ **Bündelung aller Ausgabenbereiche in nur einer institutionellen Lösung**

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

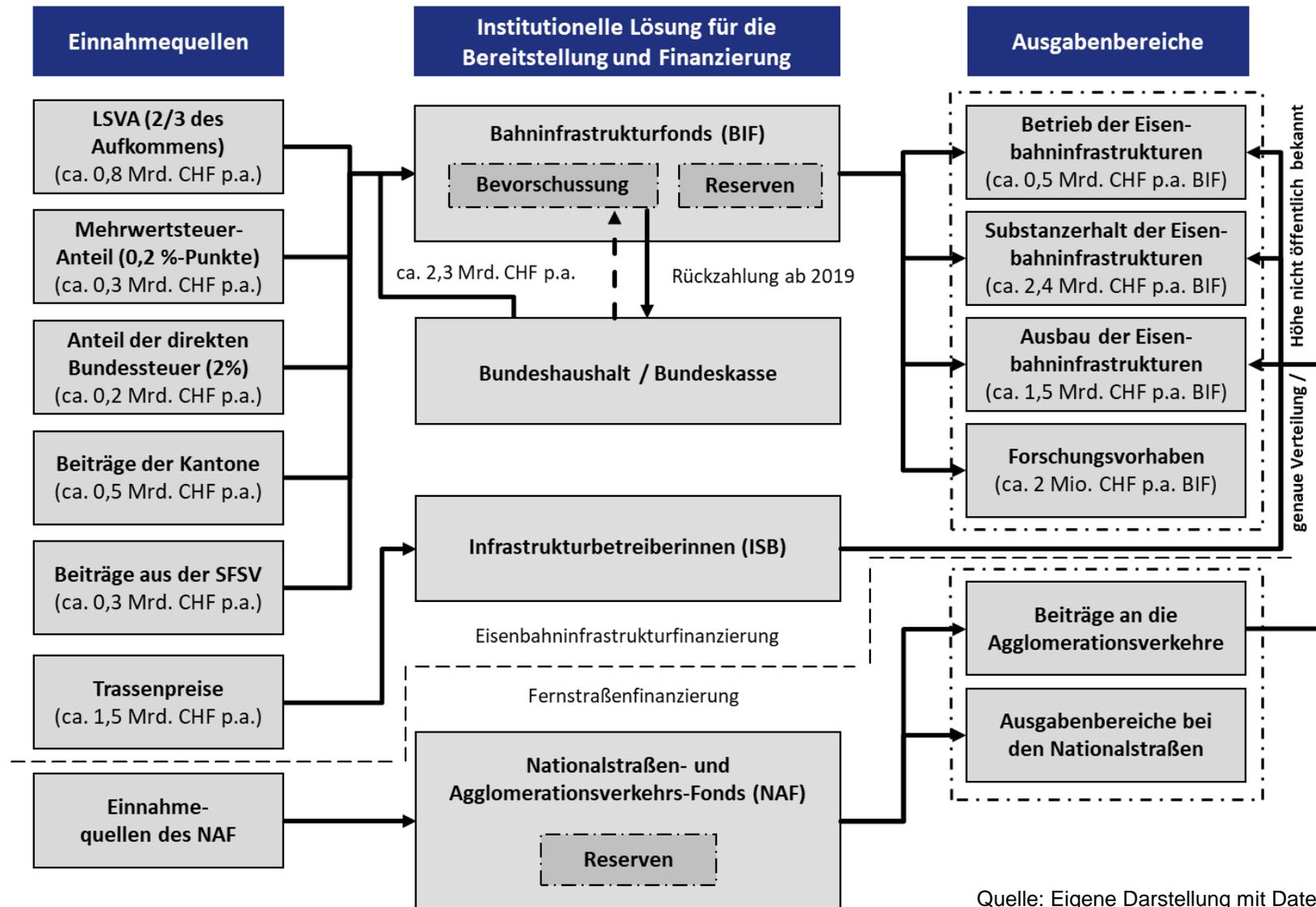
**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Institutionelle Lösung: Der Bahninfrastrukturfonds (seit 01.01.2016)



Quelle: Eigene Darstellung mit Daten von 2016.

# Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse (1/2)

---

## Überjährigkeiten im BIF sind sichergestellt

- Fondslösung (außerhalb der Schuldenbremse) implementiert einen Überjährigkeitsgedanken
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit durch Vorgaben zu vorzuhaltenden Mindestreserven
- Keine Einschränkung der Funktionsfähigkeit im Kontext der Bevorschussung durch den allgemeinen Bundeshaushalt, da Rückzahlungen als separater Ausgabenbereich betrachtet werden und somit ein positiver Saldo nicht als Residualgröße zur Rückzahlung dient
- ▶ Kosteneffiziente Leistungserstellung durch die Herstellung von wirksamen Überjährigkeiten bei allen Ausgabenbereichen der Eisenbahninfrastrukturen zu erwarten

## Starke Vorstrukturierung von Ausgabenentscheidungen und Mehrjährigkeiten

- Priorisierung der Ausgabenbereiche auf Gesetzesebene (Betrieb und Substanzerhalt vor Ausbau)
- Unterschiedlich starke Vorstrukturierungen je nach Ausgabenbereich des BIF
- Ausbau: Sequentielle Bereitstellungs- und Finanzierungsentscheidungen für vier Jahre auf Basis eines kontinuierlich weiterentwickelten Ausbauprogramms (STEP Bahninfrastruktur)
- Betrieb und Substanzerhalt: Vierjährige Zahlungsrahmen als Höchstbetrag für die hierbei weiterhin jährlich zu treffenden Entscheidungen über die Verteilung der Finanzmittel des BIF
- ▶ Mehrjährige Ausgabenentscheidungen sind starke politische Selbstbindungen (→ geringe Transaktionskosten), aber weisen auch einen (haushalterischen) Flexibilitätsverlust auf
- ▶ Flexibilitätsverlust allerdings wohl unproblematisch, da breiter politischer und gesellschaftlicher Konsens hinsichtlich der Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen (auch Ausbau) vorhanden

# Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse (2/2)

---

## **Starke intermodale Zweckbindung und teilweise eher untypische Einnahmequellen**

- Zweckbindung u.a. von Einnahmequellen aus dem Straßensektor (LSVA, Beiträge aus der SFSV aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer) → Intermodale Finanzierung
- Weitere eher untypische Zweckbindung von Anteilen der Mehrwert- und der Einkommensteuer
- Einlage aus dem Bundeshaushalt eher sehr starke Vorstrukturierung eines Ausgabenbereichs
- ▶ Verringert haushalterische und in gewissem Maße auch verkehrspolitische Flexibilität
- ▶ Etablierung einer sehr starken politischen Selbstbindung hinsichtlich der Verwendung von intermodalen Zahlungen der Straßennutzer aufgrund eines definierten verkehrspolitischen Verlagerungsziels mit einem hohen politischen und gesellschaftlichen Konsens
- ▶ Langfristcharakter und hohe Stabilität gehen mit geringen (politischen) Transaktionskosten einher

## **Kreislaufstrukturen im BIF im Gegensatz zum Fernstraßensektor nicht vorhanden**

- Anpassungen an den Ausgabenhöhen erfordern Anpassungen an der Einnahmesituation des BIF in einem regulären Gesetzgebungs- oder sogar verfassungsändernden Verfahren
- ▶ Geringe Möglichkeiten der transaktionskostenarmen Anpassung von Einnahmequellen führt zu einer sehr starren institutionellen Lösung mit recht niedriger Flexibilität

## **Verschuldungsfähigkeit nur für in der Vergangenheit liegende (Ausbau-)Projekte**

- (Neu-)Verschuldungsverbot des BIF
- Übernahme der Altschulden des FinÖV-Fonds mit detaillierten Vorgaben zur Rückzahlung

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

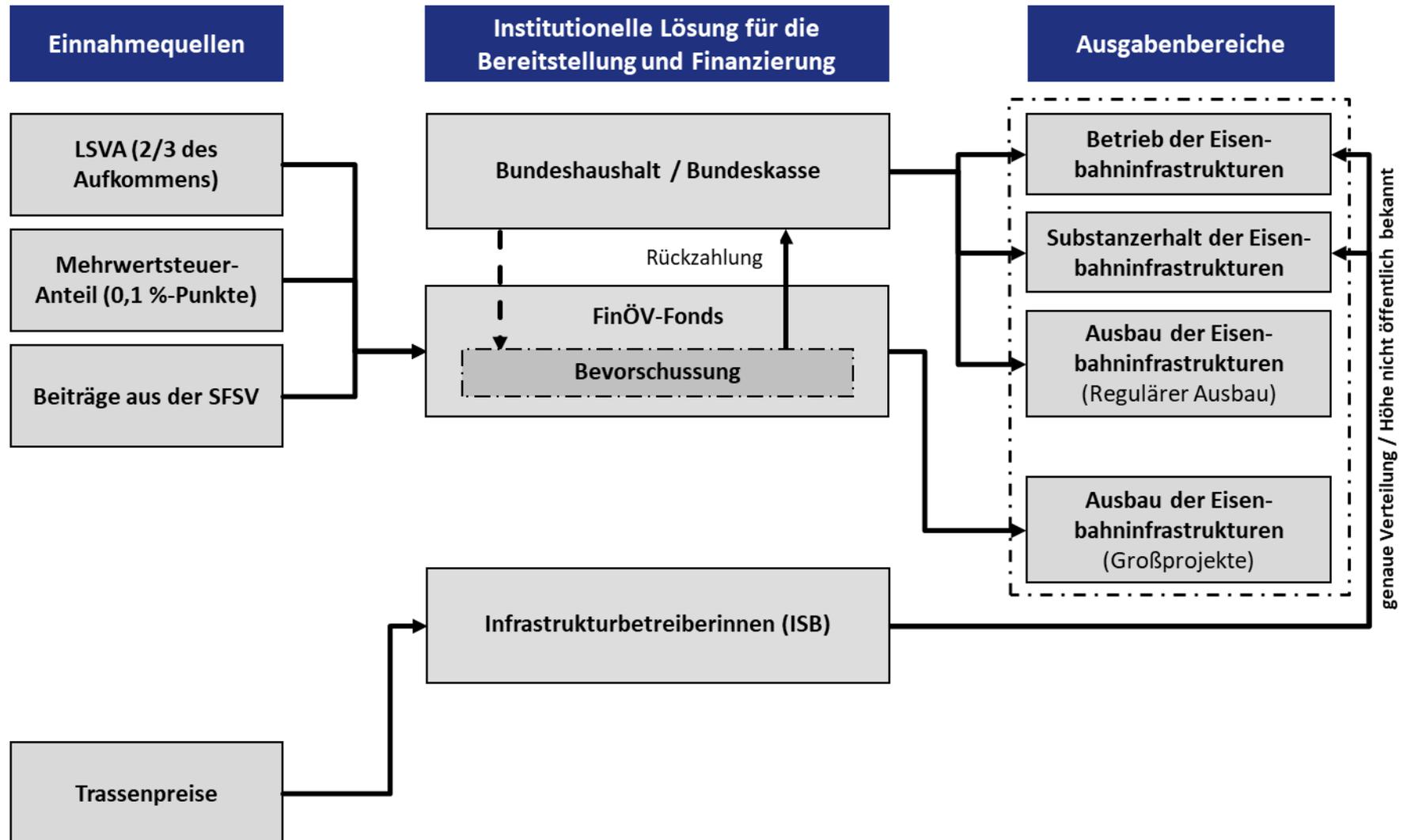
**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Institutionelle Lösung: Der FinÖV-Fonds (bis 31.12.2015)



Quelle: Eigene Darstellung.

# Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

---

## Langfristcharakter des BIF anstatt Übergangslösung des FinÖV-Fonds

- Laufzeit des FinÖV-Fonds war an die Durchführung und den Abschluss der sogenannten Eisenbahngroßprojekte (NEAT-Tunnel, Bahn 2000, HGV-Anschluss, Lärmsanierung) gekoppelt
- FinÖV-Fonds keine Lösung für nachfolgende Ausbauprojekte im schweizerischen Eisenbahnnetz
- BIF nun als dauerhafte Fondslösung für Ausbauprojekte im Eisenbahnnetz der Schweiz

## Ausweitung der Fondsfinanzierung auf Betrieb und Substanzerhaltung

- Wegfall von Finanzierungsschnittstellen (zwischen Ersatzinvestitionen und Ausbauprojekten)
- Überjährigkeiten nun auch für die Ausgabenbereiche Betrieb und Substanzerhalt
- Höhere Transparenz der Mittelflüsse an die schweizerischen Eisenbahninfrastrukturen, da nun alle Ausgabenbereiche bei den Eisenbahninfrastrukturen in einem Fonds gebündelt sind

## Verbreiterung und Verstärkung der Einnahmebasis des Fonds

- Stärkere Beteiligung der Pendler an der Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen (Kürzung des möglichen Fahrkostenabzugs von der Einkommenssteuer)
- Institutionalisierung der Beteiligung der Kantone an der Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen
- Allgemeine Verstärkung der Fondselemente bei der schweizerischen Eisenbahninfrastrukturfinanzierung und damit höhere politische Selbstbindung

# Agenda

---

**1** Motivation, Vorgehen und Zielsystem

**2** Grundlagen

**2.1** Schweizerische Eisenbahninfrastrukturen

**2.2** Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung

**3** Status quo seit 2016 – Der Bahninfrastrukturfonds (BIF)

**3.1** Einnahmequellen

**3.2** Ausgabenbereiche

**3.3** Institutionelle Lösung – Einordnung und Analyse

**4** Veränderungen gegenüber dem FinÖV-Fonds

**5** Fazit und Ausblick

# Fazit und Ausblick

---

**Bahninfrastrukturfonds (BIF) ist seit 01.01.2016 als haushaltsangelagerter rechtlich unselbständiger Spezialfonds des Bundes mit unbefristeter Laufzeit für die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastrukturen verantwortlich**

**Einnahmeseite des BIF ist u.a. durch intermodale Einnahmequellen gekennzeichnet**

- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- Beiträge aus der SFSV aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer

**Kernmerkmale der institutionellen Lösung Bahninfrastrukturfonds**

- Überjährigkeiten im BIF sind sichergestellt (+)
- Starke Vorstrukturierung von Ausgabenentscheidungen und Mehrjährigkeiten (+)
- Starke intermodale Zweckbindung und teilweise eher untypische Einnahmequellen (+/-)
- Kreislaufstrukturen im BIF im Gegensatz zum Fernstraßensektor nicht vorhanden (-)
- Verschuldungsfähigkeit nur für in der Vergangenheit liegende (Ausbau-)Projekte (+/-)

**BIF fungierte auch als Vorbild für den neuen Nationalstraßen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), welcher zum 01.01.2017 für die Finanzierung der schweizerischen Nationalstraßen und Verkehrsprojekte in den Agglomerationen der Schweiz in Kraft treten wird**

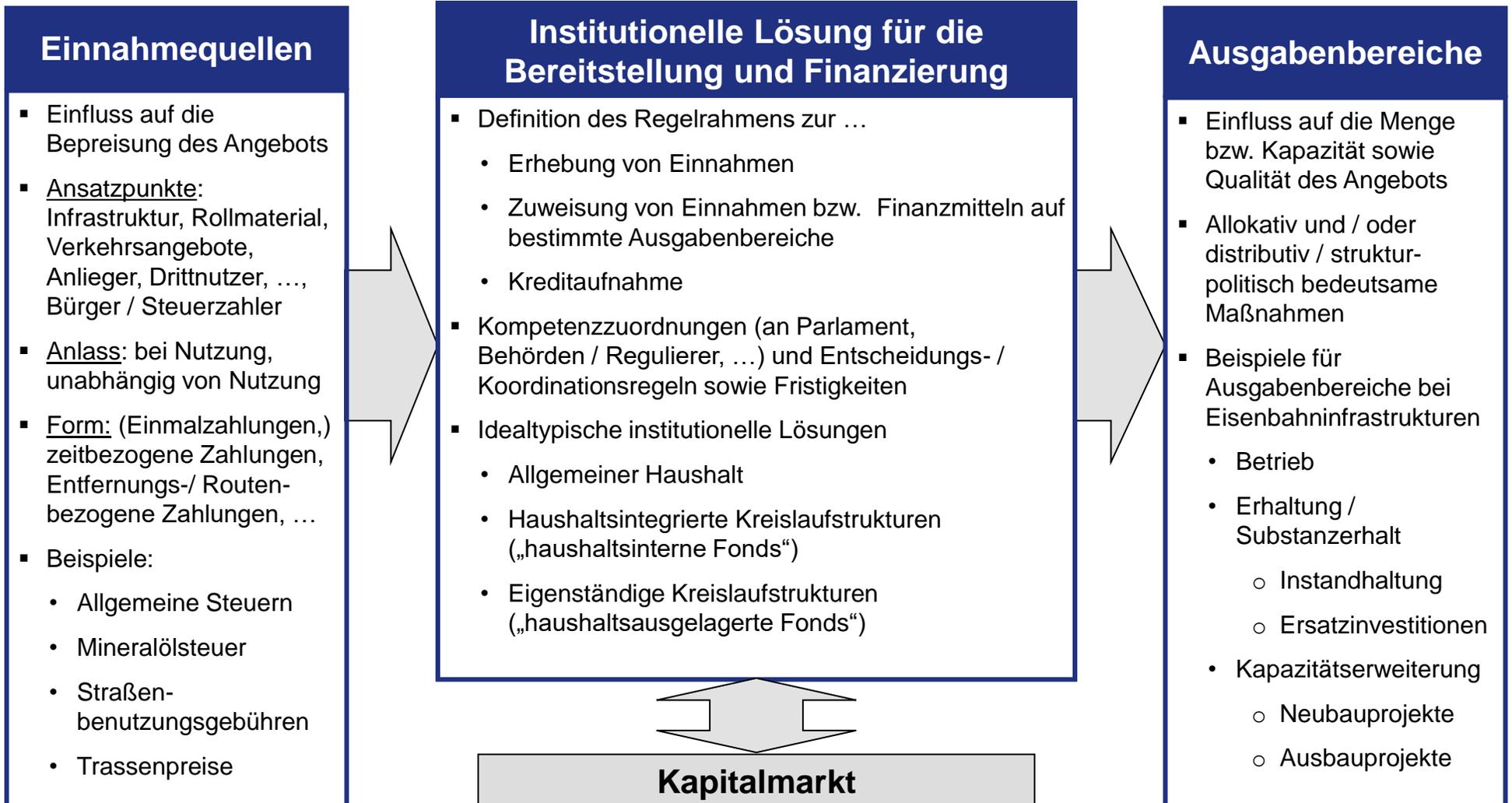
---

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontaktdaten

Tim Becker (tib@wip.tu-berlin.de, Tel. Nr. 030-314-25573)

# Institutionelle Lösungen für die Bereitstellung und Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastrukturen



Quelle: BECKERS ET AL. (2011) in leicht abgeänderter Form.

# Einnahmequellen im schweizerischen Straßenverkehr

Einnahmequelle	Charakter	Aufkommen p.a.	Verwendung
<b>Mineralölsteuer (Grundsteuer)</b>	Verbrauchssteuer auf Mineralölprodukte und Treibstoffe	ca. 3 Mrd. CHF (2014)	Steht dem Bund (mit gewisser Beteiligung der Kantone) für die Finanzierung von Aufgaben im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr zweckgebunden zu
<b>Mineralölsteuer (Zuschlag)</b>	Verbrauchssteuer auf Treibstoffe	ca. 2 Mrd. CHF (2014)	
<b>Nationalstraßenabgabe (Autobahnvignette)</b>	Straßenbenutzungsgebühr	ca. 330 Mio. CHF (2014)	
<b>Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe</b>	Straßenbenutzungsgebühr	ca. 1,5 Mrd. CHF (2014)	Steht dem Bund und den Kantonen im Verhältnis 2:1 zu
<b>Kantonale Motorfahrzeugsteuern</b>	Kraftfahrzeugsteuer	ca. 2 Mrd. CHF (2011-2013)	Kantonale Haushalte
<b>Automobilsteuer</b>	Verbrauchssteuer auf Automobile	ca. 350-400 Mio. CHF (2011-2013)	Bundeshaushalt

Quelle: Eigene Darstellung.

# Angebots- und Infrastrukturplanung im schweizerischen Eisenbahnverkehr (1/2)

## Verkehrs- prognose

- Vorgelagerte, einheitliche Prognose der Verkehrsnachfrage für den
  - Schienenpersonenverkehr
  - Schienengüterverkehr

## Erstellung von Angebots- konzepten

- Erarbeitung von Angebotskonzepten für den Schienenpersonennahverkehr durch die Kantone, wobei diese damit auch regionale Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragen können
- Bundesamt für Verkehr (BAV) beauftragt die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit der Erstellung des Angebotskonzepts für den Schienenpersonenfernverkehr
- BAV erarbeitet das Angebotskonzept für den Schienengüterverkehr

## Koordination der Angebots- konzepte

- BAV koordiniert die verschiedenen Angebotskonzepte des Nah-, Fern- und Güterverkehrs und stimmt diese aufeinander ab
- BAV beauftragt die Eisenbahnverkehrsunternehmen für das integrierte Angebotskonzept notwendige infrastrukturelle und / oder fahrzeugseitige Maßnahmen zu entwickeln

Quelle: Eigene Darstellung.

# Angebots- und Infrastrukturplanung im schweizerischen Eisenbahnverkehr (2/2)

## Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen

- BAV bewertet und priorisiert infrastrukturelle Maßnahmen (Reihung in Dringlichkeitsstufen) unter Rückgriff auf ein Bewertungsverfahren auf Basis einer Nutzen-Kosten-Analyse, welches allerdings ebenso deskriptive Indikatoren und betriebswirtschaftliche Kennziffern einschließt
- BAV beurteilt außerdem infrastrukturelle Maßnahmen hinsichtlich deren Effektivität zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele (Bewältigung der Verkehrsnachfrage, Raumordnung, Langfristperspektive der Eisenbahn etc.)

## Erarbeitung eines Gesamtkonzepts

- BAV erarbeitet ein Gesamtkonzept für den Schienenpersonen- und den Schienengüterverkehr
- Die für dieses Konzept notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen bilden dann den nächsten Ausbauschnitt des STEP Bahninfrastruktur

Quelle: Eigene Darstellung.