Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8180**

21. Wahlperiode 24.09.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Doris Achelwilm, Janine Wissler, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke – Drucksache 21/7932 –

Wirkung und Kosten des Tankrabatts

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Krieg zwischen Israel, den Vereinigten Staaten von Amerika und dem Iran sowie die damit verbundenen geopolitischen Verwerfungen haben gravierende Auswirkungen auf die internationalen Energiemärkte. Insbesondere die Preise für Rohöl und daraus hergestellte Mineralölprodukte sind infolge von Unsicherheiten über die weltweite Energieversorgung und mögliche Angebotsengpässe erheblich gestiegen. Steigende Preise für Benzin und Diesel belasten dabei sowohl private Haushalte als auch Unternehmen und können darüber hinaus zu allgemeinen Preissteigerungen beitragen.

Die Bundesregierung hat die Energiesteuersätze für Benzin und Diesel für zwei Monate um jeweils 14,04 Cent je Liter gesenkt. Einschließlich der dadurch verminderten Umsatzsteuer entsprach dies einer Entlastung von rund 17 Cent brutto je Liter. Der sogenannte Tankrabatt war auf zwei Monate befristet und ist zum 30. Juni 2026 ausgelaufen. Der Tankrabatt ist bereits im Vorfeld und nach seiner Einführung unter anderem von wissenschaftlicher Seite kritisch bewertet worden, auch spätere Analysen zeigen auf eine unzureichende Weitergabe hin. Zum Ende der Maßnahme sank die Weitergabe des Tankrabatts an die Verbraucherinnen und Verbraucher deutlich: Nach Angaben der Monopolkommission wurden in der letzten Woche des Tankrabatts je nach Kraftstoffart lediglich etwa 7 bis 11 Cent der rechnerischen Entlastung von rund 17 Cent pro Liter an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomasoduso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh). Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) kommt zu dem Ergebnis, dass die Maßnahme teuer, sozial unausgewogen und in ihrer Wirkung begrenzt gewesen sei (vgl. www.diw.de/de/_diw_01.c.1012336.de/der_tankrabatt_war_eine_teure_und_sozial_unausgewogene_massnahme.html). Das ifo Institut hat verlauten lassen: „Es war eine teure Maßnahme, die den Staat rund 1,6 Mrd. Euro gekostet hat. Die unvollständige Weitergabe beim Diesel bedeutet, dass ein Teil davon bei den Mineralölkonzernen gelandet ist“ (vgl. www.ifo.de/pressemitteilung/2026-06-29/tankrabatt-nicht-vollstaendig-weiter gegeben). Die Untersuchung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung stellt heraus, dass die Steuersenkung unvollständig an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben und ein Teil der staatlichen Entlastung damit von der Mineralölindustrie vereinnahmt wurde. Zugleich hätten insbesondere

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 23. September 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vielfahrerinnen und Vielfahrer profitiert, die überproportional zu den einkommensstärkeren Haushalten zählen. In einer Situation knapper Energieversorgung habe der Tankrabatt zudem falsche Anreize gesetzt, weil er den Verbrauch von Kraftstoffen verbilligte. Die Monopolkommission kommt ebenfalls zu dem Schluss, dass der Tankrabatt wenig zielgenau war und wichtige Preissignale gedämpft hat (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-began n-zu-frueh#).

Während die Kraftstoffpreise bereits zum Ende der Maßnahme anstiegen, erreichen sie derzeit Höchststände. Der Durchschnittspreis für Super E5 betrug am 24. August 2026 wieder 2,25 Euro, was dem bisherigen Höchststand vom 6. April 2026 entspricht. Verschiedene Untersuchungen zeigen unterdessen, dass die Mineralölkonzerne ihre Gewinne aufgrund der gestiegenen Preise stark steigern konnten. Laut einer Studie von Oxfam haben führende Mineralölkonzerne ihre Gewinne im zweiten Quartal 2026 im Vergleich zum ersten Quartal 2026 verdoppelt (vgl. www.oxfam.de/presse/pressemitteilungen/2026-07-28-sechs-groessten-oelkonzerne-gewinne-ersten-zweite-quartal-2026). Einer Studie von Greenpeace zufolge haben die Mineralölkonzerne im Zeitraum vom 1. Mai bis 7. Juli 2026 insgesamt Übergewinne in Höhe von 3,15 Mrd. Euro verbucht (vgl. www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellenmarkt_Juni2026.pdf).

Aus Sicht der fragestellenden Fraktion muss beantwortet werden, welche tatsächliche Entlastung mit dem Tankrabatt erreicht wurde, in welchem Verhältnis diese zu den Kosten der Maßnahme stand und welche Maßnahmen die Bundesregierung vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Kraftstoffpreise und der deutlichen Übergewinne der Mineralölkonzerne für angemessen oder nötig hält. Dabei stellt sich auch die Frage, welche Maßnahmen die Bundesregierung auf nationaler und europäischer Ebene ergreift, um übermäßige Gewinne in der Mineralölwirtschaft abzuschöpfen und Verbraucherinnen und Verbraucher nachhaltig zu entlasten.

1. Wie hoch waren die tatsächlichen Mindereinnahmen des Bundes durch den Tankrabatt gegenüber den ursprünglich veranschlagten Mindereinnahmen von rund 1,6 Mrd. Euro (bitte neben der Gesamtsumme auch Angaben pro Monat sowie für Diesel und Benzin getrennt aufschlüsseln)?

Das Bundesministerium der Finanzen berichtet monatlich über die Entwicklung der Steuereinnahmen im Rahmen des Monatsberichts. Daten zum Aufkommen der Energiesteuer u. a. auf Benzin und Diesel sind auf der Internetseite des Bundesministeriums der Finanzen abrufbar unter:

www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Steuerschaetzungen_und_Steuereinnahmen/1-kassenmaessige-steuereinnahmen-nach-steuerarten-und-gebietskoerperschaften.html.

Darüber hinaus liegt die Dokumentation nach einzelnen Energieerzeugnissen anhand der Energiesteuerstatistik noch nicht vor.

2. Durch welche „abgesicherten Maßnahmen gegenüber den Mineralölwirtschaftsunternehmen“, welche die Bundesregierung angekündigt hat (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/entlastungen-reformen-2420296), wurden die Mindereinnahmen durch Mehreinnahmen an anderer Stelle kompensiert?

Die Kompensation der Mindereinnahmen erfolgt grundsätzlich über ein Bündel an Maßnahmen, die im Einklang mit den fiskalischen Zielen der Bundesregie-

rung stehen. Die genaue Ausgestaltung ist Teil des Gesamtpakets zur Entlastung und Reform.

3. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Verbraucherpreise für Benzin und Diesel vor der Einführung, während der Laufzeit und nach dem Auslaufen des Tankrabatts nach den der Bundesregierung vorliegenden Zahlen entwickelt?

Die Kraftstoffpreise in Deutschland werden von unterschiedlichen Faktoren wie beispielsweise Beschaffungs- und Herstellungskosten, Steuern und Abgaben sowie regionale Wettbewerbsbedingungen beeinflusst. Während der befristeten Senkung der Energiesteuer („Tankrabatt“) hat das Bundeskartellamt Daten und Informationen rund um die Preisentwicklung veröffentlicht. Diese Informationen finden sich unter: www.bundeskartellamt.de/DE/Aufgaben/MarkttransparenzstelleFuerKraftstoffe/Tankrabatt/Tankrabatt_node.html.

4. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Mai und Juni 2026 die Bruttomargen auf der Großhandelsstufe für Benzin und Diesel im Verhältnis zu den Rohölpreisen entwickelt?

Die Großhandelspreise für Benzin und insbesondere für Diesel waren im Mai und Juni bereits deutlich stärker gestiegen als die Rohölpreise. Ursächlich hierfür waren die reduzierten Kraftstoffexporte aus den Golfstaaten und die Nichtverfügbarkeit von Raffineriekapazitäten. Folglich waren und sind die Raffineriemargen sehr hoch. Die Kraftstoffpreise an den Tankstellen orientieren sich an den Großhandelspreisen für die jeweiligen Kraftstoffe und nicht am Rohölpreis.

5. In welchem Umfang wurde nach Kenntnis oder Einschätzung der Bundesregierung die rechnerische Entlastung von rund 17 Cent je Liter an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben (bitte für Benzin und Diesel sowie nach Wochen bzw. Monaten aufschlüsseln), und auf welchen Daten und Berechnungsmethoden beruht diese Einschätzung?

Die Ermittlung des genauen Umfangs der Weitergabe der Energiesteuersenkung ist nur auf Basis von Modellrechnungen möglich, weil der Vergleich mit einem hypothetischen Preis angestellt werden muss. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K), die Monopolkommission sowie wissenschaftliche Institutionen wie das ifo-Institut München haben Untersuchungen zu dieser Frage angestellt. Sie kommen alle zu dem Ergebnis, dass die Energiesteuersenkung weitgehend weitergegeben wurde. Weitergehende Informationen zu den einzelnen Untersuchungen finden sich unter folgenden Links: www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Newsletter/2026/07_10_Kraftstoff-News.html; www.monopolkommission.de/publikationen/energie/policy-briefs/auslaufen-des-tankrabatts-richtig-strukturelle-untersuchung-der-raffinerie-und-grosshandelsebene und www.ifo.de/tankrabatt-tracker.

6. Welche Anteile der nicht an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegebenen Entlastung entfielen nach Kenntnis oder Schätzung der Bundesregierung auf Mineralölunternehmen, Raffinerien, Großhandel bzw. Tankstellenbetreiber?

Die Anteile lassen sich nicht genau beziffern, da alle Untersuchungen auf modellbasiertem Vergleich mit einer hypothetischen Preisentwicklung basieren. Im

Übrigen wird auf die Hinweise zu den Schätzungen in der Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Wie verteilt sich nach Kenntnis oder Einschätzung der Bundesregierung die gesamte finanzielle Entlastung durch den Tankrabatt auf die verschiedenen Haushalts-Einkommensdezile in Deutschland (bitte absolut und als Anteil an der Gesamtsumme angeben)?

8. Wie verteilt sich die gesamte finanzielle Entlastung durch die Energiesteuersenkung nach Kenntnis der Bundesregierung auf private Haushalte und Unternehmen (bitte jeweils absolut und prozentual angeben und, soweit möglich, nach Wirtschaftsbranchen aufschlüsseln)?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Zur konkreten Verteilung der finanziellen Entlastung von Haushalten und Unternehmen durch die Energiesteuersenkung liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil bzw. Betrag der staatlichen Entlastung, der aufgrund einer unvollständigen Weitergabe nicht bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern ankam und stattdessen bei Unternehmen der Mineralölwirtschaft verblieb (bitte nach Raffinerie, Großhandel und Einzelhandel aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antworten du den Fragen 4, 5 und 6 verwiesen.

10. Hat die Bundesregierung untersucht, ob und in welchem Umfang Mineralölunternehmen bereits vor dem 30. Juni 2026 ihre Preise im Vorgriff auf das Auslaufen der Energiesteuersenkung erhöht haben, und wenn nein, warum nicht?

11. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Monopolkommission festgestellte Entwicklung, wonach die Weitergabe des Tankrabatts an die Verbraucherinnen und Verbraucher im Verlauf der Maßnahme deutlich zurückgegangen ist (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh)?

Die Fragen 10 und Frage 11 werden gemeinsam beantwortet.

Vom 30. Juni auf den 1. Juli sind die Durchschnittspreise an den Tankstellen in Deutschland um 9,6 Cent/Liter bei Benzin und um 10,4 Cent/Liter bei Diesel gestiegen. Da die Tankstellen ihre Preise am 1. Juli 2026 erst um 12 Uhr (also 12 Stunden nach der Steueranhebung) erhöhen durften, ist nicht auszuschließen, dass Unternehmen gewisse Vorzieheffekte bei der Preissetzung vorgenommen haben könnten. Preiseffekte kurz vor Auslaufen der Steuerermäßigung könnten aber auch mit höheren Bevorratungskosten wegen der gestiegenen Nachfrage zusammenhängen. Die vorliegenden Daten deuten darauf hin, dass die Tankstellen im Kontext der Wiederanhebung der Energiesteuer im Vergleich mit ihren Beschaffungskosten keine übermäßigen Steigerungen der Preise vorgenommen haben. Im Gegenteil ist eher von leichten Abschlägen auf Preissteigerungen im Kraftstoff-Großhandel auszugehen. Dessen Preise sind neben der Steueranhebung auch von Mengen- und Logistikeffekten beeinflusst, sodass auch hier übermäßige Anhebungen – selbst bei Berücksichtigung möglicher Vorzieheffekte – nicht evident sind.

12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Forderung der Monopolkommission, die Bemühungen des Bundeskartellamts auf Grundlage von § 32f des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zur Prüfung erheblicher und fortwährender Störungen des Wettbewerbs im Kraftstoff- und Mineralölsektor fortzusetzen (vgl. www.monopolkommission.de/publikationen/energie/presse/tomaso-duso-zum-auslaufen-des-tankrabatts-preisanstieg-begann-zu-frueh)?

13. Hat die Bundesregierung das Bundeskartellamt aufgefordert oder dabei unterstützt, die Untersuchung nach § 32f GWB fortzuführen, wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen und welchem Zeitplan, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundeskartellamt führt Verfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) unabhängig und unterliegt bei der Verfahrensführung keinen Weisungen. Über konkrete Ermittlungsmaßnahmen und den verfolgten Zeitplan gibt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie daher keine Auskunft.

Die Bundesregierung hat mit dem Kraftstoffmaßnahmenpaket vom 1. April 2026 das Verfahren zum Erlass von Abhilfemaßnahmen durch das Bundeskartellamt nach Abschluss einer Sektoruntersuchung (§ 32f GWB) effektiver gestaltet und so das Bundeskartellamt bei der Verfahrensführung gestärkt.

Das bis dato zweistufig ausgestaltete Verfahren in § 32f GWB, bei dem zunächst eine Wettbewerbsstörung festgestellt werden musste und anschließend Abhilfemaßnahmen ergehen konnten, wurde zu einem einstufigen Verfahren zusammengefasst. Damit kann eine einheitliche Entscheidung über das Vorliegen der Wettbewerbsstörung und erforderliche Abhilfemaßnahmen ergehen, die anschließend einheitlich gerichtlich überprüft werden kann. Zudem wurde die Anforderung gestrichen, dass Unternehmen durch ihr Verhalten zur Störung des Wettbewerbs in ihrer konkreten Ausprägung wesentlich beitragen müssen. Auch dies erleichtert und effektiviert die Verfahrensführung.

14. Hat die Bundesregierung vor der Einführung des Tankrabatts alternative, zielgenauere Entlastungsinstrumente (etwa ein einkommensabhängiges Mobilitätsgeld oder eine Subventionierung von ÖPNV-Tickets [ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) geprüft?

    a) Wenn ja, welche konkreten Alternativmodelle wurden geprüft, und anhand welcher Kriterien (z. B. Verteilungswirkung, soziale Zielgenauigkeit, administrative Umsetzbarkeit) wurden diese verworfen?

    b) Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung auf eine Prüfung zielgenauerer Maßnahmen verzichtet?

Die Bundesregierung hat verschiedene Maßnahmen zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger geprüft. Im Bereich des ÖPNV besteht bereits jetzt mit dem Deutschlandticket ein preislich attraktives Tarifangebot, welches jährlich mit je 1,5 Mrd. Euro von Bund und Ländern unterstützt wird.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

15. Hat die Bundesregierung vor der Einführung des Tankrabatts alternative Maßnahmen zur Begrenzung der Kraftstoffpreise geprüft (etwa eine Begrenzung von Gewinn bzw. Margen, Preisregulierungen oder Maßnahmen nach dem Vorbild anderer EU-Mitgliedstaaten)?

    a) Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen und Modelle wurden geprüft und anhand welcher Kriterien bewertet bzw. verworfen?

    b) Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung auf eine Prüfung entsprechender alternativer Maßnahmen verzichtet?

16. Plant die Bundesregierung angesichts der weiterhin hohen und zuletzt erneut deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise weitere Maßnahmen zur Entlastung von privaten Haushalten und Unternehmen, wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind geplant, in welchem zeitlichen Rahmen sollen diese umgesetzt werden, und wenn nein, warum hält die Bundesregierung weitere Entlastungsmaßnahmen derzeit nicht für erforderlich?

Die Fragen 15 bis 16 werden gemeinsam beantwortet.

Die negativen wirtschaftlichen Folgen des Iran-Krieges zeigen sich weiterhin insbesondere durch die gestiegenen Kraftstoffpreise. Die Preise lagen zuletzt deutlich höher als noch im Sommer. Die hohen Kraftstoffpreise sind eine starke Belastung für Bürgerinnen und Bürger, die auf die Nutzung des Autos angewiesen sind.

Bund und Länder werden daher die Bürgerinnen und Bürger sowie die Unternehmen angesichts der hohen Spritpreise nochmals gemeinsam entlasten. Der Bund senkt die Energiesteuer auf Kraftstoffe bis Ende 2026 um 14 Cent für Benzin und Diesel. Zusammen mit der Umsatzsteuer ergibt sich eine Senkung um 17 Cent pro Liter bei den Kraftstoffen.

Der Bund wird außerdem in regelmäßige Gespräche mit der Mineralölwirtschaft eintreten und einen nicht dauerhaften, krisenbedingten Spritpreisdeckel nach dem Vorbild Luxemburgs oder Belgiens frühestmöglich, spätestens aber zum 1. Januar 2027, einführen. Die Versorgungssicherheit muss gewährleistet sein. Missbräuchliche Preisaufschläge müssen unterbunden werden.

Die Bundesregierung wird die Preisentwicklung und mögliche wirtschaftliche Folgewirkungen weiterhin eng beobachten. Es werden auf dieser Grundlage zum Beginn des Jahres 2027 weitere zielgerichtete Maßnahmen für die von der Krise betroffenen Bürgerinnen und Bürger (insbesondere mit kleinen und mittleren Einkommen) sowie Unternehmen identifiziert und, wenn nötig, auf den Weg gebracht.

Zudem wird der Bund die Voraussetzungen für die Realisierung des einkommensbezogenen Direktauszahlungsmechanismus schaffen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die von Greenpeace berechneten Übergewinne von 702 Mio. Euro im Mai 2026 und 551 Mio. Euro im Juni dieses Jahres (vgl. www.greenpeace.de/publikationen/Uebergewinne_Tankstellenmarkt_Juni2026.pdf)?

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung, dass die Rohölpreise im Juni 2026 deutlich zurückgingen, während die Preise für Benzin und Diesel auf der Großhandels- und Einzelhandelsstufe nicht in entsprechendem Umfang zurückgingen (ebd.)?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Die zitierte Studie bezeichnet die gesamten Preissteigerungen in der Wertschöpfungskette als „Tankstellenmarge“ und unterstellt damit, dass sich die

Kraftstoffpreise an den Rohölnotierungen orientieren müssten. Dies ist methodisch unsauber.

Der Rohölpreis ist zwar der größte einzelne Kostenblock der Kraftstoffherstellung und macht rund drei Viertel der Herstellungskosten aus. Er bestimmt aber nur, was Raffinerien für die Beschaffung aufwenden müssen, und noch nicht den Preis, zu dem Benzin und Diesel anschließend gehandelt werden. Kraftstoffe sind eigenständig gehandelte Weltmarktprodukte mit eigenen Börsen- und Notierungspreisen, an die Lieferverträge zwischen Raffinerien, Großhandel und Tankstellen anknüpfen. In ruhigen Marktphasen, d. h. ohne externe Angebotsschocks wie geopolitische Ereignisse, laufen die Kraftstoffnotierungen weitgehend parallel zum Rohölpreis. In Krisenphasen ist oft zu beobachten, dass die Entwicklung dieser beiden Größen nicht mehr parallel verläuft. Wenn beispielsweise Raffineriekapazitäten ausfallen, Transportwege blockiert sind oder Sanktionen greifen, kann dies eine Knappheit bei raffinierten Produkten begünstigen. Kraftstoffe sind in diesen Phasen schlicht knapper als Rohöl. Ein gesunkener Rohölpreis führt deshalb nicht zwingend zu einem niedrigeren Preis an der Zapfsäule, solange die Notierungen krisenbedingt erhöht bleiben.

Alleine aus einer größeren Differenz zwischen Rohölpreisen und Netto-Tankstellenpreisen kann daher nicht automatisch auf das Vorliegen von „Übergewinnen“ geschlossen werden. Ob sich die Kraftstoffpreise tatsächlich in unangemessener Weise von den Kosten der Anbieter entfernt haben, ist Gegenstand der laufenden Verfahren des Bundeskartellamtes auf der Grundlage von § 29a GWB (vgl. hierzu die Pressemitteilungen des Bundeskartellamts vom 9. April 2026, 4. August 2026 und 8. September 2026).

19. Plant die Bundesregierung die Einführung einer gezielten Übergewinnsteuer (bzw. Zufallsgewinnsteuer) für Mineralölunternehmen, um die durch den Tankrabatt subventionierten Zusatzmargen der Unternehmen wieder abzuschöpfen, und wenn nein, warum nicht?

20. Welche konkreten Schritte unternimmt die Bundesregierung auf EU-Ebene, um die Einführung einer Übergewinnsteuer für Mineralöl- und andere fossile Energieunternehmen voranzutreiben, und in welchen europäischen Gremien setzt sie sich hierfür ein?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch den Tankrabatt wurden keine „Zusatzmargen“ subventioniert (siehe Antwort zu den Fragen 17 und 18).

Die Bundesregierung bestärkt den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 12. April 2026 und begrüßt die Gespräche in der Europäischen Union analog des EU-Energiekrisenbeitrages 2022, Maßnahmen gegenüber der Mineralölwirtschaft zu prüfen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333