Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8734**

21. Wahlperiode 20.10.2026

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Doris Achelwilm, Janine Wissler, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion Die Linke
– Drucksache 21/8333 –

Steuerliche Vergünstigungen in Milliardenhöhe außerhalb des Subventionsberichts

Vorbemerkung der Fragesteller

Der am 10. September 2025 vom Kabinett beschlossene 30. Subventionsbericht der Bundesregierung stellt für den Zeitraum von 2023 bis 2026 insgesamt 107 Steuervergünstigungen dar. Für diese werden für die öffentlichen Haushalte jährliche Steuermindereinnahmen von insgesamt rund 40 Mrd. Euro ausgewiesen; auf den Bundeshaushalt entfallen davon nach Angaben der Bundesregierung im Jahr 2026 18,4 Mrd. Euro (vgl. 30. Subventionsbericht des Bundes, im Folgenden „Subventionsbericht“, S. 8, www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.html).

In der Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof zum 30. Subventionsbericht der Bundesregierung nach § 88 Absatz 2 des Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 6. Januar 2026 wird festgestellt: „Der Bundesrechnungshof fordert mit Unterstützung des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss) seit Jahren, unwirksame sowie umwelt- oder klimaschädliche Steuervergünstigungen abzuschaffen. Stattdessen hält die Bundesregierung an diesen nahezu unverändert fest, auch wenn sie Regierungszielen entgegenstehen“ (vgl. Bundesrechnungshof, „Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zum 30. Subventionsbericht der Bundesregierung – Steuervergünstigungen“, im Folgenden „Bundesrechnungshof“, S. 3, www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2026/steuerverguenstigungen-volltext.html).

Der Bundesrechnungshof hat in seiner Untersuchung zudem erhebliche Lücken in der Berichterstattung festgestellt. Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes legt die Bundesregierung den Subventionsbegriff zu eng aus. Insbesondere steuerliche Sonderregelungen mit mittelbarer Wirkung auf Wirtschaftszweige würden nicht hinreichend erfasst. Zu diesen zählen nach den Feststellungen des Bundesrechnungshofes unter anderem das sogenannte Dieselprivileg, die Entfernungspauschale und das sogenannte Dienstwagenprivileg. Allein diese drei steuerlichen Sonderregelungen verursachen laut Bundesrechnungshof Mindereinnahmen in Höhe von rund 18 Mrd. Euro jährlich, die im Subventionsbericht der Bundesregierung nicht ausgewiesen werden (vgl. Bundesrechnungshof, S. 10 bis 11).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 19. Oktober 2026 übermittelt.

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

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Besondere Bedeutung kommt dabei der steuerlichen Begünstigung der privaten Nutzung von Dienstwagen zu. Sie verursacht nach den vom Bundesrechnungshof herangezogenen Studien jährliche Steuermindereinnahmen in Milliardenhöhe und wird zugleich wegen ihrer Verteilungs- und Klimabilanz kritisch bewertet. Eine im Auftrag des Umweltbundesamtes vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln erstellte Studie zur Quantifizierung des Dienstwagenprivilegs kommt für das Jahr 2024 auf Steuermindereinnahmen von 4,2 Mrd. Euro beziehungsweise 4,92 Mrd. Euro, einschließlich der zusätzlichen Begünstigung von batterieelektrischen und Plug-in-Hybridfahrzeugen. Zudem werden dem Dienstwagenprivileg zusätzliche CO_2-Emissionen von rund 1,68 Millionen Tonnen zugeschrieben; die Autoren schätzen ihre Angaben als konservative Untergrenze ein (vgl. „Quantifizierung des Dienstwagenprivilegs – Die fiskalischen und ökologischen Auswirkungen der 1 Prozent-Regelung“, im Folgenden „UBA/FiFo“, S. 5, 11 bis 12, www.umweltbundesamt.de/publikationen/quantifizierung-des-dienstwagenprivilegs).

Wie in der Berichterstattung des Bundesrechnungshofes im Detail dargelegt, hat der Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages die Bundesregierung zuvor bereits aufgefordert, auch Steuervergünstigungen und deren Mindereinnahmen umfassend darzustellen, die sich an Privathaushalte oder Konsumenten richten und mittelbar auf das Wirtschaftsgeschehen einwirken. Die Absicht des Bundesministeriums der Finanzen, die Entfernungspauschale und das Dienstwagenprivileg in die entsprechende Berichterstattung aufzunehmen, unterblieb jedoch nach Einsprüchen des Bundeskanzleramtes und des damaligen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (vgl. Bundesrechnungshof, S. 10 bis 11).

Gleichwohl sieht die Bundesregierung in ihren Subventionspolitischen Leitlinien vor, Subventionen grundsätzlich zu befristen, regelmäßig zu evaluieren und auf ihre Wirksamkeit, Zielgenauigkeit und gesamtwirtschaftliche Auswirkung zu überprüfen. Der Bundesrechnungshof stellt jedoch fest, dass diese Vorhaben bei Steuervergünstigungen nur unzureichend umgesetzt werden. Von den 107 im 30. Subventionsbericht ausgewiesenen Steuervergünstigungen betrachtet die Bundesregierung 56 als evaluiert; 37 wurden zuletzt 2019 oder früher extern untersucht. Gleichwohl hält die Bundesregierung an zahlreichen Steuervergünstigungen fest, die von externen Gutachtern als ineffizient oder reformbedürftig bewertet wurden (vgl. Bundesrechnungshof, S. 20 bis 21).

Diese Situation ist auch vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage von besonderer Bedeutung. Nach Angaben des Bundesrechnungshofes verzichtet der Bund durch das Fortführen ineffizienter Steuervergünstigungen auf jährliche Einnahmen in Höhe von rund 12 Mrd. Euro. Hinzu kommen die Mindereinnahmen aus Steuervergünstigungen mit explizit umwelt- oder klimaschädlicher Wirkung. Die Forderung, unwirksame, ineffiziente sowie umwelt- und klimaschädliche Steuervergünstigungen abzubauen und Verfahren der Evaluation und Befristung zu stärken, stellt sich angesichts der eklatanten Haushaltslöcher in neuer Dringlichkeit (vgl. Bundesrechnungshof, S. 14 bis 15).

1. Welche steuerlichen Sonderregelungen, die nach Auffassung der Bundesregierung aufgrund lediglich mittelbarer wirtschaftlicher Effekte nicht als Steuervergünstigungen beziehungsweise Subventionen im Sinne des 30. Subventionsberichts erfasst werden, verursachen derzeit Steuermindereinnahmen für den Bund, die Länder oder die Gemeinden (bitte jeweils unter Angabe

   a) der gesetzlichen Grundlage,

   b) des Regelungsinhalts,

   c) des mit der Regelung verfolgten Ziels,

   d) der jährlichen Steuermindereinnahmen insgesamt sowie des die Länder, Gemeinden und den Bund betreffenden Anteils für die Jahre 2023 bis 2026 und

e) des jeweils begünstigten Personenkreises, Wirtschaftszweigs oder Wirtschaftssektors

nennen)?

2. Warum weist die Bundesregierung die Entfernungspauschale und die steuerliche Begünstigung der privaten Nutzung von Dienstwagen im 30. Subventionsbericht weder als Steuervergünstigungen noch als subventionsähnliche Tatbestände aus?

3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen aus der steuerlichen Begünstigung der privaten Nutzung von Dienstwagen derzeit ein, und wie hat sich dieser Betrag seit 2020 entwickelt?

14. Trifft es zu, dass innerhalb der Bundesregierung zunächst beabsichtigt wurde, die Entfernungspauschale und das Dienstwagenprivileg in die Anlage zu den subventionsähnlichen Tatbeständen des 30. Subventionsberichts aufzunehmen (vgl. Bundesrechnungshof, S. 10 bis 11; bitte angeben,

a) wann, und auf welcher Grundlage diese Aufnahme vorbereitet wurde,

b) welche Bundesministerien oder Stellen sich gegen eine Aufnahme ausgesprochen haben, und

c) welche konkreten steuersystematischen Gründe hierfür geltend gemacht wurden)?

16. Plant die Bundesregierung, im nächsten Subventionsbericht das sogenannte Dieselprivileg, die Entfernungspauschale und das Dienstwagenprivileg sowie weitere vergleichbare steuerliche Sonderregelungen vollständig auszuweisen (bitte angeben,

a) welche Regelungen einbezogen werden sollen, und

b) aus welchen Gründen die genannten Regelungen nicht einbezogen werden sollen, sofern dies nicht beabsichtigt ist)?

Die Fragen 1 bis 3, 14 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist hinsichtlich der Definition des Subventionsbegriffs durch den Berichtsauftrag von § 12 des Stabilitäts- und Wachstumsgesetzes gebunden. Subventionsähnliche Tatbestände sind nachrichtlich in Anlage 3 des Subventionsberichts aufgelistet.

Die geltenden steuerlichen Regelungen zur pauschalen Besteuerung privat genutzter Dienstwagen und zur Entfernungspauschale folgen allgemeinen steuerlichen Grundsätzen und stellen keine Subventionen im Sinne des Subventionsbegriffs der Bundesregierung dar. Ausführungen zur Abgrenzung von Steuervergünstigungen befinden sich in Anhang 6 des 30. Subventionsberichts.

Über Regelungen, die nicht unter den Subventionsbegriff der Bundesregierung fallen, erfolgt keine Berichterstattung.

Zur Förderung der Elektromobilität wird bei der Nutzung von Elektro- (BEV) oder extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (PHEV) eine geminderte Bemessungsgrundlage angesetzt (Hälfte oder Viertel). Nur insoweit ergibt sich eine Subventionswirkung (Minderung des Aufkommens durch Anwendung einer verringerten Bemessungsgrundlage), die in den Subventionsberichten der Bundesregierung in Anlage 2 ausgewiesen wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Kennt und wie bewertet die Bundesregierung die im Auftrag des Umweltbundesamtes vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln erstellte Studie „Quantifizierung des Dienstwagenprivilegs“, die für das Jahr 2024 von Steuermindereinnahmen in Höhe von 4,2 Mrd. Euro beziehungsweise einschließlich der zusätzlichen Begünstigung von batterieelektrischen und Plug-in-Hybridfahrzeugen von 4,92 Mrd. Euro ausgeht, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus (vgl. UBA/FiFo, „Quantifizierung des Dienstwagenprivilegs“, S. 11 bis 12)?

Die Bundesregierung nimmt Beiträge zum öffentlichen Diskurs zur Kenntnis.

5. Welche methodischen Unterschiede bestehen nach Auffassung der Bundesregierung zwischen ihrer eigenen Schätzung der Steuermindereinnahmen aus der Dienstwagenbesteuerung und der im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten Studie, und welche der dort berücksichtigten Kriterien werden von der Bundesregierung bei ihrer eigenen Schätzung nicht berücksichtigt?

Da es sich bei der pauschalen Nutzungswertermittlung nach der sogenannten 1-%-Regelung um eine sachgerechte Besteuerung handelt, ergeben sich nach hiesiger Auffassung keine Steuermindereinnahmen. Diese Auffassung stellt einen wesentlichen Unterschied zur Studie des Umweltbundesamtes dar. Die Subventionswirkung der begünstigten Besteuerung der privaten Nutzungsmöglichkeit von BEV und PHEV im Subventionsbericht wird als Differenz zu einer Besteuerung ohne Halbierung bzw. Viertelung der Bemessungsgrundlage ermittelt.

6. Wie viele Dienstwagen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland, wie viele Steuerpflichtige profitieren von der steuerlichen Begünstigung der privaten Nutzung eines Dienstwagens, und wie hoch ist der durchschnittliche jährliche steuerliche Vorteil je begünstigter Person in den einzelnen Einkommensdezilen?

Steuerstatistische Daten zur Dienstwagennutzung und -besteuerung liegen nicht vor. Weder in der Lohnsteueranmeldestatistik noch in der Einkommensteuerstatistik gibt es hierzu Daten, da die Entnahme für die private Nutzung innerhalb der Gewinnermittlung und der geldwerte Vorteil aus der privaten Nutzungsmöglichkeit wie normaler Arbeitslohn besteuert und statistisch nicht gesondert erfasst werden. Es wird nach internen Schätzungen auf Basis von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) von aktuell rund 3,4 Millionen Dienstwagen mit pauschaler Nutzungswertermittlung ausgegangen, davon rund 600 Tsd. BEV und rund 420 Tsd. PHEV. Eine Aufteilung nach Nutzern und Einkommensdezilen ist mangels steuerstatistischer Daten zu Dienstwagen nicht möglich.

7. Wie hat sich die Anzahl der in Deutschland gemeldeten Dienstwagen nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Zur geschätzten Anzahl im Jahr 2026 wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen, für das Jahr 2025 wird die Anzahl auf gut 3,3 Millionen Dienstwagen mit pauschaler Nutzungswertermittlung geschätzt. Für ältere Jahre liegen keine aktuellen Schätzungen vor. Es ist davon auszugehen, dass die prozentuale Veränderung der Entwicklung des Fahrzeugbestandes von gewerblichen Haltern laut öffentlich verfügbaren Daten des KBA ähnelt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie sich die steuerlich begünstigten Dienstwagen nach

   a) Antriebsart,

   b) Bruttolistenpreis,

   c) Fahrzeugsegment,

   d) Motorleistung und

   e) CO_2-Emissionen verteilen?

Die Aufteilung von BEV und PHEV kann der Antwort zu Frage 6 entnommen werden. Darüber hinaus liegen keine Schätzungen zur Verteilung nach anderen Kriterien vor.

9. Wie hoch sind die auf batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor jeweils entfallenden steuerlichen Mindereinnahmen beziehungsweise Steuervorteile aus der steuerlichen Behandlung der privaten Dienstwagennutzung, und wie hoch sind davon jeweils die Mindereinnahmen, die auf die besonderen Bewertungsregelungen für batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeuge nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und Satz 3 des Einkommensteuergesetzes (EstG) entfallen?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 und 5 wird verwiesen.

10. Welche alternativen Modelle zur Besteuerung der privaten Dienstwagennutzung hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode geprüft, insbesondere Modelle mit einer stärkeren Berücksichtigung der tatsächlichen privaten Fahrleistung, der CO_2-Emissionen oder der laufenden Nutzungskosten?

Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode keine alternativen Modelle zur Besteuerung der privaten Dienstwagennutzung geprüft.

11. Welche zusätzlichen jährlichen Steuereinnahmen und welche Veränderungen der CO_2-Emissionen würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung bei einer Reform der Dienstwagenbesteuerung ergeben, die den pauschal angesetzten geldwerten Vorteil stärker an der tatsächlichen Nutzung oder an den CO_2-Emissionen ausrichtet?

Zur Frage der Veränderung der CO_2-Emissionen wird auf die Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Klimaschutzmaßnahmen nach der Verurteilung der Bundesregierung zur Verbesserung des Klimaschutzprogramms“ auf Bundestagsdrucksache 21/5273 verwiesen. Die Auswirkungen auf die Steuereinnahmen sind von der konkreten Ausgestaltung abhängig.

12. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage die jährlichen Mindereinnahmen aus der steuerlichen Begünstigung von Dienstwagen, und welchen haushaltspolitischen Stellenwert misst sie einer Reform dieser Regelung bei?

Bei den geltenden steuerlichen Regelungen zur pauschalen Besteuerung privat genutzter Dienstwagen handelt es sich um eine sachgerechte Besteuerung (siehe auch die Antwort zu Frage 3). Die steuerlichen Regelungen folgen allgemei-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

nen steuerlichen Grundsätzen. Der Vorteil aus der privaten Mitbenutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs erhöht als Entnahme den Gewinn bzw. gehört als Sachbezug zum Arbeitslohn des Arbeitnehmers. Diese „Hinzurechnungen“ führen zu einer höheren Steuerbelastung. Es wird sichergestellt, dass private Aufwendungen nicht steuermindernd abgezogen werden können.

13. Welche Gründe sprechen nach Auffassung der Bundesregierung dafür, das Dienstwagenprivileg gegenüber anderen steuerlichen Vergünstigungen beziehungsweise Subventionen weiterhin aufrechtzuerhalten, und nach welchen Kriterien wird über seine Fortführung entschieden?

Die Bundesregierung kann die Frage in der gestellten Form nicht beantworten, weil sie von falschen Annahmen ausgeht.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung des Rechnungsprüfungsausschusses des Deutschen Bundestages, auch Steuervergünstigungen mit mittelbarer wirtschaftlicher Auswirkung umfassend im Subventionsbericht darzustellen?

Das Bundesministerium der Finanzen hat hierzu am 22. Mai 2026 während der 11. Sitzung des Rechnungsprüfungsausschusses des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages Stellung genommen.

17. Welche der im 30. Subventionsbericht ausgewiesenen Steuervergünstigungen wurden in den vergangenen zehn Jahren extern evaluiert (bitte jeweils angeben,

    a) wann die Evaluation durchgeführt wurde,

    b) durch welchen externen Auftragnehmer beziehungsweise welche wissenschaftliche Einrichtung,

    c) zu welchem Ergebnis sie hinsichtlich Wirksamkeit und Zielgenauigkeit kam, und

    d) welche Schlussfolgerungen die Bundesregierung daraus gezogen hat)?

18. Bei welchen der im 30. Subventionsbericht ausgewiesenen Steuervergünstigungen sowie bei welchen der in Frage 1 genannten steuerlichen Sonderregelungen liegen nach Kenntnis der Bundesregierung keine aktuellen externen Evaluationen vor, und wann sollen diese jeweils erstmals beziehungsweise erneut evaluiert werden?

Die Fragen 17 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf Kapitel 6.4 „Evaluierungen“ sowie auf die Angaben zu Evaluierungen in den Datenblättern der Anlage 2 des 30. Subventionsberichts verwiesen.

19. Bei welchen der im 30. Subventionsbericht ausgewiesenen Steuervergünstigungen sieht die Bundesregierung aufgrund ihrer aktuellen Prüfung einen Reform- oder Anpassungsbedarf, bei welchen keinen solchen Bedarf, und wie begründet sie ihre jeweilige Einschätzung?

Im Koalitionsvertrag der 21. Legislaturperiode ist die Überprüfung aller Subventionen vereinbart worden. Der 30. Subventionsbericht bildet hierfür eine Grundlage. Zu Einzelheiten kann die Bundesregierung auf Grund der laufenden Überprüfung keine Angaben machen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung des Bundesrechnungshofes, wonach sie weiterhin Steuervergünstigungen fortführt, die von externen Gutachtern bereits als ineffizient oder reformbedürftig bewertet wurden?

21. Nach welchen Kriterien entscheidet die Bundesregierung, ob eine Steuervergünstigung trotz einer negativen beziehungsweise nur als „ausreichend“ oder „schwach“ bewerteten Evaluation fortgeführt wird?

Die Fragen 20 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über die Fortführung einer Steuervergünstigung erfolgt auf Grund politischer Abwägungen. Die Abschaffung einer Steuervergünstigung kann nur mit parlamentarischer Mehrheit erfolgen.

Die zu Grunde gelegten Kriterien können dem 30. Subventionsbericht Kapitel 6.4 – Evaluierungen und den Datenblättern der Anlage 1 und 2 entnommen werden.

22. Wie viele der 107 im 30. Subventionsbericht ausgewiesenen Steuervergünstigungen sind nach den Subventionspolitischen Leitlinien befristet (bitte angeben,

    a) wie viele unbefristet sind,

    b) wie viele Steuervergünstigungen seit 2015 neu eingeführt oder wieder eingeführt wurden, ohne dass eine Befristung vorgesehen wurde, und

    c) aus welchen Gründen die Bundesregierung bei unbefristeten Steuervergünstigungen eine Befristung jeweils für nicht erforderlich hält)?

Die Anzahl der unbefristeten Steuervergünstigungen ergibt sich aus Übersicht 7 des 30. Subventionsberichts. Welche unbefristeten Steuervergünstigungen seit 2015 neu eingeführt oder wieder eingeführt wurden, ergibt sich aus den Datenblättern der Anlage 2 des 30. Subventionsberichts.

Unbefristete Regelungen stärken grundsätzlich das Vertrauen und die Planungssicherheit der Steuerpflichtigen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 hingewiesen.

23. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes vom 6. Januar 2026 für die künftige Berichterstattung über Steuervergünstigungen und für den Abbau beziehungsweise die Reform ineffizienter Steuervergünstigungen?

Der Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung zum 30. Subventionsbericht der Bundesregierung enthält die Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, die von ihr im Koalitionsvertrag angekündigte Überprüfung aller Subventionen ausdrücklich auch auf diejenigen steuerlichen Sonderregelungen auszudehnen, die bislang nicht im Subventionsbericht ausgewiesen werden (bitte angeben,

    a) nach welchem Zeitplan, und

    b) nach welchen Kriterien diese Überprüfung erfolgen soll, sofern eine solche Ausweitung beabsichtigt ist, und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

c) aus welchen Gründen eine solche Ausweitung nicht erfolgen soll, sofern dies nicht beabsichtigt ist)?

Die Bundesregierung folgt den Vorgaben des Koalitionsvertrags. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 hingewiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

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