

Elisabeth Köstinger
Bundesministerin für
Nachhaltigkeit und Tourismus

Herrn
Mag. Wolfgang Sobotka
Präsident des Nationalrats
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: BMNT-LE.4.2.4/0045-RD 3/2019

Ihr Zeichen: BKA - PDion (PDion)2980/J-NR/2019

Wien, 26. April 2019

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Abgeordneten zum Nationalrat Petra Bayr, MA, MLS, Kolleginnen und Kollegen haben am 27.02.2019 unter der Nr. **2980/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend den Einsatz erneuerbarer Energien gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zur Frage 1:

- Wie hoch waren die tatsächlichen CO₂ Emissionen der in den Jahren 2015, 2016, 2017 und 2018 in Verkehr gesetzten Mengen Agrotreibstoffe (aufschlüsselt nach Ausgangsrohstoffen und dem Umstand gerecht werdend, dass Agrotreibstoffe rechnerisch als Null-Emissionen betrachtet werden, real aber Emissionen verursachen)
 - a. wenn ILUC Faktoren berücksichtigt werden?
 - b. Wenn ILUC Faktoren nicht berücksichtigt werden?

Für die folgend dargestellten CO₂-Emissionen von in Österreich in Verkehr gebrachten Biokraftstoffen aus landwirtschaftlichen Ausgangsstoffen (Agrokraftstoffe) wurden die Faktoren bezüglich der indirekten Landnutzungsänderungen aus der entsprechenden Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen herangezogen.

Es ist anzumerken, dass die ILUC-Werte (Indirect Land Use Change) wegen der bestehenden Unsicherheiten in der wissenschaftlichen Literatur entsprechend der angeführten Richtlinie

der Europäischen Union lediglich Informationscharakter haben, als vorläufige geschätzte Emissionen infolge von indirekten Landnutzungsänderungen bezeichnet und nicht in die anrechenbaren Einsparungen an Treibhausgasemissionen einbezogen werden.

Die Werte für die Berechnung der mittleren Treibhausgasemissionen von Agrokraftstoffen, die in Österreich in Verkehr gebracht wurden, entsprechen den durchschnittlich gewichteten Werten der Nachhaltigkeitszertifikate.

Für das Jahr 2015 ergeben sich aus der Auswertung der Nachhaltigkeitszertifikate folgende Werte in g CO₂-Äquivalent pro Megajoule:

Biokraftstoff aus landwirtschaftlichen Ausgangsstoffen (Agrokraftstoff)	Ausgangsstoff	Gewichteter Mittelwert	Emissionen inklusive der vorläufig geschätzten Emissionen infolge von ILUC gemäß ANHANG VIII der RL (EU) 2018/2001		
			Mittelwert	Obere Bandbreite	Untere Bandbreite
Fettsäuremethylester - FAME	Raps	40,3	95,3	73,3	106,3
	Soja	41,4	96,4	74,4	107,4
	Sonnenblume	41,0	96,0	74,0	107,0
	Palmöl	37,3	92,3	70,3	103,3
Ethanol	Gerste	38,6	50,6	46,6	54,6
	Mais	34,6	46,6	42,6	50,6
	Roggen	31,9	43,9	39,9	47,9
	Triticale	36,1	48,1	44,1	52,1
	Weizen	32,6	44,6	40,6	48,6
	Zuckerrüben	35,6	48,6	39,6	52,6

Für das Jahr 2016 ergeben sich aus der Auswertung der Nachhaltigkeitszertifikate folgende Werte in g CO₂-Äquivalent pro Megajoule:

Biokraftstoff aus landwirtschaftlichen Ausgangsstoffen (Agrokraftstoff)	Ausgangsstoff	Gewichteter Mittelwert	Emissionen inklusive der vorläufig geschätzten Emissionen infolge von ILUC gemäß ANHANG VIII der RL (EU) 2018/2001		
			Mittelwert	Obere Bandbreite	Untere Bandbreite
Fettsäuremethylester - FAME	Raps	35,7	90,7	68,7	101,7
	Soja	40,1	95,1	73,1	106,1
	Sonnenblume	41,0	96,0	74,0	107,0
	Palmöl	30,2	85,2	63,2	96,2
Ethanol	Gerste	24,8	36,8	32,8	40,8
	Mais	30,8	42,8	38,8	46,8
	Roggen	35,3	47,3	43,3	51,3
	Triticale	32,7	44,7	40,7	48,7
	Weizen	30,6	42,6	38,6	46,6
	Zuckerrohr	27,5	40,5	31,5	44,5
	Zuckerrüben	34,5	47,5	38,5	51,5

Für das Jahr 2017 ergeben sich aus der Auswertung der Nachhaltigkeitszertifikate folgende Werte in g CO₂-Äquivalent pro Megajoule:

Biokraftstoff aus landwirtschaftlichen Ausgangsstoffen (Agrokraftstoff)	Ausgangsstoff	Gewichteter Mittelwert	Emissionen inklusive der vorläufig geschätzten Emissionen infolge von ILUC gemäß ANHANG VIII der RL (EU) 2018/2001		
			Mittelwert	Obere Bandbreite	Untere Bandbreite
Fettsäuremethylester - FAME	Raps	32,1	87,1	65,1	98,1
	Soja	35,5	90,5	68,5	101,5
	Sonnenblume	27,3	82,3	60,3	93,3
	Palmöl	29,0	84,0	62,0	95,0
Ethanol	Gerste	24,7	36,7	32,7	40,7
	Mais	25,9	37,9	33,9	41,9
	Roggen	23,1	35,1	31,1	39,1
	Triticale	26,2	38,2	34,2	42,2
	Weizen	26,7	38,7	34,7	42,7
	Zuckerrohr	8,3	21,3	12,3	25,3
	Zuckerrüben	29,3	42,3	33,3	46,3

Für das Jahr 2018 liegen noch keine Datenauswertungen vor.

Zur Frage 2:

- Wie hoch sind die geplanten Mengen für konventionelle und fortschrittliche Agrotreibstoffe sowie E-Mobilität und Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern im Verkehrssektor bis 2030? Bitte um tabellarische Auflistung der geplanten absoluten Mengen und Mengen relativ zum Energieverbrauch im Verkehrssektor der Jahre bis 2030.

Der geplante und erwartete Mix von Biokraftstoffen, Elektro-Mobilität und Wasserstoff ergibt sich zum Teil aus der Umsetzung des Ziels des Einsatzes von erneuerbarer Energie im Verkehrssektor im Jahr 2030 gemäß Richtlinie (EU) 2018/2001 (14 Prozent) sowie des integrierten Nationalen Energie- und Klimaplanes. Die Umsetzungsfrist der Richtlinie der Europäischen Union endet am 21. Juni 2021, ein prognostiziertes Mengengerüst für die einzelnen Energieträger und Kraftstoffe ist derzeit in Ausarbeitung.

Bezüglich Elektro-Mobilität und alternativer Antriebe wird gemäß der #mission2030 – österreichische Klima- und Energiestrategie bis zum Jahr 2030 für die Neuzulassungen eine Schwerpunktverschiebung zu emissionsfreien Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen angestrebt. Um diesen Markt voranzutreiben, setzen das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit Importeurinnen bzw. Importeuren von

Automobilen und Zweirädern sowie dem Sportfachhandel mit dem Förderpaket „E-Mobilitätsoffensive 2019+2020“ den Leuchtturm 3 „E-Mobilitätsoffensive“ der #mission2030 – österreichische Klima- und Energiestrategie bereits um. Insgesamt stehen dazu 93 Mio. Euro zur Verfügung. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderangebote ist, dass der Strom bzw. Wasserstoff zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt.

Auf Ebene der Europäischen Union hat sich das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus während der österreichischen Ratspräsidentschaft für ambitionierte Ziele für Fahrzeugherstellerinnen und -hersteller bis 2030 eingesetzt. Reduktionsziele von minus 37,5 Prozent für Personenkraftwagen und minus 31 Prozent für leichte Nutzfahrzeuge wurden für 2030 im Vergleich zu 2021 vereinbart. Bis 2025 muss für die beiden Fahrzeugkategorien bereits ein Zwischenziel von minus 15 Prozent erreicht werden. Ein besonderer Schwerpunkt wurde auf alternative Fahrzeuge gesetzt. Durch ein Bonussystem wurde ein Anreiz geschaffen, um vermehrt Fahrzeuge mit Null- bzw. Niedrigemissionen (<50g CO₂/km) auf den Markt zu bringen. Hinsichtlich schwerer Nutzfahrzeuge wurden nun erstmals in der Europäischen Union CO₂-Flottenziele festgesetzt. Das CO₂ Reduktionsziel ab 2030 beträgt minus 30 Prozent, das Zwischenziel ab 2025 beträgt minus 15 Prozent. Für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge ist ein Anreizsystem in Form von Supercredits bis inklusive 2024 und dann ein Benchmarksystem vorgesehen, um vermehrt alternative Fahrzeuge auf den Markt zu bringen.

Zur Frage 3:

- Welche Maßnahmen sind geplant, um die angestrebten Mengen an fortschrittlichen Agrotreibstoffen zu erreichen?

In der Richtlinie (EU) 2018/2001 findet sich ein Unterziel für fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas, nicht jedoch ein eigenes Unterziel für Agrokraftstoffe.

Beim Unterziel für fortschrittliche Biokraftstoffe handelt es sich um ein Ziel für die Inverkehrbringer von Kraftstoffen, das bis zum 21. Juni 2021 in nationales Recht umzusetzen ist.

Auf Grund der noch fehlenden nationalen Umsetzung und der entsprechend der Richtlinie der Europäischen Union vorgesehenen ersten Verpflichtung für das Inverkehrbringen derartiger Kraftstoffe im Jahr 2022 liegen dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus derzeit noch keine konkreten Umsetzungspläne der betroffenen Unternehmen vor.

Zu den Fragen 4 und 5:

- Am 7. Dezember 2018 endete die Frist eine Stellungnahme für Mitglieder zum Konsultationsentwurf des Nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich abzugeben. Ein umfassender, öffentlicher, frühzeitiger und effektiver Konsultationsprozess ist seitens der Europäischen Union vorgesehen.
 - a. Welche Möglichkeiten zur Stellungnahme und Mitgestaltung werden Interessensverbände, zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie Bürgerinnen und Bürger noch haben?
 - b. Welcher Zeitplan für die Einbindung der Öffentlichkeit ist vorgesehen?
- In einer Aussendung vom 7.12.2018 stellt Klimaforscherin Helga Kromp-Kolb fest, dass der Entwurf des NEKP nicht den Vorgaben des Pariser Klima-Abkommens entspricht. Strebt Ihr Ressort eine Nachbesserung an, sodass der NEKP mit dem Pariser Klima-Abkommen kompatibel ist?
 - a. Wenn ja, welche Maßnahmen und Ziele werden Sie dafür vorschlagen?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Der Entwurf des integrierten Nationalen Energie- und Klimaplan wurde vor seiner Übermittlung an die Europäische Kommission einer Stakeholder-Konsultation unterzogen. Die Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz sieht vor, dass für den Plan der Periode 2021 bis 2030 die öffentliche Konsultation unter Einschluss der Bürgerinnen und Bürger zeitgerecht im Jahr 2019 im Hinblick auf die Übermittlung des finalen Plans erfolgen kann. Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus hat die Abhaltung dieser öffentlichen Konsultation für das zweite Halbjahr eingeplant, sodass hierbei auch allfällige Empfehlungen der Europäischen Kommission mit einfließen können. Sollten die Empfehlungen auch weitere Arbeiten an den Maßnahmen erfordern, so wird auch den Bundesländern, Sozialpartnern, sonstigen Interessensverbänden, politischen Parteien, Umweltorganisationen und der Wissenschaft nochmals Gelegenheit gegeben werden, ihre Anliegen einzubringen. Die Konsultation mit der breiten Öffentlichkeit sowie mit den Stakeholdern soll nach Möglichkeit bis Oktober 2019 abgeschlossen werden.

Der finale integrierte Nationale Energie- und Klimaplan für die Periode 2021-2030 hat den Vorgaben der Verordnung (EU) 2018/1999 zu entsprechen. Wesentlich ist für die Europäische Union als Gesamtes die Einhaltung der Klima- und Energieziele, wie durch die dazu ergangenen sekundärrechtlichen Rechtsakte determiniert. Das Ziel einer Treibhausgasreduktion der Europäischen Union um mindestens 40 Prozent bis 2030 gegenüber 1990 entspricht dem von der Europäischen Union auf internationaler Ebene kommunizierten Beitrag zum Klimaschutzübereinkommen von Paris („Nationally Determined Contribution“). Im Lichte der wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie unter

Berücksichtigung der Beiträge anderer Vertragsparteien ist eine Anpassung des 2030-Ziels der Europäischen Union nicht ausgeschlossen.

Zur Frage 6:

- Wird sich Ihr Ressort für die Ökologisierung des Steuersystems einsetzen?
 - a. Wenn ja, welche Änderungen im Steuersystem werden Sie für diese Gesetzgebungsperiode vorschlagen?

Für den völligen Ausstieg aus fossilen Energieträgern bis zur Mitte des Jahrhunderts wird es langfristig auch erforderlich sein, das derzeitige Steuer- und Abgabensystem auf seine Lenkungswirkung zu überprüfen. Die Zuständigkeit für Änderungen im Steuersystem liegt beim Bundesministerium für Finanzen.

Zur Frage 7:

- Welche Maßnahmen plant Ihr Ressort für dieses Kalenderjahr, um zum Erreichen des SDG 12c beizutragen?

Unter der Leitung des Bundesministeriums für Finanzen wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Liste von Subventionen, die den Klima- und Energiezielen (inklusive der damit verknüpften Implikationen für den Standort Österreich) entgegenstehen, erarbeitet. Diese dient als Ausgangspunkt für die Beseitigung kontraproduktiver Anreize und Förderungen.

Zur Frage 8:

- Gemäß NEKP-Entwurf wird angestrebt ab 2021 nur noch Heizsysteme auf Basis erneuerbarer Energie einzusetzen. Ab wann wird es das notwendige Aus für Ölheizungen bei Neubau und Sanierung geben?

Bund und Bundesländer erarbeiten derzeit eine gemeinsame Wärmestrategie, die den Fokus auf eine deutliche Senkung des Wärmeenergiebedarfs der Gebäude sowie auf den Ersatz von fossilen Energieträgern durch erneuerbare Quellen und hocheffiziente Fernwärme legt. Einen wesentlichen Teil der Wärmestrategie bildet der langfristige, sozial verträgliche und vollständige Umstieg von Ölheizungen auf erneuerbare Energieträger.

Der Ausstieg aus Ölheizungen im Neubau soll laut #mission2030 – österreichische Klima- und Energiestrategie in allen Bundesländern ab spätestens 2020 erfolgen. Beim Ersatz bestehender Ölkessel sollen erneuerbare Energieträger zum Einsatz kommen. Ab spätestens 2025 soll ein sozial verträglicher Ausstieg aus dem fossilen Ölheizungsbestand eingeleitet

werden, beginnend mit Anlagen, die älter als 25 Jahre sind. Bis 2030 soll etwa die Hälfte der gegenwärtig rund 700.000 Ölheizungen durch innovative Energiesysteme auf Basis erneuerbarer Energie bzw. durch effiziente Fernwärme ersetzt werden. Letztlich sollen so in den nächsten 20 bis 30 Jahren fossile Ölheizungen gänzlich aus dem Wärmemarkt verdrängt werden.

Diese im Rahmen der #mission2030 – österreichische Klima- und Energiestrategie enthaltenen Vorgaben wurden in den Entwurf des integrierten Nationalen Energie- und Klimaplanes, der Ende 2018 an die Europäische Kommission übermittelt wurde, aufgenommen.

Um schon jetzt Anreize für erneuerbare Heizsysteme zu setzen, startete mit 1. März 2019 der „Raus aus dem Öl“-Bonus 2019. Für den Umstieg von einem fossilen auf ein alternatives Heizsystem stehen bis zu 5.000, -- Euro an Bundesförderung zur Verfügung.

Zur Frage 9:

- Eine der kosteneffizientesten und wirksamsten Maßnahmen zur Reduktion schädlicher Treibhausgase im Verkehrsbereich sind niedrigere Tempolimits auf Landes- und Bundesstraßen. Wird sich Ihr Ressort deshalb für niedrigere Tempolimits einsetzen?
 - a. Wenn ja, für welche Limits bis wann?
 - b. Wenn nein, warum nicht?

Zur Reduktion der Emissionen auf Österreichs Straßen hat sich das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus für ambitionierte Vorgaben der Europäischen Union für Fahrzeugherstellerinnen und -hersteller eingesetzt und als Beitrag zur Umsetzung des Leuchtturms 3 „E-Mobilitätsoffensive“ der #mission2030 – österreichische Klima- und Energiestrategie das Förderpaket „E-Mobilitätsoffensive 2019+2020“ gestartet (siehe Frage 2). Die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Österreichs Straßen liegt in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Zur Frage 10:

- Wie schätzen Sie in diesem Zusammenhang die 140 km/h Teststrecken auf österreichischen Autobahnen ein?

Die Maßnahme wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen seines Zuständigkeitsbereichs initiiert.

Zur Frage 11:

- Zusätzlich zur Beimischung von Agrotreibstoffen zu fossilem Benzin und Diesel werden kommunale und betriebliche Fuhrparkumstellungen auf pure Agrotreibstoffe bzw. auf Kraftstoffe mit über 50 % Agrotreibstoffgehalt forciert, insbesondere seitens des klima:aktiv mobil Programms Ihres Ressorts.
 - a. Können Sie ausschließen, dass dadurch der Einsatz von Agrotreibstoffen aus Palmöl gefördert wird?
 - b. Welche Maßnahmen werden ergriffen, dass Agrotreibstoffe aus Palmöl (FAME, HVO) nicht zum Einsatz kommen?

Grundsätzlich werden Fördermaßnahmen in diesem Bereich aufgrund des positiven Umwelteffekts durch den Einsatz von Biokraftstoffen gegenüber konventionellen Kraftstoffen gewährt. Der auf Ebene der Europäischen Union verpflichtende Nachweis des positiven Umwelteffekts im Rahmen der Nachhaltigkeitskriterien besteht unabhängig vom Ausgangsstoff des Biokraftstoffs in der Einhaltung der Mindesteinsparung an Treibhausgasemissionen gegenüber fossilen Kraftstoffen entsprechend den Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie (EU) 2018/2001.

Über den eingesetzten Anteil von Biokraftstoffen, die aus Palmöl hergestellt wurden, liegen für die geförderten Fuhrparkumstellungen keine Daten vor.

Zur Frage 12:

- Im Februar 2019 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Regelung von High-ILUC Agrotreibstoffen veröffentlicht. Dieser sieht Regelungen vor, die die Anrechenbarkeit von Agrotreibstoffen zur Erreichung der EU-Zielvorgaben aus Palmöl einschränken wird.
 - a. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit die vorgesehenen Ausnahmen nicht unzulässige Schlupflöcher darstellen?
 - b. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, damit es zu keinen unerwünschten Substitutionseffekten kommt?

Mit der Delegierten Verordnung der Europäischen Union vom 13. März 2019 wurden, in Ergänzung der Richtlinie (EU) 2018/2001, Kriterien bzw. Auflagen zur Einstufung von Rohstoffen mit niedrigem oder hohem Risiko für indirekte Landnutzungsänderungen für die Zertifizierung von Biokraftstoffen, flüssigen Biobrennstoffen und Biomasse-Brennstoffen festgelegt.

Das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus hat sich im Diskussionsprozess zu dieser Verordnung für eine möglichst strenge Regelung im Sinne des Umweltschutzes

ausgesprochen. Die nunmehr vorliegende Verordnung wurde gegenüber dem Erstentwurf im Sinne der Treffsicherheit auch entsprechend nachgeschärft. Dennoch sieht das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus die delegierte Verordnung kritisch und begrüßt in diesem Zusammenhang daher grundsätzlich die in der vorliegenden delegierten Verordnung festgeschriebene Überprüfung der Auswirkungen der nun gesetzten Maßnahmen im Jahr 2021.

Die Delegierte Verordnung der Europäischen Union wird am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten und ist mit allen enthaltenen Maßnahmen für die Mitgliedstaaten verbindlich. Die Kommission wird bis zum 30. Juni 2021 die relevanten Inhalte und die Wirksamkeit der Delegierten Verordnung überprüfen und diese gegebenenfalls ändern.

Zur Frage 13:

- In der Anfragebeantwortung 376/AB vom 27.04.2018 geben Sie an, dass Ihr Ressort der Bundesanstalt für Agrarwissenschaften den Auftrag erteilt hat, eine Studie über den Verbrauch von Palmöl in Österreich zu erarbeiten. Ist diese Studie öffentlich zugänglich? Wenn ja, wo?

Die angesprochene Studie wurde im Jahr 2018 unter dem Titel „Verbrauch von Palmöl, Palmkernöl und Kokosöl in Österreich 2015“ von der Bundesanstalt für Agrarwirtschaft veröffentlicht und ist unter <https://www.agraroekonomik.at/index.php?id=schriftenreihearchiv&K=0> abrufbar.

Zur Frage 14:

- Plant Ihr Ressort weitere Studien zum Verbrauch von Palmöl in Österreich in Auftrag zu geben, welche die Jahre nach 2015 untersuchen?

Bisher wurde keine weitere Studie zu Palmöl seitens des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus beauftragt.

Zur Frage 15:

- In der Anfragebeantwortung 376/AB vom 27.04.2018 geben Sie weiters an, dass der AMA empfohlen wurde, die Machbarkeit palmölfreier Futtermittel zu prüfen. Liegen die Ergebnisse der Prüfung vor? Wenn ja, sind sie öffentlich zugänglich? Wenn ja, wo?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der Anteil der Futtermittelindustrie gemessen am Gesamtverbrauch von Palm(kern)öl in Österreich ein äußerst geringer ist. Seitens der Agrarmarkt Austria Marketing GesmbH wurden bereits 2017 Erhebungen durchgeführt, in

welchen Futtermitteln und in welchem Ausmaß Palmöl eingesetzt wird. Diese Ergebnisse wurden 2018 überprüft und aktualisiert. Laut den bisher vorliegenden Analysen zeigt sich, dass die Ölpalme die produktivste Ölpflanze bezogen auf die Anbaufläche ist. Ein Ersatz durch andere Pflanzenöle - wie Kokosfett - würde folglich den Flächenverbrauch für die Erzeugung sogar noch weiter steigern. Mit dem Einsatz von Palmöl im Mastfutter verbessert sich die Schlachtkörperqualität, da das Abdominalfett fester wird. Bedingt durch den hohen Schmelzpunkt ist Palmöl sehr gut geeignet für den Einsatz in Pellets und verbessert auch die Haltbarkeit des Fettes und somit des Futtermittels.

Elisabeth Köstinger

