

**3249/AB**  
**= Bundesministerium vom 17.12.2025 zu 3719/J (XXVIII. GP)** bmf.gv.at  
**Finanzen**

**Dr. Markus Marterbauer**  
Bundesminister für Finanzen

Herrn Präsidenten  
des Nationalrates  
Dr. Walter Rosenkranz  
Parlament  
1017 Wien

Johannesgasse 5, 1010 Wien

---

Geschäftszahl: 2025-0.844.497

Wien, 17. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3719/J vom 17. Oktober 2025 der Abgeordneten Jakob Schwarz, Kolleginnen und Kollegen beeheire ich mich Folgendes mitzuteilen:

#### **Zu Frage 1**

*Wie oft tagte die Arbeitsgruppe „Kontraproduktive“ seit ihrer Gründung? Bitte um Angabe der Termine und der jeweiligen Sitzungsdauer.*

- a. Welche Organisationen, Unternehmen, öffentliche Stellen etc. waren bei den Terminen vertreten?*
- b. Welchen Zeitplan verfolgt das Ministerium mit der Arbeitsgruppe - wann sollen Ergebnisse veröffentlicht werden?*
- c. Wurden Aufträge zur Ausarbeitung von Maßnahmen an externe Stellen vergeben? Wenn ja mit welcher Aufgabenstellung und bis wann? Wenn nein, wer ist für die Ausarbeitung von Vorschlägen für den Abbau klimaschädlicher Subventionen verantwortlich?*
- d. Welche der vom WIFO analysierten klimaschädlichen Subventionen waren Gegenstand der Arbeitsgruppen-Treffen und welche Subventionen werden prioritär betrachtet?*

Folgende Sitzungen zur AG Kontraproduktive haben bisher stattgefunden:

- Kick-Off Termin der AG Kontraproduktive am 31. Jänner 2025, 14:00-15:30 Uhr. Seit der Sitzung am 30. Jänner 2025 wurde das Konzept zur AG Kontraproduktive Anreize und Subventionen, unter anderem auf Basis der neuen Verteilung der Zuständigkeiten gemäß Bundesministeriengesetz, überarbeitet. Es fanden unter dem „alten“ Prozess keine weiteren Sitzungen (nach dem 30.1.2025) statt. Im „neuen“ Prozess sind eine interministerielle Steuerungsgruppe, eine technische Arbeitsgruppe sowie ein wissenschaftlicher Beirat vorgesehen.
- Kick-off Sitzung der interministeriellen Steuerungsgruppe am 20. Oktober 2025, 11:00-13:00 Uhr;
- Erste Sitzung der technischen Arbeitsgruppe am 4. November 2025, 13:00-14:15 Uhr;
- Erste Sitzung des wissenschaftlichen Beirats am 4. November 2025, 14:30-16:00 Uhr.

Am Kick-Off-Termin am 30. Jänner 2025 nahmen folgende Ministerien bzw. Organisationen (inkl. NGOs und Interessenvertretungen) teil bzw. wurden hierfür eingeladen: BKA, BML, BMAW, BMK, BMSGPK, AK, OEGB, LKÖ, IV, WKÖ, UBA, Österr. Energie, Erneuerbare Energie Österreich, ARBÖ, VCOE, OEAMTC, Umweltdachverband, Global 2000, WWF, Greenpeace, WIFO, IHS, ECO-Austria, Bundesjugendvertretung, Seniorenrat, Städtebund, Gemeindebund, Verbindungsstelle der Bundesländer, Vorsitz der Bundesländer, Vertreterinnen und Vertreter der Bundesländer.

An der Kick-off Sitzung der interministeriellen Steuerungsgruppe am 20. Oktober 2025 nahmen die primär betroffenen Linienressorts teil.

An der ersten Sitzung der technischen Arbeitsgruppe am 4. November 2025 nahmen repräsentative Vertreterinnen und Vertreter relevanter Stakeholder aus den Linienressorts, Sozialpartner/Interessensvertreter und NGOs, darunter Vertreterinnen und Vertreter aus AK, OEGB, WKÖ, IV, Österr. Energie, Erneuerbare Energie Österreich, IHS, ARBÖ, VCOE, OEAMTC, Umweltdachverband, Global 2000, WWF, Greenpeace, Bundesjugendvertretung, Seniorenrat teil bzw. wurden hierfür eingeladen. In einem ersten Schritt liegt der Fokus auf Bundesebene.

An der ersten Sitzung des wissenschaftlichen Beirats (Scientific Board) am 4. November 2025 nahmen Vertreterinnen und Vertreter der folgenden neun wissenschaftlichen Einrichtungen teil: WIFO, IHS, Büro des Fiskalrats, Umweltbundesamt, IIASA, WU Wien, Uni Wien, BOKU, TU Wien.

Ziel der Arbeitsgruppe Kontraproduktive Anreize und Subventionen ist es, unter anderem auf Basis der Green Budgeting Methode des Bundes ([www.bmf.gv.at/greenbudgeting](http://www.bmf.gv.at/greenbudgeting)) kontraproduktive Anreize und Subventionen ordnungs-, förder- und steuerpolitischer Natur zu identifizieren und der politischen Ebene bis zum Sommer 2026 erste Empfehlungen im Umgang mit diesen Kontraproduktiven für die nächsten Budgetverhandlungen zum Budget 2027 (BVA 2027) bzw. für den Finanzrahmen 2027-2030 (BFRG-E 2027-2030) vorzulegen.

Es wurden keine Aufträge zur Ausarbeitung von Maßnahmen an externe Stellen vergeben. Der Umgang mit kontraproduktiven Maßnahmen wird in den drei Gremien der Arbeitsgruppe Kontraproduktive durch eine sequenzielle, sektorale Vorgehensweise systematisch bearbeitet. Während der Fokus des wissenschaftlichen Beirats auf der Ordnungspolitik liegt, beschäftigt sich die technische Arbeitsgruppe mit der Förder- und Steuerpolitik auf Bundesebene. Beide Gremien haben Berichtspflichten an die interministerielle Steuerungsgruppe. Die weitere Aufbereitung von Empfehlungen obliegt der interministeriellen Steuerungsgruppe.

In den kommenden Monaten werden die kontraproduktiven Maßnahmen im Rahmen einer sektoralen Herangehensweise eingehend behandelt, mit dem Ziel, fundierte Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Den laufenden Abstimmungs- und Bewertungsprozessen der Arbeitsgruppe Kontraproduktive kann dabei nicht vorgegriffen werden.

### **Zu Frage 2 und 3**

*2. Wie hoch sind die Kosten für die 2025 neu eingeführten klimaschädlichen Subventionen Abgabenbegünstigung für leichte Nutzfahrzeuge und Erhöhung des Pendlereuro in den Jahren 2025-2030 pro Jahr?*

*a. Wie hoch sind die Mindereinnahmen durch die 2025 neu eingeführte Abgabenbegünstigung für leichte Nutzfahrzeuge? Bitte für die Jahre 2025-2030 jährlich aufschlüsseln.*

*3. Mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet das Finanzministerium für die Mitte September angekündigte Ausweitung der Nova-Befreiung?*

Ziel der Abgabenbegünstigung für leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des diesjährigen Budgetbegleitgesetzes 2025 (BGBI I Nr. 25/2025) war, vor dem Hintergrund einer schwierigen wirtschaftlichen Lage in Österreich und einem drohenden dritten

Rezessionsjahr in Folge, den steigenden Kosten für Unternehmen gezielt entgegenzuwirken und die heimische Wirtschaft zu stärken. So werden wichtige Impulse für die heimische Wertschöpfung gesetzt und darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag dazu geleistet, dass Österreich auch in Zukunft wettbewerbsfähig und als Wirtschaftsstandort attraktiv bleibt. Außerdem werden Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die jeden Tag Verantwortung übernehmen und darauf angewiesen sind, zu ihrer Arbeitsstätte zu pendeln, mittels Erhöhung des Pendlereuros in wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ebenso gezielt unterstützt.

Die steuerlichen Mindereinnahmen der Ausnahme für leichte Nutzfahrzeuge von der Normverbrauchsabgabe (Kraftfahrzeuge, die hauptsächlich zur Güterbeförderung bestimmt sind) sind dem „Strategiebericht 2025 bis 2028 und 2026 bis 2029 gem. § 14 BHG 2013“ zu entnehmen (siehe [Strategiebericht 2025-2028 2026-2029 Budgetbericht 2025 2026 \(1\).pdf](#)). So beträgt das Volumen der Steuersenkung durch diese Maßnahme im Jahr 2025 rund 20 Millionen Euro und ab dem Jahr 2026 rund 50 Millionen Euro.

Im Rahmen der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) zum Budgetbegleitgesetz 2025 wird auf Basis vorliegender Expertenschätzungen davon ausgegangen, dass die Erhöhung des Pendlereuros zu jährlichen Mindereinnahmen von rund 110 Millionen Euro im Jahr 2026 und ab dem Jahr 2027 von rund 200 Millionen Euro jährlich führt. Die Schätzung basiert dabei auf Auswertungsdaten zur aktuellen Inanspruchnahme von Pendlerpauschale und Pendlereuro.

#### **Zu Frage 4 und 5**

*4. Welche direkten und indirekten Förderungen des Bundes, die im Förderungsbericht des Bundes aufscheinen, setzen klimaschädliche Anreize? Wie hoch sind die jährlichen Kosten jeweils?*

*5. Welche klimaschädlichen Subventionen, die das WIFO in seinem Bericht „Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich“ ausweist, sind nicht im Förderungsbericht enthalten?*

Die Analyse und der Umgang mit klimakontraproduktiven Subventionen und Anreizen in Österreich sind derzeit zentraler Gegenstand der Arbeiten der hierfür eigens eingerichteten Arbeitsgruppe „AG Kontraproduktive“. In den kommenden Monaten werden diese Themen – im Rahmen einer sektoralen Herangehensweise – eingehend

behandelt, mit dem Ziel, fundierte Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Den laufenden Abstimmungs- und Bewertungsprozessen der Arbeitsgruppe kann dabei nicht vorgegriffen werden.

### Zu Frage 6

*Wie hoch sind die Kosten für klimaschädliche Subventionen des Bundes im Jahr?*

Die aktuell laufenden Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe Kontraproduktive basieren auf der Green Budgeting Methode und der damit bereits durchgeföhrten Analysen. In diesem Zusammenhang wird auf folgende bisherige Arbeiten des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) zu Green Budgeting verwiesen:

- das **Green Spending Review Modul 1**  
([https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green\\_Budgeting/green\\_spending\\_reviews\\_des\\_bmf/modul\\_1\\_gruene\\_finanzstroeme\\_im\\_bundeshaushalt.html](https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green_Budgeting/green_spending_reviews_des_bmf/modul_1_gruene_finanzstroeme_im_bundeshaushalt.html))
- die **Green Budgeting Beilage zum Doppelbudget 2025/2026**  
([https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green\\_Budgeting/budgetbeilage\\_klima--und\\_umweltschutz.html](https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green_Budgeting/budgetbeilage_klima--und_umweltschutz.html))

Allfällige Ergebnisse und Erkenntnisse aus der AG Kontraproduktive werden in den nächsten Green Budgeting Beilagen zu den kommenden Bundesfinanzgesetzen veröffentlicht.

### Zu Frage 7

*Liegen dem Finanzministerium Informationen über klimaschädliche Subventionen (zB Stellplatzverpflichtungen) in den Bundesländern vor? Wenn ja, um welche Förderungen handelt es sich und wie hoch sind die jährlichen Kosten jeweils?*

Die bisherigen Analysen im Rahmen des Green Budgeting hatten vor allem die Bundesebene im Fokus. Im Rahmen des grünen Spending Review Moduls 2 ([https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green\\_Budgeting/green\\_spending\\_reviews\\_des\\_bmf/modul\\_2\\_identifikation\\_von\\_synergiepotentialen\\_mit\\_der\\_foerderlandschaft\\_der\\_bundeslaender.html](https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green_Budgeting/green_spending_reviews_des_bmf/modul_2_identifikation_von_synergiepotentialen_mit_der_foerderlandschaft_der_bundeslaender.html)) wurden jedoch auch die Länderbudgets anhand der Green Budgeting Methode aus Sicht des BMF analysiert. Aktuell werden im Rahmen von Pilotprojekten mit anderen Gebietskörperschaften, unter anderem im Zuge der FAG-Pilotprojekte mit den Ländern,

Analysen in Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten der Länder durchgeführt und präzisiert.

### Zu Frage 8

*Wie hoch sind die jährlichen Mindereinnahmen durch den geringeren Steuersatz für Gasöl („Dieselprivileg“)? Bitte um jährliche Angabe für die Jahre 2015-2025.*

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die unterschiedliche Besteuerung im Bereich der Mineralölsteuer bei Benzin und Diesel historisch begründet ist. In Österreich, wie auch in anderen europäischen Staaten, wurde und wird Diesel, unter anderem vor dem Hintergrund der weitgehenden unternehmerischen Nutzung, günstiger besteuert. Diese historische Grundsystematik wurde auch in der geltenden Energiesteuerrichtlinie abgebildet.

Die jährlichen Mindereinnahmen durch die niedrigere Besteuerung von Diesel sind insbesondere vor dem Hintergrund unterschiedlichster Wechselwirkungen im Zusammenhang mit der Mineralölsteuer zu bewerten. So wären für die Berechnung vor allem die zukünftige Entwicklung des CO<sub>2</sub>-Preises – welcher Treibstoffe in Abhängigkeit ihres CO<sub>2</sub>-Gehalts verteuert – sowie der Tanktourismus, der bei Anhebung der Dieselbesteuerung, negative Auswirkungen auf die Steuereinnahmen haben würde, maßgeblich. Außerdem ist unklar, was unter dem „Dieselprivileg“ verstanden wird bzw. wie hoch der Steuersatz ausfallen müsste, wäre das „Dieselprivileg“ nicht gegeben. Klar ist weiters, dass die unterschiedlichen Treibstoffe nicht direkt miteinander vergleichbar sind. Gründe dafür sind unter anderem der Energiegehalt, Feinstaubemissionen oder die (biogenen) Beimischungen.

Allgemein stellt sich ebenso die Frage welche Art von Mineralöl(en) in der Anfrage gemeint ist (sind). Im Folgenden wird davon ausgegangen, dass die Frage zum „Dieselprivileg“ auf den von der Masse an Diesel-PKW getankten Treibstoff abzielt – es ist dies das Gasöl mit einem Gehalt an biogenen Stoffen von mindestens 66 von 1.000 Litern und einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg.

Aktuell kommt auf dieses Mineralöl ein Steuersatz von 397 Euro pro 1.000 Litern zur Anwendung. Bekannt ist, wie sich der Verbrauch des relevanten Gasöls in den letzten Jahren (konkret die versteuerten Mengen) entwickelt hat. Der untenstehenden Tabelle sind die bereits verfügbaren Mengendaten für 2015-2024 zu entnehmen:

Verbrauch Dieselöl (aktuell gem. § 3 Abs. 1 Z.4 lit.a Mineralölsteuergesetz) in Mrd. Litern:	
2015	7,54
2016	7,77
2017	7,58
2018	7,55
2019	7,26
2020	6,32
2021	6,74
2022	6,41
2023	6,49
2024	6,12

Je nach zu Grunde gelegtem „richtigem“ Steuersatz zur Beseitigung des „Dieselprivilegs“, ergibt sich – in statischer Betrachtung – das theoretische Zusatzaufkommen als Produkt der Differenz des den Überlegungen zu Grund gelegten höheren Steuersatzes und des geltenden Steuersatzes und der versteuerten Mengen. Zusätzlich zu berücksichtigen ist dabei die Differenz des Anteils der Umsatzsteuer, die auf die jeweilige Verbrauchsteuer zu zahlen ist. Je nach Höhe der den diesbezüglichen Überlegungen zu Grunde gelegten Änderung wäre von unterschiedlichen Verhaltenseffekten auszugehen, die das Zusatzaufkommen in dynamischer Betrachtung einschränken würden.

### Zu Frage 9

*Wie hoch sind die jährlichen Mindereinnahmen durch den Sachbezugsdeckel bei privat genutzten, betrieblichen Kfz („Dienstwagenprivileg“)?*

Derzeit ist die Bemessungsgrundlage bei einem zugerechneten Sachbezug für Privatnutzung eines Firmen-PKW bei einem Fahrzeugpreis von 48.000 EURO gedeckelt. Nachdem keine konkrete Preisverteilung der in Österreich als Firmen-PKW mit Sachbezug zugelassenen Fahrzeuge vorliegt, kann keine Dimensionierung eines möglichen Zusatzaufkommens bei Aufhebung der Deckelung erfolgen.

**Zu Frage 10**

*Wird die geplante „Fördertaskforce“ einen Schwerpunkt auf klimaschädliche Anreize durch Förderungen legen?*

- a. Wenn ja, auf welche klimaschädlichen Förderungen?*
- b. Wenn nein, warum nicht?*

Die interministerielle Förder-Task Force wurde am 21. Juli 2025 eingerichtet. Ziel der Arbeitsgruppe ist die Analyse der bestehenden Förderlandschaft sowie die Zuordnung der im Strategiebericht vorgesehenen Einsparungen im Förderbereich.

Parallel dazu arbeiten weitere Arbeitsgruppen, darunter die AG Kontraproduktive, die sich speziell mit klimakontraproduktiven Anreizen und Subventionen in der Förder-, Ordnungs- und Steuerpolitik auseinandersetzt.

In der Förder-Task Force werden verschiedene Aspekte der Förderlandschaft mit Verbesserungspotenzial beleuchtet, unter anderem auch unerwünschte Wechselwirkungen zwischen Förderungen. Die Betrachtung erfolgt jedoch allgemein über verschiedene Themenbereiche hinweg; da es ja eine eigene Arbeitsgruppe speziell zur Identifikation klimakontraproduktiver Maßnahmen gibt, wird es als sinnvoll erachtet, sich auf deren Ergebnisse zu stützen und eine doppelte Bearbeitung desselben Themas zu vermeiden. Zwischen den Arbeitsgruppen erfolgt daher eine fortlaufende Abstimmung.

**Zu Frage 11**

*Welchen realen Wertverlust gab es bei der Mineralölsteuer durch die nicht-Indexierung seit der letzten Anpassung der Steuer? Wie hoch wären die Einnahmen aus der Mineralölsteuer 2024 gewesen, wäre die Steuer jährlich an die Inflation angepasst worden?*

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der Mineralölsteuer um eine Mengensteuer handelt, die, unabhängig vom Preis des Kraftstoffs, auf die verkaufte Menge erhoben wird.

Die letzte Anpassung der Mineralölsteuer erfolgte Anfang des Jahres 2011. Seitdem ist der Verbraucherpreisindex bis zum Jahr 2024 um 43,6 % angestiegen (VPI 2010, Jahresdurchschnitt 2011 vs. 2024). Das Aufkommen aus der Mineralölsteuer betrug im Jahr 2024 rund 3,8 Milliarden Euro.

Bei entsprechender Valorisierung um die Preisentwicklung seit 2011 hätte das Aufkommen demnach – statisch gerechnet – rund 5,5 Milliarden Euro betragen. Mögliche Verhaltensanpassungen der Steuersubjekte sind in der Berechnung jedoch nicht berücksichtigt.

## Zu Frage 12

*Das Bundesfinanzministerium rechnet nach derzeitigem Stand mit Kosten in Milliardenhöhe für Zertifikatskäufe, da Österreich die Klimaziele zu verfehlten droht. Hat das Finanzministerium Schätzungen, wie sich die im NEKP festgeschriebene Einsparung von rund 2 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente im Jahr durch Abschaffung von klimaschädlichen Subventionen auf diese Kosten für Zertifikatskäufe auswirken würden?*

*a. Auch wenn die Entwicklung der Zertifikatkosten aktuell nicht klar zu prognostizieren ist, muss Österreich eine Risikoabschätzung vornehmen. Mit welchen durchschnittlichen Kosten (oder welchem Kostenbereich) pro Zertifikat kalkuliert ihr Ressort aktuell für das Abrechnungsjahr 2032?*

*b. Gibt es Überlegungen, dass Österreich im Rahmen der Effort Sharing Regulation schon vor 2032 Flexibilitäten nutzt (z.B. Borrowing)? Wenn ja, welche Optionen werden geprüft? Wenn nein, warum nicht?*

Das BMF hat in diesem Kontext in den vergangenen Jahren mehrere fundierte Schätzungen zu diesem Thema vorgenommen. Die Erkenntnisse dieser Abschätzungen wurden unter anderem in der langfristigen Budgetprognose 2022, in der Green Budgeting Beilage 2025/2026 sowie in einer externen Studie der Kommunalkredit Public Consulting im Auftrag des BMF veröffentlicht. In einigen dieser Abschätzungen werden verschiedene Zertifikatspreise analysiert, unter anderem um die abschätzbaren Preisunsicherheiten transparent darzustellen. Das BMF ist im regelmäßigen Austausch mit verschiedenen Stakeholdern, inkl. dem Umweltbundesamt, um die bestehenden Unsicherheiten bestmöglich einzuschätzen zu können (etwa im LULUCF-Bereich). Grundsätzlich sind die Berechnungen nach wie vor preis- und angebotsabhängig und vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklungen auf europäischer Ebene dynamisch zu bewerten. Die nächste Abschätzung des BMF in diesem Kontext wird im Rahmen der langfristigen Budgetprognose 2025 berücksichtigt. Allfällige Empfehlungen der AG Kontraproduktive sind gesamthaft aus fiskalischer und klimapolitischer Sicht auch im Hinblick auf das Budgetrisiko zu analysieren.

Österreich nutzt bereits seit Beginn der Periode der Effort-Sharing Regulation mehrere Flexibilitäten (ETS-Flexibilität, Banking). Die Nutzung von Borrowing ist aus BMF-Sicht

gemäß derzeitigen THG-Projektionen nicht kosteneffektiv. Eine allfällige Nutzung von weiteren Flexibilitäten ist auf Basis von zukünftigen Daten und Entwicklungen (u.a. Inventurergebnisse, Treibhausgasprojektionen, technische Korrekturen im Rahmen der LULUCF-VO) zu bewerten.

### Zu Frage 13

*Wie hoch sind die Einsparungen für das Bundesbudget durch die Preiserhöhung des Klimatickets (ohne die Abschaffung des Gratis-Klimatickets für 18-jährige )? Bitte für die Jahre 2025-2029 jährlich aufzuschlüsseln.*

Die Einsparungen für das Bundesbudget durch die Preiserhöhung des Klimatickets (ohne die Abschaffung des Gratis-Klimatickets für 18-jährige) lässt sich wie folgt aufschlüsseln:

Mio. Euro	2025	2026	2027	2028	2029	2025 - 2029
Minderbedarf Preisanpassung	-1,700	-15,700	-42,100	-53,800	-54,200	<b>-167,500</b>
Mehreinnahmen Preisanpassung	1,900	15,200	13,100	13,800	12,900	<b>56,900</b>
<b>Gesamt</b>	<b>-3,600</b>	<b>-30,900</b>	<b>-55,200</b>	<b>-67,600</b>	<b>-67,100</b>	<b>-224,400</b>

Der budgetäre Konsolidierungsbeitrag ergibt sich aus der gemäß § 1 Abs 4 KlimaticketG vorgesehenen jährlichen Indexierung und einer außerordentlichen Preissteigerung.

Die Abschätzung der Minderbedarfe durch einen einhergehenden Absatzrückgang, sowie Mehreinnahmen aufgrund von geänderten Mengenfaktoren (negativ) und Preisfaktoren (positiv) erscheint plausibel, bleibt jedoch im Vollzug abzuwarten.

Der Bundesminister:

Dr. Markus Marterbauer

Elektronisch gefertigt

