



Per Mail an: reto.burkard@bafu.admin.ch

Bern, 15. Juli 2021

Totalrevision der Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir trotz der Ablehnung des revidierten CO₂-Gesetzes nutzen möchten, um Stellung zu einigen Elementen zu beziehen. Denn auch die Beibehaltung des bestehenden CO₂-Gesetzes bedingt Anpassungen der geltenden CO₂-Verordnung. Wir möchten dabei auch auf Mängel in der aktuellen CO₂-Verordnung eingehen, die sofort korrigiert werden sollten, denn sie können und sollen auch ohne neues CO₂-Gesetz korrigiert werden (Teil a.). Zudem möchten wir auf die Änderung der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung (ChemRRV; [SR 814.81](#)) eingehen, um bestimmte Quellen von Lachgasemissionen wie sie bei der Lonza entdeckt wurden, besser eindämmen zu können (Teil b.).

a. Verordnung über die Verminderung von Treibhausgasemissionen (CO₂-Verordnung)

Kompensation der CO₂-Emissionen bei Treibstoffen und Bescheinigungen für Emissionsverminderungen und Speicherung von Kohlenstoff (Senkenleistung von Wald und Böden)

- *Die Bindung von Kohlenstoff in biologischen Senken (im Wald und in Böden) und geologischen Senken (im Untergrund und in nicht-organischen Baustoffen) ist neu als Kompensationsmassnahme der CO₂-Emissionen bei Treibstoffen zugelassen. Damit die Senkenleistung dauerhaft erhalten bleibt, unterliegen die -zugehörigen Grundstücke einer öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung, die im Grundbuch angemerkt wird. Ist die Speicherung des Kohlenstoffs nicht mehr gewährleistet, können die dafür ausgestellten Bescheinigungen nicht mehr an die Kompensationspflicht angerechnet werden. Wurden die entsprechenden Bescheinigungen bereits zur Erfüllung der Kompensationspflicht abgegeben, ist eine äquivalente Menge von weiterhin gültigen Bescheinigungen abzugeben.*
- **Die SP Schweiz begrüsst es sehr, dass neu auch die Bindung von Kohlenstoff in biologischen Senken (im Wald und in Böden) und geologischen Senken (im Untergrund und in nicht-organischen Baustoffen) als Kompensationsmassnahme der CO₂-Emissionen bei Treibstoffen zugelassen werden sollen (Art. 103 Abs. 5).**

- *Projekte und Programme, die eine Erhöhung der Senkenleistungen von Kohlenstoff bezwecken, müssen die Permanenz dieser zusätzlichen Kohlenstoffspeicherung sicherstellen. Gemäss BR-Entscheidung vom 28.8.2019 sollen der Ausstoss von Treibhausgasen und die CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre spätestens im Jahr 2050 in einem Gleichgewicht sein (Netto-Null-Emissionen). Mit erhöhten Senkenleistungen kompensierte verkehrsbedingte CO₂-Emissionen dürfen somit als Mindestanforderung 30 Jahre nach Wirkungsbeginn, konsequenterweise aber auch danach, nicht in die Atmosphäre entweichen (Art 106 Abs. 1 Bst. a).*
- Im Art. 106 wird die Permanenz der Kohlenstoffspeicherung geregelt. Da Kompensationsprojekte normalerweise CO₂-Emissionen ausgleichen sollen, die eine atmosphärische Verweildauer von mehreren Hundert bis Tausende von Jahren aufweisen, ist es für uns unverständlich, weshalb eine Permanenz von nur 30 Jahren eingefordert wird. Denn alle Szenarien zeigen, dass nach Erreichen des Netto-Null-Jahres die Emissionen langfristig sogar negativ sein müssen. Die Permanenz von CO₂-Speichern ist also essenziell. **Wir beantragen deshalb den Zeithorizont dem Vorsorgeprinzip folgend auf unbeschränkt zu erhöhen:**

Art. 106 Anforderungen an die Bescheinigungen für die Speicherung von Kohlenstoff

¹ Für Projekte und Programme, die Kohlenstoff in biologischen oder geologischen Senken speichern, werden Bescheinigungen ausgestellt, wenn:

 - a. die Permanenz der Kohlenstoffbindung unabhängig von der Projektdauer ~~bis mindestens 30 Jahre nach Wirkungsbeginn~~ ausreichend sichergestellt ist und dies glaubhaft und nachvollziehbar dargelegt wird;
- Zudem bleibt für uns völlig unklar, weshalb ursprüngliche Bescheinigungen aus Sequestrierungsprojekten, welche nachträglich wieder zu Emissionsquellen wurden, zurück an die kompensationspflichtige Person gehen soll. Denn die Bescheinigung hat nicht nur den Marktwert, sondern auch den ursprünglichen Bescheinigungsgrund verloren und sollte besser vernichtet werden. **Deshalb beantragen wir die Streichung dieser Rückerstattung:**

Art. 106 Anforderungen an die Bescheinigungen für die Speicherung von Kohlenstoff

[...]

² Ist die Permanenz der Speicherungen von Kohlenstoff nicht mehr gewährleistet, können die dafür ausgestellten Bescheinigungen nicht mehr an die Erfüllung der Kompensationspflicht angerechnet werden. Wurden Bescheinigungen für solche Projekte oder Programme bereits an die Erfüllung der Kompensationspflicht angerechnet, so:

 - a. werden diese entsprechend gekennzeichnet ~~und der kompensationspflichtigen Person rückerstattet~~;

Emissionshandelssystem (EHS)

- In der Substanz halten wir an der Stellungnahme zur letztjährigen Verordnungsänderung fest. In folgenden zwei Punkten bitte wir aber die Verwaltung, die Festlegungen zu überprüfen:
 1. Die Massnahmen zur Einschränkung von Covid-19 haben in einzelnen EHS-Branchen, insbesondere der Luftfahrt, zu starken Schwankungen der Emissionen geführt. Die ursprüngliche Annahme, dass sich Aktivitätsniveaus von Jahr zu Jahr nur wenig ändern und man mit Durchschnittswerten über mehrere Jahre operieren kann, erweist sich hier als falsch. **Um ungerechtfertigte Überzuteilungen zu verhindern, sollte deshalb das Anpassungssystem flexibler gehandhabt werden.**
 2. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung dürfte bereits bekannt sein, wie das EU-ETS reformiert wird, um die deutlich höhere Emissionsreduktionsleistung erbringen zu müssen (um das EU -55%-Ziel zu erreichen). **Das Ziel muss deshalb sein, dass die Schweiz die neue Regelung zeitgleich übernehmen kann. Auf jegliche rechtliche Zusicherungen, die dies erschweren, ist deshalb zu verzichten.** Falls zwingend nötig wäre eine kurzfristige Anpassung des Gesetzes via Bundesbeschluss zeitlich zu beschleunigen.

Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen (Emissionsvorschriften bei den Wagen)

- Artikel 20 definiert die Erstinverkehrsetzung eines Fahrzeugs und übernimmt dabei weitgehend die entsprechende Definition des bisherigen Artikels 17. Unter der bisherigen Ausnahmebestimmung vom Geltungsbereich wurde ein markanter Anstieg von Importen von ausge-

nommenen Fahrzeugen in die Schweiz beobachtet. Um solch potenziellen Missbräuchen entgegenzuwirken, wird die Frist für die Definition des erstmaligen Inverkehrsetzens angepasst und um ein Fahrleistungskriterium ergänzt (Art. 20 Abs. 3). Die Verordnungen der EU geben eine analoge Frist von drei Monaten vor, die angesichts des importbasierten und kaufkraftstarken Markts in der Schweiz vorliegend länger ausgestaltet wird.

- **Die SP Schweiz begrüsst die Verschärfung in Art. 20.** Abs. 1 ist essenziell, um Umgehungen der Zielvorgabe zu verhindern (z.B. durch Inverkehrsetzen von Elektroautos im Ausland, die einschliessend der Schweizer Zielerreichung angerechnet werden). Auch Abs. 3 ist aus unserer Sicht geeignet, um das Phänomen der Umgehung von Zielvorgaben durch Scheinoccasionen, die sechs Monate im Ausland immatrikuliert waren, um sie anschliessend ohne Anrechnung an die CO₂-Zielvorgaben als Neuwagen in der Schweiz zu verkaufen, zu bekämpfen. Sollten die jährlichen Daten überraschenderweise zeigen, dass die Mindestfahrleistung von 5000 km nicht geeignet ist, um diese Scheinoccasionen zu verhindern, wäre die Verordnung anzupassen.
- Bezüglich des **Art. 29 Individuelle Zielvorgabe** gehen wir aufgrund des Votums von Kommissionsprechers Damian Müller im Ständerat davon aus, dass die Schweiz auf die Übernahme der ZLEV-Werte (*zero and low vehicle values*) der EU verzichtet, welche Importeure mit hohem Anteil an Elektro- und anderen fossilfrei betriebenen Fahrzeugen über die tatsächlich realisierten CO₂-Reduktionen dieser Fahrzeuge hinaus mit weniger ambitionierten Flottenzielen belohnen würde.
- Zu den beiden **Artikeln 33 und 36 Berücksichtigung von Ökoinnovationen** haben wir folgende Bemerkung bzw. Antrag: Viele der anrechenbaren Ökoinnovationen waren vor Jahren innovativ, sind nun aber bei Neuwagen schon sehr verbreitet (z.B. LED-Beleuchtung) – insbesondere bei der Schweizer Neuwagenflotte. Die vom ICCT zusammengetragenen Statiken zeigt, dass der Anteil der Fahrzeuge mit sogenannten «Ökoinnovationen» in Ländern mit hoher Kaufkraft wie Deutschland, Schweden, Österreich und den Niederlanden am höchsten ist. Es ist deshalb nicht angebracht, dass sich die Verordnung am EU-Durchschnitt orientiert. Zudem werden die wahren Ökoinnovationen (rein elektrisch und anderweitig fossilfrei betriebene Fahrzeuge und die Verwendung erneuerbare synthetische Treibstoffe) mit den restlichen Bestimmungen bereits an die Zielerreichung angerechnet. Weitere Ökoinnovationen sind nur dann auf Gesuch hin anrechenbar, wenn auch im Kontext der aktuellen Schweizer Neuwagenangebots es sich um ein innovatives Produkt handelt. Folglich beantragen wir folgende Änderung:

Art. 33 Berücksichtigung von Ökoinnovationen

¹ Berücksichtigt wird eine CO₂-Verminderung durch den Einsatz von Ökoinnovationen ~~nach Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631²⁴ auf Gesuch hin, wenn der Hersteller oder Importeur nachweist, dass auch für den Schweizer Neuwagenmarkt die Verminderung innovativen Charakter hat.~~ Bei Kleinimporteuren wird eine solche Verminderung bis höchstens 7g CO₂/km berücksichtigt.

² Die aufgrund von Ökoinnovationen erzielten CO₂-Verminderungen, ~~die im COC ausgewiesen sind,~~ werden mit den folgenden Faktoren multipliziert, wobei das Ergebnis arithmetisch auf ein Zehntel Gramm CO₂/km gerundet wird

a im Jahr 2022: 1.7

b im Jahr 2023: 1.5

[Art 36 keine Anpassung da dank Querverweis analoges Vorgehen für Grossimporteure sichergestellt]

- In **Art. 40 Ersatzleistung bei Grossimporteuren** ist nicht einsichtig weshalb in jeden Fall abgerundet werden soll, statt arithmetisch üblich zu runden, wie das auch bei der Rundung der individuellen Zielvorgabe gemäss Anhang 3 Ziff. 1.1. bzw. 1.2. der Fall ist.

Art. 40 Ersatzleistung bei Grossimporteuren

[...]

² Emissionen, welche die individuelle Zielvorgabe überschreiten, werden zur Berechnung des zu entrichtenden Betrags auf das nächste Zehntel Gramm CO₂/km ~~abgerundet~~ arithmetisch gerundet.

Berichterstattung und Information der Öffentlichkeit

- **Bei der Berichterstattung nach Art. 44 Abs. 3 zur Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb gehen wir davon aus, dass jeweils auch die Diskrepanz in g CO₂/km, die sich rein aus Veränderungen der Zahl von plug-in-Hybrid-Zulassungen ergeben, ausgewiesen werden.** Die für das Flottenziel relevanten Labormessungen von plug-in-Hybriden mit ihren realitätsfremden Annahmen, sind wohl die wichtigste Ursache für die Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb. Selbstverständlich ist auch bei den reinen Verbrennern die im Vergleich zur EU unterschiedliche Flottenzusammensetzung bei der jährlichen Quantifizierung der Diskrepanz zum realen Fahrbetrieb mindestens modellhaft zu berücksichtigen.
- **Wir begrüßen auch jährliche Information der Öffentlichkeit über die Angaben nach Artikel 20 *Erstmaliges Inverkehrsetzen*.** Wir gehen davon aus, dass diese Berichterstattung nach Art. 20 nicht nur Art. 20 Abs. 2¹ sondern auch Art. 20 Abs. 1² umfasst. Wie sich die Anzahl der in Verkehr gesetzten Elektrofahrzeuge pro Importeur vor und nach der neuen Neuerung (in Kraft seit 2021) verändert hat, ist von öffentlichem Interesse, um einen indirekten Hinweis auf das Ausmass dieser Umgehungsversuche, die der Verordnungsänderung von Art. 20 Abs. 1 vorangingen, zu erhalten.

Technische Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und leichten Sattelschleppern sowie schweren Fahrzeugen → Zwischenziele

- *Auf die Festlegung von Zwischenzielen zusätzlich zu den jeweils für 5 Jahre geltenden Zielwerten (Art. 13 Abs. 1 CO₂-Gesetz revidiert; Art. 10a Abs. 1 CO₂-Gesetz; [SR 641.71](#)) wird vorläufig weiterhin verzichtet und erst in Erwägung gezogen, wenn die CO₂-Werte während der Periode 2020–2024 stagnieren sollten.*
- Wir bedauern sehr, dass auf die Festlegung von Zwischenzielen verzichtet werden soll. Auch trotz des Neins zum revidierten CO₂-Gesetz **möchten wir beantragen, dass der Bundesrat gemäss Art. 10a Abs. 1 CO₂-Gesetz zukünftig Zwischenziele für die Zielwerte festlegt.** Denn bezüglich den Strassenverkehrsemissionen im Allgemeinen und bei den Neuwagenemissionen im Speziellen ist die Schweiz im internationalen Vergleich noch immer Schlusslicht und weit weg von einer Paris-Abkommen kompatiblen Klimapolitik. Es enttäuscht deshalb, dass der Bund längst nicht alle ihm auf dem Verordnungsweg bietenden Möglichkeiten ausschöpft, um die Neuwagenemissionen (im Jahr 2020 für PWs offenbar 124g CO₂/km für 100% der Flotte) den gesetzlichen Vorgaben (im Jahr 2020 für PWs 95g CO₂/km für 85% der Flotte) auch nur anzunähern.

Sektorielle Ziele (Reduktionsziel)

- *In Art. 3 Abs. 1 nutzt der BR seine Kompetenz nach Art. 3 Abs. 4 des CO₂-Gesetzes und legt für die Sektoren Gebäude (minus 65%), Verkehr (minus 25%), Industrie (minus 35%) und erstmals auch für die Landwirtschaft (minus 20%) Unterziele für das Jahr 2030 fest. Mit Ausnahme der Landwirtschaft knüpfen die Sektorziele an den Zielen für 2020 an (Gebäude minus 40%, Industrie minus 15%, Verkehr minus 10%) und ergeben sich aus der geschätzten Wirkung der Massnahmen in den jeweiligen Sektoren. Das Sektorziel für die Landwirtschaft ist aus dem Absenkepfad der Klimastrategie Landwirtschaft abgeleitet, die bis 2050 eine Verminderung der landwirtschaftlichen Emissionen um mindestens ein Drittel gegenüber dem Wert von 1990 vorsieht, und bedingt gegenüber den bereits eingeleiteten Massnahmen eine zusätzliche Verminderung um 0,2 Mio. Tonnen CO₂eq. Zwischen 2020 und 2030 wird grundsätzlich von einem linearen Absenkepfad ausgegangen. Dafür notwendige Massnahmen müssen in erster Linie über die Landwirtschaftsgesetzgebung herbeigeführt werden. Der internationale Luft-*

¹ Abs. 2: Das Inverkehrsetzen in einem Zollausschlussgebiet nach Artikel 3 Absatz 3 des Zollgesetzes vom 18. März 2005¹⁷ (ZG) sowie in Liechtenstein gilt als Inverkehrsetzen in der Schweiz. Das Inverkehrsetzen in einem Zollanschlussgebiet nach Artikel 3 Absatz 2 ZG, mit Ausnahme von Liechtenstein, gilt als Inverkehrsetzen im Ausland.

² Abs. 1: Als erstmals in der Schweiz in Verkehr gesetzt gelten Fahrzeuge, die erstmals zum Verkehr in der Schweiz zugelassen werden und bei denen die in der erstmaligen Zulassung festgelegte Verwendung der tatsächlichen Verwendung durch die Endabnehmerin oder den Endabnehmer entspricht.

und Schiffsverkehr wird im Einklang mit der UNO-Klimakonvention weder bei der Gesamt- noch bei der Sektorzielerreichung berücksichtigt.

- **Die Energieperspektiven 2050 des BFE gehen im Sektor Landwirtschaft von einem Ausstoss von 6 Mio. t CO₂-eq aus. Bis 2050 sollte dieser auf 4.6 Mio. t CO₂-eq gesenkt werden. Wir sind der Meinung, dass dies ungenügend ist, um das Klimaziel zu erreichen. Es braucht dringend Massnahmen, um den Methan- und Lachgasausstoss zu senken. Zudem muss die Kohlenstoffsequestrierung gefördert werden.**
- **Aber auch für die Bereiche Gebäude, Verkehr und Industrie braucht es schärfere Ziele. Sofern der Bundesrat die Zielsetzungen für die verschiedenen Sektoren trotzdem festschreibt oder anpasst fordern wird eine Beschleunigung der Absenkpfade.**

Flugticketabgabe

- *Auf 2022 wird neu eine Abgabe auf Flugtickets eingeführt, die für Abflüge ab Schweizer Flugplätzen oder im Fall des Flughafens Basel-Mulhouse nach schweizerischem Recht ausgestellt werden (Art. 135 Abs. 1). Die Abgabe wird auf Flugtickets von Linien- und Charterflügen, nicht jedoch für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt erhoben (Abs. 1 und Art. 2 Bst. i und j). Als Abflüge nach schweizerischem Recht gelten Abflüge ab sämtlichen Flugplätzen der Schweiz (Abs. 2 Bst. a). Ein Flugplatz umfasst als Oberbegriff alle Flughäfen, Flugplätze und Flugfelder. Am Flughafen Basel-Mulhouse wird die Abgabe auf Abflügen ab dem Schweizer Sektor (BSL) erhoben, für die Schweizer Verkehrsrechte gelten (Bst. b).*
- *Die Höhe der Flugticketabgabe richtet sich nach der Beförderungsklasse und der Distanz der Flugreise bis zum Endziel der auf dem Ticket abgebildeten Flugreise (Zielflugplatz). Die Reisedistanz bemisst sich als Grosskreisdistanz zwischen den beiden Punkten. Die Länder und Regionen werden in Kurzstrecke, Mittelstrecke und Langstrecke aufgeteilt (Abs. 2). Für die Abgabehöhe nach Absatz 1 ist die Grosskreisdistanz zwischen dem Startflugplatz in der Schweiz bzw. Basel-Mulhouse und dem Zielflugplatz massgebend. Als Zielflugplatz gilt das Endziel der Flugreise: ein Flug ab Zürich nach New York mit einer Zwischenlandung von weniger als 24 Stunden in London gilt als Langstreckenflug mit Zielflugplatz New York. Dies unabhängig davon, ob in London mit dem gleichen Flugzeug (Transit) oder einem anderen Flugzeug (Transfer) weitergeflogen wird (Abs. 3). Liegt der Flugplatz der Zwischenlandung weiter vom Startflugplatz entfernt als der Zielflugplatz, ist der am weitesten entfernte Flugplatz der Zwischenlandung massgebend: ein Flug ab Zürich nach London mit einer Zwischenlandung in New York von weniger als 24 Stunden in New York, gilt als Langstreckenflug mit Zielflugplatz New York (Abs. 4). Massgebend sind die Angaben auf dem Ticket. Die Flugticketabgabe beträgt für Kurzstreckenflüge: 30 Fr. für die tiefste Beförderungsklasse, 60 Fr. für alle anderen Beförderungsklassen. Für Mittelstreckenflüge: 60 Fr. für die tiefste Beförderungsklasse, 90 Fr. für alle anderen Beförderungsklassen. Für Langstreckenflüge: 90 Fr. für die tiefste Beförderungsklasse, 120 Fr. für alle anderen Beförderungsklassen.*
- **Grundsätzlich begrüsst die SP Schweiz die Einführung von Flugticketabgaben sowie von Abgaben auf die allgemeine Luftfahrt. Wir sind der Meinung, dass man diese Art von Lenkungsabgaben wiederum diskutieren sollte, gegebenenfalls mit andern Beträgen, die progressiver ausgestaltet sind (d.h. vor allem für höhere Klassen einen höheren Betrag als bisher vorgesehen).**

b. Verordnung zur Reduktion von Risiken beim Umgang mit bestimmten besonders gefährlichen Stoffen, Zubereitungen und Gegenständen (Chemikalien-Risiko-Reduktionsverordnung; ChemRRV)

- *Das Chemikalienrecht sieht bislang keine Einschränkungen oder Verbote im Umgang mit Lachgas (Distickstoffmonoxid, N₂O) vor. Zwar enthält die ChemRRV in Anhang 1.5 über in der Luft stabile Stoffe Vorschriften über treibhausgaswirksame Stoffe, diese betreffen jedoch hauptsächlich fluorierte Treibhausgase, welche als Ersatzstoffe für die in Anhang 1.4 regulierten ozonschichtabbauenden Stoffe zum Einsatz kamen und weiterhin kommen.*

- Um Lachgasquellen, wie sie bei der Lonza in Visp im Jahr 2018 entdeckt wurden, besser einzudämmen, soll Distickstoffmonoxid in der ChemRRV als in der Luft stabiler Stoff aufgeführt werden, so dass in chemischen Prozessen als Nebenprodukt entstehendes N₂O umgewandelt werden muss.
- **Die SP Schweiz begrüsst diese Änderung mit Nachdruck.** Damit wird die dringend nötige Reduktion der nichtfossilen Treibhausgasemissionen unterstützt. Es darf nicht sein, dass solche immensen Lachgasquellen, wie es sie bei der Lonza in Visp gibt, erst Jahre nach «Inbetriebnahme» entdeckt und eingedämmt werden. **Wir finden es allerdings unangebracht, in Ziffer 9 Pflichten bei chemischen Umwandlungsprozessen die wirtschaftliche Tragbarkeit aufzulisten.** Das Chemikalien-Recht arbeitet nicht mit marktwirtschaftlichen Instrumenten, sondern orientiert sich unter anderem am Stande der Technik. Würde die wirtschaftliche Tragbarkeit hier eine Rolle spielen, müssten zumindest die externen Kosten als Bemessungsgrundlage mitaufgenommen werden. Wir beantragen deshalb folgende Änderung:

Ziff. 9

9 Pflichten bei chemischen Umwandlungsprozessen

- 1 Wer chemische Umwandlungsprozesse veranlasst, bei denen als Nebenprodukt in der Luft stabile Stoffe nach Ziffer 1 Absatz 1 entstehen können, darf höchstens 0,5 % dieser Stoffe, bezogen auf die eingesetzte Menge des Ausgangsstoffes, emittieren.
- 2 Wer Stoffe nach Ziffer 1 Absatz 1 bis herstellt, muss als Nebenprodukt entstehendes Distickstoffoxid nach dem Stand der Technik umwandeln, ~~wenn dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist.~~

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin