

Stellungnahme des OcCC zum Klimarappen

Das Beratende Organ für Fragen der Klimaänderung (OcCC) des EDI und UVEK hat den Klimarappen als freiwillige Massnahme zur Erfüllung des CO₂-Gesetzes bei den Treibstoffen diskutiert und mit der CO₂-Abgabe als Instrument des CO₂-Gesetzes verglichen. Nach Abwägen der Vor- und Nachteile kommt das OcCC zum Schluss, dass die CO₂-Abgabe mehr Vorteile bringt als der Klimarappen:

- **Die CO₂-Abgabe hat eine viel grössere Lenkungswirkung auf die CO₂-Emissionen im Inland als der Klimarappen.**
- **Die CO₂-Abgabe ist ein integraler Teil des CO₂-Gesetzes und schafft im Gegensatz zum Klimarappen Anreize für Massnahmen zur Reduktion der Emissionen.**
- **Die CO₂-Abgabe bewirkt Reduktionsmassnahmen in der Schweiz, die sekundäre Nutzen (Luftqualität, Gesundheit, ökonomische Vorteile) bringen.**
- **Die CO₂-Abgabe ist im Gegensatz zum Klimarappen ein langfristig ausgerichtetes Instrument und kann den sich ändernden Umständen angepasst werden.**

Der Klimarappen hat den Vorteil, dass Einbussen bei der Mineralölsteuer, die sich als Folge des wegen der CO₂-Abgabe reduzierten Benzinverbrauchs ergeben, vermieden werden. Gleichzeitig wird aber auf sekundäre Nutzen der CO₂-Reduktionsmassnahmen im Inland verzichtet.

Das OcCC ist der Überzeugung, dass es beim Klimaschutz langfristig um mehr geht als um das bloss Schliessen der Ziellücke bei den Treibstoffen. Die Erhebung eines Klimarappens erscheint nicht als adäquates, ernsthaftes Mittel um der gravierenden Herausforderung durch die globale Klimaänderung zu begegnen. Das OcCC empfiehlt deshalb, sowohl bei den Treibstoffen als auch bei den Brennstoffen eine angemessene CO₂-Abgabe zur Schliessung der bestehenden Ziellücken zu erheben.

Im vorliegenden Argumentarium^a werden die Vor- und Nachteile des Klimarappens und der CO₂-Abgabe miteinander verglichen.

^a Am vorliegenden Argumentarium haben folgenden Experten mitgewirkt: Andrea Baranzini (Haute Ecole de Gestion Genève), Philippe Thalmann (EPF Lausanne), Gebhard Kirchgässner (Universität St. Gallen), Christoph Ritz (ProClim-), Roland Hohmann (OcCC).

Argumentarium

Ausgangslage

Die Schweiz hat das Kyoto-Protokoll im Sommer 2003 ratifiziert. Sie verpflichtet sich darin zu einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen um 8%. Damit das Protokoll in Kraft tritt, muss es noch von Russland oder den USA ratifiziert werden.

Kernstück der schweizerischen Klimapolitik ist das CO₂-Gesetz. Es hat zum Ziel, die CO₂-Emissionen aus fossilen Energien bis 2010 um 10% unter den Stand von 1990 zu senken (Brennstoffe –15%, Treibstoffe –8%). Für den Fall, dass die Reduktionsziele des CO₂-Gesetzes nicht mit freiwilligen Massnahmen erreicht werden, erhebt der Bundesrat eine CO₂-Abgabe. Von der Lenkungsabgabe befreit werden Unternehmen und Verbrauchergruppen, die sich gegenüber dem Bund zu einer Begrenzung der CO₂-Emissionen verpflichten und diese Verpflichtung erfüllen. Schliesslich können ergänzend zu den im Inland getroffenen Reduktionsmassnahmen im Ausland erbrachte Reduktionsleistungen angemessen berücksichtigt werden.

2002 betragen die für das CO₂-Gesetz relevanten Emissionen bei den Brennstoffen 24.3 Mio. t und bei den Treibstoffen 16.5 Mio. t. Bei den Reduktionszielen bestehen somit beträchtliche Ziel-lücken [1]. Die Emissionen bei den Brennstoffen liegen heute zwar unter dem Stand von 1990, doch dürfte das angestrebte Reduktionsziel um 0.9 Mio. t CO₂/Jahr verfehlt werden. Bei den Treibstoffen liegen die Emissionen deutlich über jenen von 1990 und es besteht eine Ziellücke von 2.4 Mio. t CO₂/Jahr. In beiden Fällen wäre damit gemäss Art. 6 des CO₂-Gesetzes eine CO₂-Abgabe einzuführen.

Als Alternative zur CO₂-Abgabe hat die Erdölvereinigung vorgeschlagen, auf Benzin und Dieselöl eine Abgabe von 1 bis 2 Rappen^b pro Liter zu erheben (Klimarappen [2]). Die geschätzten jährlichen Einnahmen von 70 bis 140 Mio. CHF werden für den Kauf von CO₂-Emissionszertifikaten im Ausland im Rahmen der flexiblen Mechanismen des Kyoto-Protokolls (80% der Ziellücke im Treibstoffsektor) und für Fördermassnahmen im Inland wie Eco-Drive, Car-Sharing und alternative Treibstoffe (20% der Ziellücke im Treibstoffsektor) verwendet.

In der Folge werden Vor- und Nachteile des Klimarappens und einer CO₂-Abgabe diskutiert und einander gegenübergestellt.

Vorteile und Nachteile des Klimarappens und einer CO₂-Abgabe

Reduktion der globalen CO₂-Emissionen

Um die atmosphärischen CO₂-Konzentrationen langfristig auf einem Wert unter 1000 ppm zu stabilisieren und die Klimaänderung zu begrenzen, müssen die globalen Treibhausgasemissionen weit unter den Stand von 1990 gesenkt werden [3].

Global werden heute pro Person durchschnittlich ca. 4 t CO₂/Jahr emittiert. In der Schweiz betragen die Pro-Kopf-Emissionen ca. 6 t CO₂/Jahr. Weil die globalen Emissionen langfristig gesenkt werden müssen und die Pro-Kopf-Emissionen in der Schweiz über dem globalen Durchschnittswert liegen, müssen die CO₂-Emissionen in der Schweiz und in den übrigen Industriestaaten deutlich gesenkt werden.

- ▶ *Der Klimarappen kann in seiner Anfangsphase einen gleich grossen Beitrag zur Reduktion der globalen CO₂-Emissionen leisten wie eine auf Treibstoffe beschränkte CO₂-Abgabe. Mittelfristig sind diese Effekte beim Klimarappen aber nicht sicher gestellt.*
- ▶ *Die CO₂-Abgabe ist eine Lenkungsabgabe und bewirkt eine dauerhafte Reduktion der Emissionen im Inland. Sie erfüllt damit auch den Zweckartikel des CO₂-Gesetzes (Artikel 1). Mit dem Klimarappen werden inländische Reduktionsmassnahmen zu einem grossen Teil durch den Erwerb von Emissionszertifikaten im Ausland ersetzt. Der Beitrag zur Umweltentlastung im Inland entfällt.*

^b Mittlerweile wird von einem Abgabesatz von ungefähr 1.5 Rp./l Treibstoff gesprochen.

Lenkungswirkung

Gemäss einer Studie im Auftrag des BUWAL [4] beträgt die Lenkungswirkung einer CO₂-Abgabe von 30 Rp./l Benzin und Diesel rund 2.2 Mio. t CO₂/Jahr. Davon werden 1.4 Mio. t CO₂/Jahr durch Rückgänge beim Tanktourismus und 0.8 Mio. t CO₂/Jahr durch niedrigeren Treibstoffverbrauch im Inland erzielt.^c Zusammen mit der Förderung alternativer Treibstoffe (0.4 Mio. t CO₂/Jahr) lässt sich die Ziellücke bei den Treibstoffen schliessen. Die Einsparungen beim Tanktourismus werden die CO₂-Bilanzen des benachbarten Auslandes belasten und müssen in den Nachbarländern, die vergleichbare Reduktionsverpflichtungen eingegangen sind, reduziert werden. Um die CO₂-Reduktionsziele unabhängig von den Verlagerungen beim Tanktourismus zu erreichen, müsste die Lenkungsabgabe mehr als 30 Rp./l Benzin und Diesel betragen.

Der Klimarappen sieht den Kauf von Emissionszertifikaten für 2 Mio. t CO₂/Jahr im Ausland vor. Die Lenkungswirkung im Inland ist vernachlässigbar. Eco-Drive, Car-Sharing und alternative Treibstoffe tragen weitere 0.5 Mio. t CO₂/Jahr bei.

- ▶ *Der Klimarappen hat praktisch keine Lenkungswirkung auf den inländischen Treibstoffverbrauch.*
- ▶ *Die Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe beinhaltet eine Senkung des inländischen Treibstoffverbrauchs und eine Abnahme des Tanktourismus.*

Kosten und Nutzen

Die CO₂-Abgabe wurde staatsquotenneutral konzipiert. Dies war eine wichtige Forderung der Wirtschaft für die Unterstützung des CO₂-Gesetzes. Der Abgabbeertrag wird via Krankenkassenprämie an Private und via AHV-Beiträge an die Wirtschaft rückverteilt. Für die Gesamtheit der Verbraucher entstehen also keine Kosten. Die Kosten für die schweizerische Volkswirtschaft belaufen sich bei einer Abgabe von 30 Rp./l Treibstoff auf rund 550 Mio. CHF [4]. Sie gehen hauptsächlich auf den Einnahmerückgang bei den Mineralölsteuern^d infolge des Rückgangs beim Tanktourismus zurück.

Durch den Klimarappen entstehen für die Verbraucher Kosten von 70 – 140 Mio. CHF pro Jahr. Die Einnahmen kommen einer Stiftung zu, deren Aufgabe es ist, Emissionszertifikate zu kaufen und Massnahmen im Inland zu finanzieren. Rund 20 Mio. CHF fliessen ins Ausland. Der Staatshaushalt wird durch den Klimarappen nur geringfügig belastet.

Durch die CO₂-Reduktionsmassnahmen entstehen sekundäre Nutzen am Ort der Emissionsreduktion. Die wichtigsten Sekundärnutzen von Reduktionsmassnahmen bei den Treibstoffen sind die Steigerung der Energieeffizienz und Reduktion der Energiekosten, die Reduktion der Umweltbelastung und die Verminderung von Gesundheitsschäden. Durch die Reduktion der CO₂-Emissionen von Brenn- und Treibstoffen um 10% gegenüber 1990 liessen sich jährlich Gesundheitsschäden von ungefähr 200 Mio. CHF vermeiden [5]. Bei Internalisierung sämtlicher externer Kosten, die durch fossile Energieträger verursacht werden, entstünden Wohlfahrtsgewinne von mindestens 800 Mio. CHF [6].

- ▶ *Der Klimarappen belastet die Staatskasse nur geringfügig. Für die Verbraucher entstehen Kosten von 70 – 140 Mio. CHF pro Jahr.*
- ▶ *Die Kosten der CO₂-Abgabe wegen Mindereinnahmen bei der Mineralölsteuer belaufen sich auf ca. 550 Mio. CHF.*
- ▶ *Bei CO₂-Reduktionsmassnahmen im Inland kommt die Schweiz in den Genuss der sekundären Nutzen. Der finanzielle Nutzen bei den Gesundheitskosten durch die CO₂-Abgabe wird auf 200 Mio. CHF geschätzt.*

^c Die Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe erfasst auch die Tanktouristen, die nicht mehr von den billigen Treibstoffpreisen in der Schweiz profitieren können.

^d Die Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer und der gesamte Reinertrag des Mineralölsteuerzuschlags sind für die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zweckgebunden.

Grenzkosten der Reduktion

Der Klimarappen nutzt das Kostengefälle bei den Reduktionsmassnahmen zwischen den Industrieländern und den Entwicklungsländern aus. Es wird von einem durchschnittlichen Preis der Zertifikate von 10 CHF/ t CO₂ ausgegangen^e. Für 20 Mio. CHF sollen im Ausland Emissionszertifikate für 2 Mio. t CO₂/Jahr gekauft werden. Bezüglich der Zertifikatspreise und deren Entwicklung bestehen allerdings grosse Unsicherheiten. Bereits heute dürften sie höher sein, sofern die Zertifikate aus Kyotokonformen Projekten mit hohem Umweltstandard stammen (hohe Transaktions- und Monitoringkosten). Nach Einführung des Zertifikathandels im europäischen Raum dürfte der Zertifikatspreise wegen zunehmender Nachfrage steigen. Eine vergleichende Studie von Modellrechnungen des zukünftigen internationalen Marktes für Emissionszertifikate im Rahmen des Kyoto-Protokolls ergibt Zertifikatspreise zwischen 1 und 95 CHF/ t CO₂ [7].

Die Reduktionsmassnahmen in der Schweiz sind teilweise rentabel, teilweise aber auch teurer als Reduktionen im Ausland. Die durchschnittlich Kosteneffizienz der Lenkungswirkung der CO₂-Abgabe wird auf rund 70 CHF/t CO₂ geschätzt [4]. Werden die Mindereinnahmen bei der Mineralölsteuer wegen Abnahme des Tanktourismus einbezogen, beträgt die Kosteneffizienz ca. 250 CHF/t CO₂. Durch Berücksichtigung der sekundären Nutzen würde sich dieser Betrag reduzieren. Der finanzielle Nutzen durch reduzierte Gesundheitskosten beläuft sich auf ungefähr 50 CHF/t CO₂ (Einsparungen von ungefähr 200 Mio. CHF bei einer Reduktion der gesamten CO₂-Emissionen um 10% gegenüber 1990).

- ▶ *Der Klimarappen nutzt das Kostengefälle bei den Reduktionsmassnahmen zwischen den Industrieländern und den Entwicklungsländern.*
- ▶ *Bei der zukünftigen Entwicklung der Emissionspreise bestehen grosse Unsicherheiten. Nach Einführung des Zertifikathandels im europäischen Raum ist zu erwarten, dass der Preis für die Reduktion einer Tonne CO₂ einerseits durch die gestiegene Nachfrage, andererseits durch den steigenden Aufwand zur Verbesserung der Öko-Effizienz steigen wird.*

Langfristigkeit und Flexibilität

Die Höhe einer CO₂-Abgabe wird entsprechend der bestehenden Ziellücke festgelegt. Das Instrument zeichnet sich durch eine langfristige Perspektive aus. Es kann auch für eine zweite Verpflichtungsperiode mit weiterreichenden Reduktionszielen angepasst werden.

Der Klimarappen hat keine langfristige Perspektive. Für 20 Mio. CHF sollen Reduktionszertifikate für 2 Mio. t CO₂/Jahr im Ausland erworben werden. Sollte der Preis der Emissionszertifikate steigen, z.B. wegen steigender Nachfrage oder höherem Verwaltungsaufwand, kann mit dem budgetierten Betrag die Ziellücke nicht geschlossen werden. Der Zukauf von Zertifikaten müsste auch nach 2012 sichergestellt werden, damit die Mehremissionen in einer allfälligen 2. Verpflichtungsperiode gedeckt werden können. Andernfalls müssten echte Massnahmen ergriffen werden, die dann aber kaum billiger sein werden.

- ▶ *Die CO₂-Abgabe ist ein Instrument mit langfristiger Perspektive. Es kann den sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst werden.*
- ▶ *Dem Klimarappen fehlt eine langfristige Perspektive. Es ist nicht ersichtlich, wie er veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden kann. Zudem ist unklar, wie die in Form von Zertifikaten gekauften Reduktionen auch nach 2012 sichergestellt werden.*

^e In der neuen Broschüre zum Klimarappen wird von 18 CHF/ t CO₂ ausgegangen.

Signalwirkung

Das CO₂-Gesetz stützt in erster Linie auf freiwilligen Massnahmen ab. Für den Fall, dass die Reduktionsziele nicht erreicht werden, sieht es eine CO₂-Abgabe vor. Sollte diese Lenkungsabgabe bei den Treibstoffen mit dem Klimarappen als freiwillige Massnahme abgewendet werden, entfällt ein monetärer Anreiz für Investitionen zur Reduktion der Emissionen. Zudem könnte dies eine Signalwirkung für die Brennstoffe haben, wo die Notwendigkeit für eine Lenkungsabgabe ebenfalls ausgewiesen ist. Unternehmen und Verbrauchergruppen, die sich gegenüber dem Bund zu einer Begrenzung der CO₂-Emissionen verpflichtet haben und dank der getätigten Investitionen diese Verpflichtung erfüllen werden, kämen bei Wegfallen einer Lenkungsabgabe nicht in den Genuss eines komparativen Konkurrenzvorteils [8].

- ▶ *Der Klimarappen hat eine negative Signalwirkung auf die Reduktionsbemühungen in anderen Bereichen.*
- ▶ *Die CO₂-Abgabe ist ein integraler Teil des CO₂-Gesetzes und schafft Anreize für Massnahmen zur Reduktion der Emissionen.*

Supplementarität der flexiblen Mechanismen

Die Nutzung der flexiblen Mechanismen (Joint Implementation, Clean Development Mechanism, International Emissions Trading) kann zu einer globalen Angleichung der Grenzkosten der Treibhausgasreduktion führen und so die weltweiten Kosten für die Reduktionsmassnahmen deutlich senken [9]. Gemäss Kyoto-Protokoll dürfen die flexiblen Mechanismen ergänzend zu Reduktionsmassnahmen im eigenen Land eingesetzt werden. Auch das CO₂-Gesetz beinhaltet die Möglichkeit der Anwendung der flexiblen Mechanismen. Bezüglich der Reduktion der Emissionen hat die Schweiz immer wieder betont, dass die Verpflichtungen gemäss Protokoll zur Hauptsache durch Massnahmen im Inland erfüllt werden müssen [10].

- ▶ *Der Logik des Klimarappens folgend, könnte die Schweiz die bestehende Ziellücke bei den Brenn- und Treibstoffen von insgesamt 3.4 Mio. t CO₂/Jahr durch Kauf von Emissionszertifikaten für ungefähr 35 Mio. CHF schliessen. Dadurch würden Anreize für Effizienzverbesserungen entfallen und die Ziellücke würde vergrössert, da in deren Abschätzung die freiwilligen Massnahmen der Energie-Agentur der Wirtschaft oder von auto-schweiz bereits berücksichtigt sind.*
- ▶ *Die CO₂-Lenkungsabgabe bezweckt, die Emissionen durch Massnahmen im Inland zu reduzieren. Der Klimarappen möchte 80% der bestehenden Ziellücke bei den Treibstoffen im Ausland schliessen und widerspricht dem Grundsatz der Supplementarität.*

Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern

Das Prinzip der gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortung der Klimakonvention überträgt den Industriestaaten die führende Rolle bei der Bekämpfung der Klimaänderung. Die CO₂-Emissionen der bevölkerungsreichen Entwicklungsländer werden in wenigen Jahrzehnten das Ausmass der Emissionen der Industrieländer erreichen. Die Entwicklungsländer werden ihre Reduktionsbemühungen von den Fortschritten der Industriestaaten bei der Erfüllung ihrer Reduktionsverpflichtungen und vom Transfer umweltgerechter Technologien abhängig machen [9].

- ▶ *Nur wenn die Industriestaaten ihre Emissionen hauptsächlich im Inland reduzieren, werden auch die Entwicklungsländer in Zukunft Verpflichtungen zur Begrenzung der Emissionen eingehen.*
- ▶ *Die Schweiz wendet jährlich über 1 Mrd. CHF für die Entwicklungszusammenarbeit auf. Sie sind ein wirkungsvolles Instrument für den Wissens- und Technologietransfer und für die Förderung der nachhaltigen Entwicklung.*

- [1] Prognos: Standortbestimmung CO₂-Gesetz. CO₂-Perspektiven und Sensitivitäten, Stand: Oktober 2002. Bern, 2002.
- [2] Factor Consulting + Management AG: Klimarappen. Freiwillige Treibstoffabgabe zur Finanzierung von Treibhausgasreduktionen. Zürich, 2002.
- [3] IPCC: Climate Change 2001: The Scientific Basis. Contribution of Working Group I to the Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, U.K., 2001.
- [4] INFRAS: CO₂-Abgabe/Klimarappen bei Treibstoffen. Zürich, 2003.
- [5] PSI: CO₂-Reduktion in der Schweiz: Jetzt konsequent handeln! Energie-Spiegel, Facts für die Energiepolitik von morgen, Nr. 10, 2003.
- [6] S. Felder and R. Schleiniger: National CO₂ Policy and Local Externalities: Some General Equilibrium Results for Switzerland. *Energy Economics*, 24, 509-522, 2002.
- [7] U. Springer: The Market for tradable GHG permits under the Kyoto Protocol: A survey of model studies. *Energy Economics*, 25, 527-551, 2003.
- [8] A. Baranzini, P. Thalmann and C. Gonseth: Swiss Climate Policy: Combining VAs with other Instruments under the Menace of a Tax. Chapter 14 in: A. Baranzini and P. Thalmann [eds]: *Voluntary Approaches in Climate Policy*. Cheltenham, U.K., 2004, 249-276.
- [9] IPCC: Climate Change 2001: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Third Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge, U.K., 2001.
- [10] BUWAL, BFE, DEZA, seco: *Regelung und institutioneller Rahmen für die Umsetzung der flexiblen Mechanismen des Kyoto-Protokolls in der Schweiz*. Bern, 2001.

OcCC-Mitglieder

Mitglieder

Dr. Kathy Riklin (Präsidentin)
Nationalrätin
8001 Zürich

PD Dr. med. Charlotte Braun-Fahländer
Institut für Sozial- und Präventivmedizin
Universität Basel

Dr. Thomas Bürki
Thomas Bürki GmbH
8121 Benglen

Dr. Andreas Fischlin
Institut für Terrestrische Ökologie
ETH Zürich

Dr. Pamela Heck
Umweltgefahren, Swiss Re
8022 Zürich

Gabi Hildesheimer
Direktorin, Ökologisch bewusste Unternehmen
8035 Zürich

Prof. Ruth Kaufmann-Hayoz
Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie
Universität Bern

Prof. Christian Körner
Botanisches Institut – Pflanzenökologie
Universität Basel

Prof. Urs Luterbacher
Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales
Université de Genève

Prof. Hansruedi Müller
Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus
Universität Bern

Dr. Ulrich Niederer
UBS Global Asset Management
8098 Zürich

Prof. Christian Pfister
Historisches Institut
Universität Bern

Prof. Gian-Reto Plattner
Ständerat
Vizekanzler Forschung, Universität Basel

Prof. Christoph Schär
Institute for Atmospheric and Climate Science
ETH Zürich

Prof. Heidi Schelbert-Syfrig
3457 Wasen

Prof. Thomas Stocker
Physikalisches Institut
Universität Bern

Prof. Hubert van den Bergh
Institut de Génie de l'Environnement
EPF Lausanne

Prof. Heinz Wanner
Direktor NFS Klima, Geographisches Institut
3012 Bern

Prof. Alexander Wokaun
Allgemeine Energieforschung
PSI, 5232 Villigen

Mitglieder mit beratender Stimme

Dr. Roger Biedermann
Konferenz der Vorsteher der Umweltschutzamtstellen
8201 Schaffhausen

Claudia Guggisberg
Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
3003 Bern

Dr. Bernd Hägele
Bundesamt für Bildung und Wissenschaft (BBW)
3003 Bern

Heinz Hänni
Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
3003 Bern

Daniel K. Keuerleber-Burk
Direktor MeteoSchweiz
8044 Zürich

Renato Marioni
Staatssekretariat für Wirtschaft (seco)
3003 Bern

Dr. José Romero
Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)
3003 Bern

Dr. Bruno Schädler
Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG)
3003 Bern – Ittigen

Ursula Ulrich-Vögtlin
Bundesamt für Gesundheit (BAG)
3003 Bern

Ex officio

Dr. Ingrid Kissling-Näf
Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften (SANW)
3011 Bern

Geschäftsstelle

Dr. Christoph Ritz
Geschäftsführer ProClim-
3011 Bern

Dr. Roland Hohmann
Sekretär OcCC
3011 Bern