Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

BKB
Beschaffungskonferenz des Bundes
Conférence des achats de la Confédération
Conferenza degli acquisti della Confederazione

KBOB
Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren
Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics
Conferenza di coordinamento degli organi della costruzione e degli immobili dei committenti pubblici

Fazit | Fragen und Antworten zu Forum

Nr. 7	Messbarkeit der Nachhaltigen Beschaffung: Ein Ding der Unmöglichkeit?

Paneldiskussion mit den Teilnehmenden:
SBB - Nadia Stillhart und Sarah Weber
EBP - Peter de Haan
armasuisse - Philip Spengler

Moderation: Universität Bern - Matthias Stürmer

Ziel des Forums
Im Rahmen des Forums – Messbarkeit der Nachhaltigen Beschaffung, wurde für die Beschaffung von Strassenfahrzeugen, speziell Produktgruppen Personen- und Lieferwagen aufgezeigt, welches Mass an ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit in Ausschreibungen enthalten ist. Ziel war es systematisch aufzuzeigen wie Nachhaltigkeit mit Hilfe von Data Science Werkzeugen automatisiert detektiert werden kann. Das ausführliche Monitoring für den Sektor Strassenfahrzeuge wird zum 9. Juni 2021 publiziert. Die vorhandenen nachhaltigen Beschaffungserkenntnisse wurden weiter mit drei Akteuren aus der Beschaffungspraxis in einer Paneldiskussion, auf deren Nutzbarkeit für künftige Beschaffungsentscheide diskutiert. So wurde festgehalten, dass das Erfassen des Beschaffungsverhaltens (Monitoring) den zentralen Baustein darstellt, neben dem es noch zusätzlich der Wirksamkeitsmessung von Nachhaltigkeitsmassnahmen (Performance) bedarf.

Fazit

Nutzensteigerung durch Messbarkeit von Nachhaltigkeit?

Die Messung des Beschaffungsverhaltens ist ein erster Schritt, auf den die Messung der Wirksamkeit folgen muss. Die Messung des Beschaffungsverhaltens, also die Darstellung von Nachhaltigkeitskriterien in einem Sektor, ist ein grundlegender Schritt, um Nachhaltigkeit breit im Beschaffungsalltag einbinden zu können. Über die Zuhörerschaft wurde mehrfach der Wunsch der zentralen Bereitstellung von Nachhaltigkeitskriterien und Best-Practice Beispielen geäussert. Label werden im Diskurs als einfach und gut verlässliche Kriterien wahrgenommen, um Nachhaltigkeit niederschwellig einbinden zu können.

Überwinden von Integrationshemmnissen?

Um die Integration von Nachhaltigkeit in Beschaffungsprojekten zu stärken, wird das proaktive Nachfragen von nachhaltigen Lösungsangeboten genannt. Anhand von Beispielen wurde aufgezeigt, dass dies zwar einen gewissen Aufwand mit den Anbietenden bedeutet, aber so auch die marktverfügbare Nachhaltigkeit abgerufen oder sogar weiter vorangetrieben werden kann. Diesem Aufwand muss eine Sichtbarkeit an Nachhaltigkeit gegenüberstehen. Ein einfacher Ansatz ist die Betrachtung von Lebenszykluskosten (LCC). Mit der Betrachtung von LCC, inkl. externer Kosten bspw. für CO_2, wird Nachhaltigkeit auf der ökonomischen Ebene sichtbar und auch vergleichbar. Dabei muss die Betrachtung zwingend über den Zeitpunkt des Zuschlags hinaus erfolgen, und auch die Dauer der Vertragserfüllung beinhalten. So wird ein strategischer Impact durch die Vertragserfüllung erzielt, wie es aus der Zuhörerschaft gefordert wird.

Bessere Implementierung von Nachhaltigkeit in strategischen Entscheiden

Aus der Diskussion zeigt sich sehr stark, dass die Wirksamkeit von Nachhaltigkeit ein Dreh- und Angelpunkt für die Akzeptanz und deren weiteren Förderung sind. Über die Betrachtung der LCC hinaus muss klar ersichtlich werden, wie die relevanten ökologischen und sozialen Wirkebenen eines Sektors durch nachhaltige Lösungen verbessert werden. Dabei ist für das diskutierte Beispiel Strassenfahrzeuge CO_2 zwar ein ökologisch relevante Wirkebene, aber ebenso gilt es die Wirkebenen Lärm und globale Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. So sind Beschaffungsentscheide auch immer mit Blick auf die globalen Nachhaltigkeitsziele (bspw. Pariser Weltklimavertrag) zu denken. Um dies leisten zu können braucht es Hilfsmittel und Szenarien, um das jeweilige Beschaffungsverhalten einordnen zu können.

Fragen und Antworten zum Impulsreferat und Paneldiskussion

Allgemeine Aspekte

Est-ce qu'il y a des exemples de critères écologiques avec manière de mesure ? Si oui: où est-ce qu'on les trouve?	Die EU GPP Kriterien unterscheiden für jeden Sektor Kern- und umfassende Kriterien. Es werden messbare ökologische Kriterien auf Ebene Produktgruppe zur Verfügung gestellt.
Sagt ihr auch noch was zu Bauprojekten und passenden Nachhaltigkeitskriterien bzw. Messkriterien ?	Der Hochbau ist nach nationalen Labeln und Vorgaben zu bewerten. Das NNBS gibt eine Übersicht zu den verfügbaren Labeln. Der ökologische Hot-Spot ist die Nutzungsphase.
Gibt es Beispiele aus Planer- oder Ingenieur-Dienstleistungen?	Ja, es gibt immer gute Beispiele. Dies hängt ab von den Vorgaben der Beschaffungsstellen wie ambitioniert Nachhaltigkeit eingebunden und bewertet werden soll.
Ich finde es überraschend, dass gerade einmal bei knapp 10% der simap Ausschreibungen Nachhaltigkeitskriterien definiert wurden. Haben Sie eine Erklärung dafür, dass der Anteil so tief ist?	Nach Buying green und Procura+ Handbuch entsprechen diese Zahlen den bisherigen Erfahrungen. Die Einbindung von Nachhaltigkeit in Vergabekriterien wird als Hürde wahrgenommen. Da sind Best-Practice Beispiele ein guter Ansatz zur niederschwelligen Adaption.
Auswertung von Meldungen auf simap.ch, handelt es sich da um einen Zugang, der auch für andere offen wäre oder handelt es sich um einen reinen Zugang für Projekte?	Für das Monitoring des Beschaffungsverhaltens werden die öffentlich verfügbaren simap Meldungen genutzt. Diese sind frei zugänglich. Das Monitoring wird möglich, da diese Meldungen in einer Datenapplikation zusammengeführt und auf Nachhaltigkeit durchsucht werden.
Wie ist ein solches Tool verfügbar?	Ab dem 9.6.21 wird das Monitoring für die Sektoren Hochbau, IKT, Strassenfahrzeuge, Lebensmittel und Textilien verfügbar sein.
Aber Sie haben doch gesagt, dass die Kriterien für alle Beschaffungen gelten?	Das Vorgehen ist für jeden Sektor das gleiche (Hot-Spots und CPV-Gruppen benennen). Nachhaltigkeitskriterien sind auf Ebene Produktgruppen zu betrachten, im Kontext der gültigen Pflichtdokumente und Mindestanforderungen.
Zu Beginn haben wir gehört, dass nur das existiert, das messbar ist. Das ist kein Problem bei der Erfüllung von Labeln. Aber wie geht man mit innovativen Ansätzen um, die nicht wie vorgesehen gemessen werden können?	Label bündeln eine Vielzahl einzelner Kriterien und durch deren transparente Nachvollziehbarkeit eignen sich diese gut für die Abfrage durch Beschaffungsstellen. Wenn wir uns die BAFU-Relevanzmatrix oder die EU-GPP Kriterien anschauen werden dort keine Label benannt, aber Kriterien die die relevantesten Aspekte im Lebenszyklus betrachten (Hot-Spots). Entlang der Hot-Spots kann argumentiert werden, dass der innovative Ansatz stärkere Kriterien enthält.
Wo sehen Sie denn noch Spielraum für Innovation, wenn Sie auf der totalen Messbarkeit beharren?	Ziel der Messbarkeit ist es Nachhaltigkeit allgemein und leistungsbezogen in Vergabekriterien zu benennen. So sind Innovationen explizit gewünscht, bspw. neue Beschaffungsansätze im Sinne der Hot-Spots (Circular Procurement).
Wie kann man diese Monetarisierung der CO_2-Einsparungen (als eher kleine Vergabestelle) einfach messen, respektive überprüfen?	Ein konsistenter Ansatz ist die Erfassung von Lebenszykluskosten (LCC). So können neben dem Preis auch externe Kosten (bspw. CO_2) eingepreist werden (State of the Art Report). Die Initiative Vorbild Energie und Klima hält LCC Rechner für IKT, Fahrzeuge und Gebäudetechnik bereit.
Impact auf den Zuschlag ist das eine. Es muss letztlich einen Impact auf die Vertragserfüllung haben. Wie gedenkt ihr dies umzusetzen?	Simap kennt zehn Meldungsformate (OB00-OB09), mit denen die Vertragserfüllung nicht erfasst werden kann. Es bräuchte ein zusätzliches Meldungsformat oder ein Formular zur Vertragserfüllung um dies Rapportieren zu können. Konsistent kann heute der Impact nur zum Zuschlag benannt werden. Künftig wäre die Einbindung eines Formulars auf Ebene Beschaffungsstellen in simap zielführend. Alternativ ist LCC gut geeignet um die Vertragserfüllung abzubilden.
Ist die Vorgabe des Anteils an Recyclingmaterial juristisch OK?	Über eine Vorankündigung (RFI) kann das Vorhaben dem Markt, mit bitte um Einschätzung der Realisierbarkeit kommuniziert werden. Best-Practice Beispiele zeigen die Realisierung für entsprechende Produktgruppen.

Ökologische Aspekte	
Wie sollen Elektrofahrzeuge mit eigener Ladeinfrastruktur bewertet werden?	Für eine Bewertung bieten sich TS und ZK an. Die EU GPP Kriterien für Strassenfahrzeuge geben dort je Produktgruppe Empfehlungen für die Einbindung. Für die Gewichtung der Vergabekriterien ist der Technische Report oder das White Paper zu e-Mobility zur Orientierung gut geeignet.
Ich würde gerne im Nachgang einmal die statistischen Zahlen diskutieren. Als Stadt Zürich habe ich selber eine Submission für PkW mit comprehensiven Nachhaltigkeitskriterien gemacht, die nicht in der Statistik erscheint. Warum?	Für die Präsentation haben wir einen Ausschnitt des gesamten Monitorings für Strassenfahrzeuge betrachtet. Entsprechend den Kriterien des Impulsreferats war die Ausschreibung nicht Teil des betrachteten Datensatzes. Im Rahmen des vollständigen Monitorings ist diese Ausschreibung enthalten (verfügbar ab dem 9.Juni). Das Niveau der Kriterien dieser Ausschreibung entspricht dem von Swissgrid (siehe Referat).
Rechtsprechung & Kriterien zu vergleichbaren CO_2 Kriterien in der Produktion von Computern: Gemäss voriger Fragerunde kennt weder die Rechtsprechung noch das BBL CO_2 Kriterien für Computer. Frage: Ist den Anwesenden eine vergleichbare "Norm" zur Berechnung von Produktions-kosten/Transport bekannt, welche in Ausschreibungen angewendet werden kann? Kennt jemand PAIA Methode?	Für Strassenfahrzeuge ist der WLTP-Testzyklus das vergleichbare Messverfahren um CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase zu bestimmen. Dieser gilt für Personen-wagen und leichte Nutzfahrzeuge und kann für Verbrennungsmotoren als auch Elektrofahrzeuge angewendet werden. Die auf dieser Basis erfassten CO_2-Emissionen sind dann in die LCC zu überführen. Ziel ist es eine gute Vergleichsbasis zu schaffen umso auch innovative Beschaffungsansätze, wie aus dem Projekt BuyZET gleichwertig bewerten zu können. Der PAIA Ansatz ist prinzipiell gut geeignet, um CO_2 etc., sektorspezifisch vergleichbar zu analysieren. Es braucht dafür immer die Marktakzeptanz der Schlüsselakteure einer Branche.
Soziale Aspekte	
Bei den sozialen Kriterien werden nur Arbeitssicherheit und Vereinigungs-freiheit genannt. Warum fehlen Punkte wie Arbeitszeiten, eine formelle Arbeitsbeziehung, Existenzlöhne?	Mit Bezug auf soziale Kriterien (Arbeitsschutz) im Ausland, gibt es für die Warengruppe Strassenfahrzeuge nur spezi-fische ökologische Kriterien. Spezielle soziale Kriterien wie für IKT, gibt es für die meisten Sektoren nicht. Hier müsste auf allgemeine soziale Kriterien zurückgegriffen werden. Diesen Zugang gibt es in der Beschaffungspraxis jedoch noch nicht. Hier wurden die Inputs aus der BAFU-Relevanzmatrix verwendet.
TCO Development fragt die maximale Arbeitszeit ab.	Mit TCO Development gibt es einen Ansatz aus dem Bereich IKT, den man «artfremd» für Strassenfahrzeuge etablieren könnte, wenn es dafür eine gewisse Marktakzeptanz gibt.
Wie sieht es aus mit Kriterien der Sozialen Nachhaltigkeit, zum Beispiel für Lehrbetrieb/Gleichstellung/Akquise der erfahreneren Mitarbeiter ü.55. Gibt es dort konkrete Erfahrungen?	Mit Bezug auf soziale Kriterien (Arbeitsschutz) im Inland, können diese grundsätzlich über die AGB des Bundes als Teilnahmebedingungen abgefragt werden. Je nach Produktkategorie ergeben sich spezielle Anforderungen, die weiter als TS abgefragt werden könnten. Managementsysteme zu Arbeitsschutz können auch als ZK zwecks allgemeiner Nachhaltigkeit abgefragt werden.

Kontakt zu Nachhaltigkeit in der öffentlichen Beschaffung:

Universität Bern

Tobias Welz
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Nachhaltige Beschaffung
tobias.welz@inf.unibe.ch
digitale-nachhaltigkeit.unibe.ch