



## Gemeinsame Kriterien für energieeffiziente öffentliche Beschaffung

Öffentliche Beschaffung, die sich bei der Anschaffung von z. B. Büroausstattung oder Fahrzeugen für den Fuhrpark oft auf reinen Preiswettbewerb konzentriert, ist immer noch ein unterschätztes Instrument für Innovation und Umweltpolitik. Es fehlt weiterhin eine übergreifende Strategie um Effekte wie die Förderung der lokalen Wirtschaft oder Imageverbesserung einzubeziehen. Gleichzeitig, auch angesichts der globalen Wirtschaftskrise, können zusätzlich getätigte Investitionen im öffentlichen Sektor neue Arbeitsplätze schaffen. Daher können die verschiedenen Prozesse, die die Nachhaltigkeit in der öffentlichen Beschaffung fördern, erfolgreich zur Lösung verschiedener Probleme beitragen.

Das Projekt „pro-EE“, das unter dem „Intelligent Energy-Programm“ der EU läuft, konzentriert sich auf eines der zentralen Arbeitsgebiete des Programms: Die Verbesserung der Energieeffizienz innerhalb der öffentlichen Beschaffung in sechs europäischen Ländern. Der Arbeitsplan schließt auch die Ausarbeitung „gemeinsamer ökologischer Kriterien“ mit ein. Diese Kriterien fungieren als gemeinsamer Nenner, ambitioniert, aber doch für jedes Land umsetzbar, während jedem Land gleichzeitig die Möglichkeit gegeben wird, noch ehrgeizigere Kriterien anzuwenden. Die gemeinsamen Kriterien sollen nicht nur aus einer Auswahl von Indikatoren bestehen, sondern auch konkrete Zahlen beinhalten um Energieeffizienz zu erreichen.

Für die Aufstellung gemeinsamer ökologischer Kriterien existieren verschiedene Modelle: Die Einführung ehrgeiziger Kriterien direkt von Beginn an, die Einrichtung verschiedener Ziel-Niveaus (Baskenland) oder die Einbeziehung von Mindestkriterien und die Vergabe von Bonuspunkten für bessere Produkte (Oberösterreich).



### Forschungsergebnisse für energierelevante Produkte – Herausforderungen

Die Entwicklung von Vorschlägen für GPP-Kriterien findet sowohl auf lokaler Ebene (wie in der Stadt Wien) als auch auf nationaler oder EU-Ebene statt. Viele dieser Vorschläge sind vergleichbar in Bezug auf Grenzwerte für Energieverbrauch oder CO<sub>2</sub>-Emissionen (Energy Star-Kriterium). Unterschiede bestehen bei anderen Umweltkriterien wie Lärmreduzierung, Gehalt schädlicher Substanzen oder Reparaturfreundlichkeit. Die Kriterien hängen selbstverständlich von der Produktgruppe ab. Da es zwei verschiedene Modelle gibt, mit den Kosteneinsparungen aus reduziertem Energieverbrauch umzugehen, ist die Bestimmung von Energiekriterien komplizierter als die anderer Umweltkriterien: In einem häufig verwendeten Ansatz wird der niedrigere Energieverbrauch den Umweltkriterien zugeordnet. Ein anderer Ansatz berücksichtigt den Kostenvorteil, der durch den reduzierten Energieverbrauch entsteht, im Preiskriterium. In diesem Fall werden die Preise in Bezug auf ein Vollkosten-Modell berechnet („Total Cost of Ownership model“, TCO). Zusätzlich wird die EU in Zukunft einen weiteren Schritt zulassen: Die Einbeziehung externer Kosten für vermiedene CO<sub>2</sub>-Emissionen (Fahrzeuge).



Der gesetzliche Status von Vorschlägen für GPP muss als weiterer Aspekt bei der Auswahl von Kriterien im Blick behalten werden. Es ist offensichtlich, dass die Kriterien, die auf der GPP-Webseite der EU gelistet sind, im Laufe der Zeit gefördert werden. Beruhen sie im Moment auf freiwilliger Basis, werden sie aller Wahrscheinlichkeit nach in der Zukunft doch verbindlich. Es ist daher sinnvoll, die Kriterien der EU im „GPP Training Toolkit“-Programm als Richtlinie zu nutzen.

Wenn man das Ziel verbesserter Umweltkriterien betrachtet, ist das „umfassende“ Modell der EU dem „Score“-Modell vorzuziehen. Auf der Webseite finden sich zehn Kriterien-Blätter (einschließlich IT und Fahrzeuge), weitere sind in Vorbereitung.



### Vorschlag gemeinsamer GPP-Kriterien

Die ökologische Beschaffung steht verschiedenen Herausforderungen gegenüber. So können in einem Vollkosten-Modell (TCO) zusätzliche Kosten für GPP entstehen. Während Energiekriterien oft einen guten Amortisationseffekt haben, können andere Umweltkriterien wie zum Beispiel die Nutzung umweltfreundlicher Materialien oder Geräuschreduktion die Kosten erhöhen.

Beschaffer stehen oft dem praktischen Problem gegenüber, nicht über zusätzliche Mittel für Umweltkriterien zu verfügen. Sind Produkte aufgrund ihrer umweltfreundlichen Bauart teurer, können Beschaffer weniger Produkte erwerben, so dass es Umweltämter gibt, die gerne GPP durchführen würden, Beschaffer aber ihre begrenzten finanziellen Mittel beachten müssen.

Und auch wenn höhere Energieeffizienz nicht gleichzeitig mit höheren Preisen verbunden ist und ein Amortisationseffekt durch Energie sparende Produkte entsteht, können verschiedene Budgetlinien für Investitionen oder Energiekosten in den Ämtern Hindernisse für GPP darstellen. Die Einführung einer Grenze für zusätzliche Kosten könnte eine Lösung für die oben genannten Herausforderungen sein.

Der folgende Vorschlag beinhaltet ein gewisses Maß an Flexibilität und wurde entwickelt, um die verschiedenen Bedürfnisse und Voraussetzungen zu erfüllen, die der öffentliche Sektor für die Umsetzung von GPP benötigt. Der Vorschlag beinhaltet die folgenden Mindestanforderungen:

- Die Partner beziehen einen Vollkosten-Ansatz ein – sie schließen den Energieverbrauch zumindest in Kosten- oder in Umweltkriterien ein.
- Die Basis der pro-EE-Produktgruppe ist das „Comprehensive GPP criteria model“ der EU. Für weitere Standardproduktgruppen wird ICLEI, in ihrer Rolle als Beratungsorgan des Projekts, bei Bedarf zusätzliche Vorschläge erarbeiten, die mit den Aktivitäten im EU-Entwurf verbunden sind.
- Den Partnern können Kriterien auszuschließen, wenn die zusätzlichen Kosten, basierend auf einem TCO-Modell, höher als 10 Prozent gegenüber nicht-ökologischen Produkten liegen. Alle Kriterien, die weniger als 10 Prozent erhöhte Kosten verursachen, müssen erfüllt werden, während die GPP-Kernkriterien, ungeachtet der Kosten, verpflichtend sind.
- Die ökologischen Kriterien haben einen wesentlichen Einfluss (mehr als 20 Prozent) sowohl auf die technischen Spezifikationen als auch, wenn möglich, auf die Vergabekriterien. Die pro-EE-Partner haben die folgenden üblichen AuftragsvergabeprozEDUREN im jeweiligen Land oder der jeweiligen Region analysiert.

Andreas Drack

### Grüne Kriterien bei technischen Spezifikationen

Land	Auftragskriterien
EU	Die EU arbeitet mit Verhältniszahlen für Bewertungskriterien.
Region Oberösterreich	Die Region arbeitet mit Verhältniszahlen für Bewertungskriterien.
Mainz (Deutschland)	Angepasstes Verhältnismodell: Kriterien/Preis
Städte in Griechenland	100 Prozent Preis  (Es wird jedoch anvisiert, dass der Preis zwischen 50 und 65 Prozent der Gesamtpunkte für die Vergabe des Vertrages ausmachen soll.)
Cascais, Torres Vedras (Portugal)	Verhältnismodell (ökologische Kriterien werden selten verwendet).
Ferrara (Italien)	Verhältnismodell



## Mit Elektrofahrzeugen auf dem Weg zu klimaverträglicher Mobilität

Im vergangenen Jahr gab es in der Automobilindustrie erstmalig eine Bewegung in Richtung klimaverträglicher Mobilität. Ausgelöst durch einen sehr hohen Ölpreis und einige Pionierunternehmen sowie begleitet durch die kontrovers geführte Debatte über Agrotreibstoffe unter dem Motto „Tank oder Teller“, kündigten alle großen Automobilkonzerne alternative Antriebskonzepte für ihre neuen Fahrzeuge an. Diese Ankündigungen bezogen sich nicht auf ökologische Nischenprodukte. Vielmehr stellten die Unternehmen klar, dass das Auto der Zukunft elektrisch fährt. Erste Produkte von Großserienherstellern kommen schon dieses Jahr auf den Markt.

Lange Zeit war es sehr still um Elektroautos geworden. Wasserstoff wurde von den Automobilunternehmen als Treibstoff der Zukunft gehandelt. Mit einigen Forschungsfahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb oder Wasserstoffverbrennungsmotor dokumentierten die Konzerne, dass sie am Auto der Zukunft arbeiten. Für den normalen Kunden gab es aber keines dieser Zukunftsautos zu kaufen. Auch beim Spritverbrauch der Serienmodelle gab es kaum Fortschritte. Die Motoren wurden zwar sparsamer, dies wurde aber durch eine leistungsstärkere Motorisierung und die Gewichtszunahme der abgesetzten Fahrzeuge mehr als überkompensiert. Als auf europäischer Ebene dann die hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen insbesondere von Fahrzeugen deutscher Hersteller ins Blickfeld gerieten, schien sich eine einfache Lösung anzubieten: Umstieg von Erdöl auf Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen.

Mit diesen sogenannten Biokraftstoffen, die korrekter aber als Agrotreibstoffe bezeichnet werden müssen, hätte sich nicht viel geändert. Die ineffiziente Technologie des Verbrennungsmotors, der nur rund ein Drittel der Energie in Bewegung umwandelt und mit den restlichen zwei Dritteln die Umwelt aufheizt, wäre dann von der Automobilindustrie beibehalten worden. Die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollte durch anscheinend CO<sub>2</sub>-neutrale Agrotreibstoffe erfolgen. Studien belegen aber, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen vieler Agrotreibstoffe sogar über denen von fossilen Kraftstoffen liegt. Lediglich die Nutzung von Abfall-Biomasse verspricht hier deutliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen.

Es gibt allerdings nicht genügend Abfall-Biomasse, um die fossilen Kraftstoffe vollständig zu ersetzen. Der Anbau der Agrotreibstoffe benötigt daher sehr viel Fläche, auf der dann keine Nahrung mehr angebaut werden könnte. An dieser „Tank oder Teller“-Problematik in einer Welt voll hungernder Menschen ist der großflächige Einstieg in die Agrotreibstoffe letztendlich gescheitert.



Die kleine U.S.-amerikanische Firma Tesla Motors hat einigen Anteil daran, dass das Elektroauto als technologische Option wiederentdeckt wurde. Bis dato galten E-Mobile als größere Seifenkisten, mit denen man in gemächlichem Tempo nur sehr kurze Strecken zurücklegen kann bevor man wieder zum Aufladen an Steckdose muss. Teslas Elektrosportwagen ist nun aber alles andere als eine Spaßbremse: In weniger als vier Sekunden beschleunigt der Tesla Roadster aus dem Stand auf 100 km/h, hat eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h und muss erst nach über 300 km wieder die nächste Steckdose ansteuern. Ermöglicht werden diese Fahrleistungen durch Li-Ion-Akkus, die für Notebooks entwickelt wurden.

Die Serienfahrzeuge der großen Automobilhersteller werden nicht mehr mit Laptop-Akkus fahren, sehr wohl aber die Li-Ion-Technologie mit verbesserter Lebensdauer zu verringerten Produktionskosten nutzen. Bereits jetzt steht fest, dass die heute verfügbare Batterietechnologie, gebrauchstaugliche Reichweiten für Elektrofahrzeuge liefert. Schon 100 km Reichweite sind für über 90% aller PKW-Fahrten in Europa mehr als ausreichend. Für Fernreisen ist die Eisenbahn in der Regel viel komfortabler. Wer aber unbedingt mit dem Auto fahren möchte, kann sein Elektrofahrzeug zukünftig an speziellen Schnellladestationen, die unseren heutigen Tankstellen entsprechen, in minutenschnelle wieder aufladen. Wer öfters weite Strecken zurücklegt, kann sich zunächst auch für ein Elektrofahrzeug mit einem zusätzlichen, kleinen Verbrennungsmotor entscheiden, der die Batterie bei geringem Ladezustand über einen Generator wieder auflädt.



Ein anderes Konzept verfolgt Shai Agassi, der ehemalige Kronprinz des deutschen Softwarekonzerns SAP. Mit seinem Unternehmen „Project Better Place“ möchte er das Fernverkehrsproblem umgehen, indem er flächendeckend Batteriewechselstationen aufbaut, in denen der leere Akku in minutenschnelle gegen einen vollgeladenen ausgetauscht werden kann. Renault-Nissan ist bisher der einzige Automobilkonzern, der ein geeignetes Fahrzeug für dieses Konzept entwickelt. Agassi hat bereits mit Israel, Dänemark, Portugal und der kanadischen Provinz Ontario Verabredungen getroffen, um seine Infrastruktur aufbauen zu können. Automobilexperten bezweifeln allerdings, dass der Batteriewechsel wirklich eine zukunftsfähige technologische Option ist, weil dafür ein herstellerübergreifender Standard für eine relativ komplexe Baugruppe geschaffen werden müsste, was sehr unwahrscheinlich ist.

Für den Klimaschutz ist es ein Glücksfall, dass die technologische Evolution des PKW nun dem Pfad der Elektromobilität folgt. Selbst mit dem recht CO<sub>2</sub>-intensiven Strom-Mix in Deutschland mit rund 600 g CO<sub>2</sub> / kWh ergibt sich durch die Umstellung vom Verbrennungs- zum Elektromotor eine CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung. Grund ist die deutlich höhere Energieeffizienz des Elektromotors im Vergleich zum Verbrennungsmotor, weshalb das Elektroauto gelegentlich auch als Energiesparlampe des Verkehrs bezeichnet wird.



QUICC! DiVa (DistributionVan) - electrically powered lightweight plastic car by DuraCar ([www.quicc.eu](http://www.quicc.eu))

Zu einer richtigen Klimaschutztechnologie wird das Elektroauto freilich erst durch den Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien. So können die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf einen einstelligen Betrag in g / km sinken, was im Vergleich zum viel diskutierten Grenzwert von 120 g CO<sub>2</sub> / km eine drastische Reduzierung ist.

Das Elektroauto passt auch sehr gut in eine zukünftige Welt mit vollständiger Versorgung durch erneuerbare Energien. Strom ist in diesem zweiten Solarzeitalter dann nämlich die dominante sekundäre Energieform, die von den meisten Anlagen erzeugt wird. Im heutigen fossil/nuklearen Zeitalter spielt die Wärme noch diese Rolle. Außerdem kann bei massenhafter Verbreitung von Elektroautos ihr Stromspeicher zum Lastmanagement des Stromnetzes genutzt werden. Die fluktuierende Erzeugung der erneuerbaren Energien kann so mit der zeitlich nicht deckungsgleichen Nachfrage in Einklang gebracht werden. Dieser zuerst in den USA entwickelte Ansatz wird als Vehicle to Grid (V2G) bezeichnet.

Der vergleichsweise hohe Beitrag der Batteriefahrzeuge zum Umwelt- und Klimaschutz ergibt sich durch die Verbindung der erneuerbaren Energien mit der Energieeffizienz der gesamten technologischen Kette. Regenerativ erzeugter Wasserstoff schneidet in Punkto Energieeffizienz deutlich schlechter ab, da der Wasserstoff ja erst per Elektrolyse mit Strom hergestellt werden muss. Im Brennstoffzellenfahrzeug treten weitere Verluste dann bei der erneuten Umwandlung in Strom auf. Die Batterie schneidet hier um einen Faktor 2 bis 3 besser ab. Noch ineffizienter als die Brennstoffzelle ist die Verbrennung des Wasserstoffs im Verbrennungsmotor. Im Vergleich dazu benötigt die Batterie nur rund ein Viertel der Energie.

Ein weiterer wichtiger Faktor im zweiten Solarzeitalter ist der Flächenverbrauch für die Energieerzeugung. Auch hier schneidet das Batterieauto bei Versorgung aus Solar- oder Windkraftanlagen im Vergleich zu den Agrotreibstoffen sehr gut ab. Es benötigt nur etwa ein Fünftel der Fläche zur Energiebereitstellung. Da Solarstromanlagen auch auf Hausdächern oder über Straßen montiert werden können und Windkraftanlagen nur wenig Stellfläche beanspruchen, kann auf unversiegelte Flächen für die Energieproduktion sogar weitestgehend verzichtet werden, so dass keine Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion entsteht. Die lokale Emissionsfreiheit und der leise Antrieb sind zusätzliche Umweltvorteile des Elektroautos, die insbesondere in Ballungsräumen von großer Bedeutung sind.

Im Vergleich zum großen Raum, die Elektrofahrzeuge in den letzten Monaten in den Medien eingenommen haben, ist das Produktangebot verschwindend.



Derzeit bietet kein einziger Großserienhersteller ein Elektroauto an. Dies wird sich im Verlauf des Jahres ändern, wenn Mitsubishi mit seinem i-MiEV auf den Markt kommt. Allerdings ist für 2009 eine Jahresproduktion von nur 4.000 Stück geplant. Diese Fahrzeuge haben das Lenkrad auf der rechten Seite, sind daher für den europäischen Markt nur bedingt geeignet.

Kleinserienhersteller hingegen sind schon lieferfähig. Hier reicht das Angebot vom Elektroleichtmobil über den Sportwagen bis zum Kleinlaster. Teilweise sind die Fahrzeuge Umbauten konventioneller Autos. pro-EE bündelt die kommunale Nachfrage von Elektrofahrzeugen.

Ziel ist eine gemeinsame, europaweite Ausschreibung mehrerer Kommunen im nächsten Jahr. Bis dahin muss u. a. noch die Nachfrage bei den Kommunen ermittelt werden. Bisher ist beispielsweise noch nicht entschieden, ob ein PKW, ein Leichttransporter, ein Elektro-LKW oder mehrere Fahrzeugkategorien ausgeschrieben werden.

Bitte melden Sie sich bei uns, wenn Sie Interesse an der gemeinsamen Ausschreibung haben und teilen uns Ihren geschätzten Bedarf in der gewünschten Fahrzeugkategorie mit.

Dr. Dag Schulze

## Innovative öffentliche Beschaffung in Oberösterreich

Im Projekt pro-EE arbeiten die zentrale Beschaffungsstelle der oberösterreichischen Regierungsverwaltung und die Umweltakademie zusammen.

Ziel der Zusammenarbeit ist es, den Kunden zwei Vorteile zu vermitteln. Zum einen finanziellen Vorteil, indem Anfragen mehrerer Kommunen gebündelt werden. Zum anderen die Implementierung ökologischer Kriterien sowie die Unterstützung von Innovation im Bereich Energieeffizienz. Für Kommunen als neue Zielgruppe stellt die Akademie Zuschüsse zur Verfügung, um die ökonomischen Nachteile auszugleichen, die durch den Einkauf innovativer Produkte entstehen.

Zurzeit ist das oberösterreichische Projektteam für die folgenden Produktangebote und Aktivitäten verantwortlich:

1. Büro-IT – aktuelle Ausschreibung
2. Implementierung von LED-Technologie in Weihnachtsbeleuchtung
3. Förderung der Aufstellung standardisierter Radständer
4. Ersatz elektrischer Geräte, die älter als 15 Jahre sind, durch hoch-effiziente Geräte (z.B. A++ Kühlschränke)
5. LED- und Solar-Technologie

6. Erstellung eines sogenannten „Ökoleitfadens“ als Basis für alle Ausschreibungen in Oberösterreich (innerhalb der Produktgruppen, für die die zentrale Beschaffungsstelle verantwortlich ist)

### 1. Büro-IT – aktuelle Ausschreibung

Aktuell läuft eine Ausschreibung für Büro-IT unter spezieller Berücksichtigung ökologischer Kriterien.





## 2. LED-Technologie für Weihnachtsbeleuchtung

LED-Technologie für Weihnachtsbeleuchtung zu verwenden ist äußerst effizient, da bis zu 90% des Energieverbrauchs im Vergleich zu herkömmlichen Glühbirnen eingespart werden können. Gleichzeitig liegt der Preis für LED-Technologie im Vergleich zu anderen Systemen doppelt so hoch. Durch Kontaktaufnahme mit der Industrie konnten spezielle Preise für die 444 Kommunen Oberösterreichs erzielt werden: Nachlässe von bis zu 40% der Listenpreise sowie weitere spezielle Nachlässe von verschiedenen Lieferanten. Außerdem bietet die Umwelt-Akademie einen Zuschuss von bis zu 2000 Euro für Mitglieder des Klima-Bündnis' an, wenn sie dieses neue System kaufen.

Diese Aktion gilt für alle Gemeinden Oberösterreichs bis Ende 2009.



© Blachere Illumination GmbH

## 3. Förderung der Aufstellung standardisierter Radständer

Seit 2009 ist die Qualität von Radständern gesetzlich geregelt. Um veraltete Radständer in Kommunen zu ersetzen und um den Fahrradverkehr zu fördern ist es sinnvoll, den Einkauf von Produkten zu organisieren. Da moderne Radständer oftmals teuer sind und die zentrale Beschaffungsstelle um gute Preise bemüht ist, hat die Umwelt-Akademie zusammen mit dem Radbeauftragten Oberösterreichs gemeinsame Standards festgelegt. Die Erfüllung dieser Standards ist Voraussetzung, um Zuschüsse von der Umwelt-Akademie zu erhalten (bis zu 50% der Gesamtkosten, maximal 2000 Euro pro Kommune).

Diese Aktion gilt für alle Gemeinden Oberösterreichs bis Ende 2009.

## 4. Austausch älterer elektronischer Geräte

Die Energieeffizienz alter Elektrogeräte ist oft gering, während der Einsatz neuer, energieeffizienter Geräte einen hohen Prozentsatz an Energie einspart. Da der Kaufpreis dieser energieeffizienten Geräte oftmals höher liegt, entschied sich das Projektteam, Kaufentscheidungen auf die Grundlage von Vollkosten-Berechnungen zu stellen. Bei Vollkosten-Berechnungen wird nicht nur der Kaufpreis berücksichtigt, sondern alle Aspekte der anschließenden Nutzung, einschließlich der Kosten für Energieverbrauch, mit einberechnet. Nach Erfahrung des Projekt-Teams führen solche Vollkosten-Berechnungen zu anderen Kaufentscheidungen als in der Vergangenheit. Aufgrund des begrenzten Budgets verfügen Abteilungen und Kommunen jedoch über keine zusätzliche Investitionskraft. Der regionale Umweltminister entschied daher, energieeffiziente Anschaffungen mit einem speziellen Zuschuss zu unterstützen, um die Rückzahlungszeit für diese Investitionen zu verringern. So konnte die Rückzahlungszeit auf 3 – 5 Jahre reduziert werden, was maximal einem Drittel der durchschnittlichen Lebensdauer der Produkte entspricht.

Diese Aktion gilt für alle oberösterreichischen Abteilungen während der nächsten 3 Jahre.

## 5. LED- und Solar-Technologie

Das Projektteam plant einen Test von Solar- und LED-Straßenbeleuchtung mit 5 verschiedenen Produkten. Der Test beginnt Ende März 2009 und dauert 6 Monate. Nach dem Test empfiehlt das Team die besten Produkte, bemüht sich spezielle Preise zu erzielen und bietet Unterstützung für diese Technologie an.

Außerdem plant das Team den Kauf einer speziellen Außenbeleuchtung (Solar und LED) für die Beleuchtung eines Fußweges in einem laufenden Bauprojekt.





## 6. Erstellung eines „Ökoleitfadens“

Der „Ökoleitfaden“ beinhaltet 26 Produktgruppen, für die die zentrale Beschaffungsstelle Oberösterreichs verantwortlich ist. Der Leitfaden wird zukünftig die Basis für alle Ausschreibungen und Einkäufe darstellen und die Verwendung umweltfreundlicher Produkte in der oberösterreichischen Verwaltung garantieren.

Hannes Pöcklhofer

## Tools zur Implementierung Grüner Öffentlicher Beschaffung

Suchen Sie nach geeigneten Kriterien, um energieeffiziente Produkte auf den Markt zu bringen? Verwenden Sie das Trainings-Toolkit der Europäischen Kommission zu Green Public Procurement (GPP - Grüne Öffentliche Beschaffung), das ICLEI und dessen Partner Öko-Institut Barcelona,



SenterNovem und SMK entwickelt haben. Das Toolkit wurde erstellt, um alle Kommunen in Europa mit Auskünften und Informationen zur unkomplizierten Umsetzung von GPP zu versorgen.

Es besteht aus drei unabhängigen Modulen – jedes von ihnen entworfen um ein spezifisches Problem zu lösen, das als Hindernis für die Aufnahme von GPP in öffentlichen Institutionen identifiziert wurde:

- Ein strategisches Modul, das darauf ausgerichtet ist, die politische Unterstützung für GPP innerhalb einer Organisation zu steigern und das besonders für Entscheidungsträger gedacht ist.
- Ein juristisches Modul, das auf die Klärung von Rechtsthemen ausgerichtet ist und das sowohl für strategische und operative Ebenen entworfen wurde.
- Ein operatives Modul für Beschaffer, die für die Erstellung von Ausschreibungen verantwortlich sind. Das Modul beinhaltet konkrete Beispiele für Umweltkriterien für elf Produkt- und Servicegruppen, die bei öffentlichen Ausschreibungen zum Beispiel in den Bereichen Bau, technische Betriebseinrichtungen, Verkehr und Elektrizität verwendet werden können.

Das Handbuch ist ein zentraler Teil der Strategie der EU-Kommission, um GPP europaweit innerhalb seiner Strategie für nachhaltige Produktion und Verbrauch zu fördern. Das Handbuch liegt im Internet in englischer Sprache vor.

### Weitere Informationen:

[http://ec.europa.eu/environment/gpp/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm)



## Das Projekt pro-EE

pro-EE hat zum Ziel, die Behörden von sechs europäischen Ländern zusammenzubringen um Energieeffizienz in ausgewählten Produktgruppen zu fördern. Behörden sind Großbeschaffer von Gütern und Dienstleistungen und können so eine ungemein signifikante Bandbreite von Umweltauswirkungen in Bezug auf technische Spezifikationen, Beschaffung, Transport, Nutzung und Disposition von Gütern beeinflussen.

Ziel gemeinsamer Großbeschaffung ist es, die Kaufkraft öffentlicher Behörden zu bündeln, um so Produkte auf den Markt zu bringen, die ehrgeizige

Energieeffizienzkriterien erfüllen. pro-EE arbeitet an innovativen Produkten, bei denen das wirtschaftliche und technische Energiesparpotential verglichen mit den momentan auf dem Markt erhältlichen Produkten groß ist. Beispiele sind energieeffiziente Büroausstattung, energiesparende Straßenbeleuchtung und Ampeln sowie Sprit sparende Fahrzeuge.

Das Projekt baut eine Partnerschaft zwischen Marktakteuren in sechs verschiedenen europäischen Ländern auf (Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Österreich und Deutschland) um innovative Ansätze für Behörden zu entwickeln und dadurch die Anbieterseite energieeffizienter Produkte und Dienstleistungen zu beeinflussen.



Meeting des pro-EE Projekt-Teams in Wien, November 2008





## Konvent der Bürgermeister und pro-EE

Der Konvent der Bürgermeister ist eine neue ehrgeizige Initiative der Europäischen Kommission, bei der sich die unterzeichnenden Städte und Kommunen verpflichten, über die „3x20“ Energieziele der EU durch verbesserte Energieeffizienz und zunehmend saubere Energieproduktion hinauszugehen. Die pro-EE-Pilotstädte Cascais, Murcia und San Sebastian gehören zu den ersten Unterzeichnern des Konvents der Bürgermeister.



Konvent der Bürgermeister – Unterzeichner-Zeremonie in Brüssel, 10. Februar 2009.

Gegenwärtig sind 1.400 Städte, Gemeinden und Landkreise in 17 europäischen Ländern Mitglied des Klima-Bündnis'. Bundesländer, Verbände und andere Organisationen wirken als assoziierte Mitglieder mit. Unsere Mitgliedstädte sind in Österreich, Belgien, Bulgarien, Tschechische Republik, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Italien, Luxemburg, Niederlande, Polen, Slowakische Republik, Slowenien, Spanien, Schweden und die Schweiz.

Das Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder / Alianza del Clima e.V. ist Europas größtes Städtenetzwerk zum Klimaschutz und hat sich den Erhalt des globalen Klimas zum Ziel gesetzt. Zum Erhalt der Regenwälder und des globalen Klimas sind die Mitgliedskommunen eine Partnerschaft mit den Indigenen Völkern des Amazonasbeckens eingegangen. Das Städtenetzwerk wurde 1990 mit der Aufgabe gegründet, lokale Klimaschutzmaßnahmen zu erarbeiten und zu implementieren, insbesondere in den Bereichen Energie und Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit über den Schutz der Regenwälder und den Verzicht auf die Nutzung von Tropenholz aus Raubbau. Kooperationspartner ist die COICA, der Dachverband der neun nationalen Indianerorganisationen Amazoniens. Klima-Bündnis e.V. vertritt 50 Millionen Bürger und Bürgerinnen Europas.

### Projekt Koordinator:



### Kontakt:

Klima-Bündnis – Europasekretariat  
Dr. Andreas Kress  
Tel: +49-69-71 71 39-33  
a.kress@klimabuendnis.org

### Partner:

Klima-Bündnis Österreich (AT), Oberösterreichische Umweltakademie (AT), Alleanza per il Clima onlus (IT), European Partners for the Environment (EU), Ecoinstitut Barcelona (ES), ICLEI Local Governments for Sustainability (EU), National Institute for Engineering, Technology and Innovation (PT), Centre for Renewable Energy Sources (GR)

### und die Städte:

Cascais (PT), Ferrara (IT), Frankfurt am Main (DE), Mainz (DE), Maroussi (GR), Munich (DE), Murcia (ES), Torres Vedras (PT), San Sebastian (ES)

**Titelfoto LED Straßenbeleuchtung:** BöSha, [www.boesha.de](http://www.boesha.de) **Editiert von:** A. Hanisch, A. Kress, H. Unterpertinger

pro » EE ist co-finanziert durch: **Intelligent Energy**  **Europe**