



Umsteigen bitte!

Wege in eine soziale und nachhaltige öffentliche Beschaffung von E-Mobilität



IMPRESSUM

Herausgeber:

WEED – Weltwirtschaft, Ökologie
& Entwicklung e.V.

Am Sudhaus 2, 12053 Berlin

kontakt@weed-online.org

www.weed-online.org

Autorin: Dr. Verena Kröss

Redaktionelle Mitarbeit:

Johannes Peter, Lea Strack

Urheberrecht: WEED – Weltwirtschaft,
Ökologie & Entwicklung e.V.,
[1. Auflage], 2022

Alle Rechte vorbehalten. Kopieren und/oder
Vervielfältigung dieser Publikation – in Gän-
ze oder teilweise – ist unter der Vorausset-
zung erlaubt, dass WEED vorab schriftlich
informiert wird.

Layout: Marco Fischer – grafischer.com

Titelbild: Picture Alliance/dpa/MAXPPP /
Wanshanchao (Batterieproduktion,
Huaibei, China)

Druck: PinguinDruck

Diese Publikation wurde auf regionalem
Recyclingpapier gedruckt.

Rechtlicher Hinweis: Diese Publikation wurde auf der Grundlage ausführlicher Recher-
che, weiterführender Literatur und von Gesetzestexten erstellt. Wir übernehmen jedoch
keine rechtliche Gewähr. Es wird daher ausdrücklich empfohlen, in jedem Einzelfall
zusätzliche Rechtsauskünfte einzuholen. Der Herausgeber und die Autorin übernehmen
keine Haftung für die Verwendung der Informationen aus dieser Publikation.

Förderhinweis

Für den Inhalt dieser Publikation ist allein WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V. verantwortlich; die hier dargestellten Positionen
geben nicht den Standpunkt der Förderer wieder.

Gefördert durch

**ENGAGEMENT
GLOBAL**

Service für Entwicklungsinitiativen



mit ihrer

SERVICESTELLE
KOMMUNEN IN DER EINEN WELT

Mit freundlicher Unterstützung der Landesstelle
für Entwicklungszusammenarbeit (LEZ) des Lan-
des Berlin



Landesstelle für Entwicklungszusammenarbeit

mit Mitteln des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung

WEED e.V. erhält eine
Strukturförderung
durch

**Brot
für die Welt**

INHALT

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis	3
Einleitung	4
1. Die Verkehrswende nachhaltig und fair gestalten	5
1.1 E-Mobilität, Batterien und ihr Rohstoffbedarf	6
1.2 Auf dem Weg zu einer fairen und nachhaltigen Verkehrswende	9
– Mobilitätswende	10
– Energiewende im Verkehr	10
– Rohstoffwende	10
2. Rechtliche Grundlagen	11
2.1 Berücksichtigung sozialer Kriterien in Vergabeverfahren	12
2.2 Das Gesetz zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge	12
3. Bedarfsanalyse	14
3.1 Busse für den öffentlichen Nahverkehr	15
3.2 Der Fuhrpark des Landes Berlin	15
4. Potenziale, Ansätze und Praxisbeispiele in der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffung	18
4.1 Wie weit ist der Markt? Die Diskussion um Standards und rechtliche Regulierung	19
4.2 Nachhaltige Beschaffung als langfristiger Prozess	19
4.3 Malmö – Auf dem Weg zu besseren Batterien	20
4.4 Praxisbeispiel Ausschreibungskriterien der <i>Hamburger Hochbahn AG</i>	21
Auszug aus dem Fragenkatalog der <i>Hamburger Hochbahn AG</i> für Ausschreibungen von E-Fahrzeugen	23
4.5 <i>Electronics Watch</i> – Programm zu emissionsarmen Fahrzeugen	24
Abkürzungsverzeichnis	26
Quellenverzeichnis	27
Weitere WEED-Broschüren zum Thema nachhaltige Beschaffung und zu E-Mobilität	30
Wer ist WEED?	31

Einleitung

Die Eindämmung des rasant voranschreitenden Klimawandels ist eine der größten politischen und gesellschaftlichen Herausforderungen unserer Zeit. Um das Ziel des internationalen Pariser Klimaabkommens von 2015 zu erfüllen, die Erderwärmung auf möglichst unter 1,5°C zu beschränken, muss der Ausstoß von Treibhausgasen schnellstmöglich stark reduziert werden. Dafür bedarf es eines strukturellen Wandels unserer Wirtschafts- und Lebensweise sowie des ambitionierten Handelns vielfältiger Akteur*innen.

Für die Erreichung der Klimaschutzziele ist nicht zuletzt auch der Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung. Er ist in Deutschland insgesamt für rund 20 Prozent und in Berlin für rund 30 Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Der Verkehrssektor ist zudem der einzige Sektor in Deutschland, der in den vergangenen Jahrzehnten mit Blick auf das Referenzjahr 1990 seine Treibhausgasemissionen nicht dauerhaft senken konnte.¹ Bei der Umsetzung der Verkehrswende gibt es also dringenden Handlungsbedarf.

Die prognostizierten Wachstumsraten der Elektromobilitätsbranche, insbesondere für batteriebetriebene Fahrzeuge, Fahrräder und Roller, sind insgesamt enorm.² Doch der damit einhergehende rasant steigende Bedarf an Akkus für die E-Mobilität führt zu einer Verschärfung menschen- und arbeitsrechtlicher sowie ökologischer Problematiken insbesondere beim Abbau der dafür benötigten Rohstoffe (siehe [Kapitel 1](#)). Aktuell ist zu befürchten, dass die notwendige Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge auf Kosten der Menschen und Umwelt in den Rohstoffabbaugebieten geht, die weitestgehend in Ländern des Globalen Südens liegen. Eine wirklich nachhaltige Verkehrswende muss neben den Klimazielen sowohl den Rohstoffverbrauch als auch die Einhaltung der Menschen- und Arbeitsrechte entlang der komplexen Lieferkette von E-Mobilitätsprodukten mit im Blick behalten. Auch der öffentlichen Verwaltung und innerhalb dieser den öffentlichen Vergabestellen kommt dabei eine wichtige Rolle zu.

Mit der Umsetzung der EU-Richtlinie für saubere Fahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in deutsches Recht wurden öffentliche Vergabestellen im Jahr 2021 verbindlich in bestimmte Aspekte der Verkehrswende miteinbezogen. Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge gibt Mindestquoten für emissionsarme Fahrzeuge für öffentliche Auftragsvergaben in den nächsten Jahren vor (siehe [Kapitel 2.2](#)). Auch wenn genaue Schätzungen aktuell schwierig sind, ist

mit einem sehr hohen Investitionsvolumen der öffentlichen Hand in E-Mobilität³ für die kommenden Jahre zu rechnen.

Die Umstellung des öffentlichen Fuhrparks auf elektrische Antriebe ist dringend notwendig für ihre Erreichung der Klimaschutzziele. Mit Blick auf das hohe zu erwartende Investitionsvolumen und die besondere Vorbildfunktion steht die öffentliche Hand jedoch auch in besonderer Verantwortung, neben klimapolitischen auch anderen ökologischen und sozialen Gesichtspunkten beim Einkauf von E-Mobilitätsprodukten gerecht zu werden. Als Großverkäuferinnen sollten öffentliche Vergabestellen versuchen, ihre Hebelwirkung zu nutzen, um Einfluss auf den wachsenden und sich formierenden Markt von E-Mobilitätsprodukten zu nehmen, und ihren Beitrag dazu leisten, auf eine langfristige Verbesserung der Herstellungsbedingungen hinzuwirken.

Die vorliegende Broschüre möchte hierzu ermutigen, indem sie sich der Umsetzung einer nachhaltigen und fairen Verkehrswende mit Fokus auf die öffentliche Beschaffung widmet. Die Berücksichtigung sozialer Kriterien im Vergabeprozess steht bei komplexen Produkten wie Fahrzeugen vor einigen Herausforderungen. Das bedeutet aber nicht, dass Vergabestellen keine Handlungsoptionen haben. Die Broschüre will einen Beitrag dazu leisten, bereits bestehende Ansätze und Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Im folgenden [Kapitel 1](#) soll zunächst die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Gestaltung der Verkehrswende näher erläutert werden, indem wir auf die menschenrechtlichen und ökologischen Risiken der Fahrzeugbranche eingehen und drei Dimensionen einer fairen und nachhaltigen Verkehrswende mit ihrem Bezug zur öffentlichen Beschaffung erläutern. [Kapitel 2](#) gibt im Anschluss einen kurzen Überblick über die Rechtslage im Bereich der nachhaltigen und sozial-verantwortlichen Beschaffung und geht näher auf das Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge ein. [Kapitel 3](#) liefert dann eine beispielhafte Skizze des zukünftigen Bedarfs der öffentlichen Hand an E-Mobilitätsprodukten am Beispiel des öffentlichen Fuhrparks des Landes Berlin und am Beispiel der Busse für den öffentlichen Nahverkehr. Abschließend werden in [Kapitel 4](#) bestehende Ansätze und Praxisbeispiele für eine ökologische und sozial-verantwortliche Beschaffung elektrischer Fahrzeuge vorgestellt.

1 Umweltbundesamt (UBA) (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr, S. 1.

2 BloombergNEF (2022): Electric Vehicle Outlook 2022.

3 Der Fokus dieser Broschüre liegt auf batteriebetriebenen Fahrzeugen, die nach aktuellem Stand den Hauptteil der Umstellung auf E-Mobilität (im Vergleich z.B. zu Fahrzeugen mit Brennstoffzellen oder Oberleitungsnetzen) ausmachen werden. Die allgemeinen Ansatzpunkte lassen sich aber z.T. auch auf andere Formen der Elektromobilität übertragen.

1 Die Verkehrswende nachhaltig und fair gestalten

„Die Automobilbranche weist menschenrechtliche Risiken mit besonderer Relevanz auf“, insbesondere hinsichtlich ihrer weit verzweigten internationalen Wertschöpfungsstufen.⁴ Dies stellte vor zwei Jahren eine Studie im Auftrag des *Bundesministeriums für Arbeit und Soziales* (BMAS) im Rahmen des Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte mit Blick auf die deutsche Automobilindustrie fest. Die international ausgelegte Studie der *World Benchmarking Alliance* stellte 2020 außerdem fest, dass die internationale Automobilindustrie den schlechtesten Wert für die Umsetzung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte in Unternehmen erzielte, den sie bisher für einen Wirtschaftssektor gemessen hatte.⁵

Die menschenrechtlichen Risiken liegen in zwei grundlegenden Charakteristika der Automobilbranche begründet:⁶

1. Sie verfügt über weit verzweigte und komplexe internationale Zuliefererketten
2. Die Herstellung von Fahrzeugen ist sehr rohstoffintensiv

Zunächst ist es wichtig, festzustellen, dass Fahrzeuge sehr komplexe Produkte sind, die aus vielen verschiedenen Komponenten zusammengesetzt werden und über eine weit verzweigte internationale Lieferkette verfügen. Viele der Teile und Komponenten werden von den großen Automobilkonzernen nicht selbst produziert, sondern von einer Vielzahl an spezialisierten Zulieferern bezogen. Die BMW-Gruppe spricht von 12.000 direkten Lieferanten aus rund 50 Ländern, und Volkswagen gibt sogar 60.000 direkte Lieferanten aus fast 100 Ländern an.⁷ Die Zulieferer unterscheiden sich stark mit Blick auf ihre Unternehmensgröße und mit Bezug auf die Branche, in der sie tätig sind – von der Stahlverarbeitung über die Chemieindustrie bis zur Elektronikindustrie. Typischerweise wird die Zuliefererkette der Fahrzeugindustrie schematisch als hierarchisch gegliederte Pyramide dargestellt, mit den bekannten Automobilkonzernen an der Spitze. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass diese Pyramide auf einem vorgelagerten Bereich basiert, in dem die zahlreichen Rohstoffe, die für die Herstellung der Teile nötig sind, abgebaut und verarbeitet werden (siehe Abbildung).

Schematische Darstellung der Zuliefererpyramide der Automobilindustrie:



4 BMAS (2020): Die Achtung von Menschenrechten entlang globaler Wertschöpfungsketten, S. 79.

5 World Benchmarking Alliance (2020): Corporate Human Rights Benchmark, S. 7.

6 BMAS (2020): Die Achtung von Menschenrechten, S. 78-81.

7 BMW Group (2020): Nachhaltigkeit im Einkauf und Lieferantennetzwerk der BMW Group, S. 30. Volkswagen (2021): Sustainability Report. Responsibility for Supply Chains and Business, S. 104.

Spätestens mit den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte wurde allgemein anerkannt, dass auch Unternehmen Verantwortung tragen für die Einhaltung grundlegender Menschen- und Arbeitsrechte entlang der Lieferkette ihrer Produkte. Diese Verantwortung und die ihr gerecht werdenden Sorgfaltspflichten beziehen sich sowohl auf den eigenen Geschäftsbereich als auch auf die Geschäftsbeziehungen zu anderen Unternehmen entlang der Lieferkette.⁸ In der Praxis bleibt die Übernahme von Verantwortung jedoch häufig aus. Die World Benchmarking Alliance stellte beispielsweise fest, dass die überwiegende Mehrheit der Automobilkonzerne nicht darlegen konnte, wie sie mit gravierenden Risiken von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in ihren Lieferketten umgeht.⁹ Zum Teil wird die menschenrechtliche Verantwortung zwar in Form von Vertragsklauseln von oben nach unten entlang der Pyramide an die nächste Stufe der Zulieferer weitergereicht. Eine wirksame Kontrolle über die Einhaltung grundlegender Arbeits- und Menschenrechtsstandards findet aber meist nicht statt. Die Verantwortung wird in das diffuse und weit verzweigte Lieferantennetzwerk abgeschoben.

In verschiedenen Schlüsselindustrien, die zentrale Teile und Komponenten für die Automobilbranche herstellen, kommt es zur Verletzung grundlegender Arbeits- und Menschenrechte. Als ein wichtiges Beispiel sei hier die Elektronikindustrie genannt. In modernen Fahrzeugen werden zunehmend mehr Elektronik und IKT-Komponenten verbaut. Im Jahr 2021 sorgte der Mangel an Halbleitern für einen deutlichen Einbruch in der Automobilproduktion, da Mikrochips für sehr viele essenzielle Funktionen im Auto benötigt werden.¹⁰ Die Herstellung von IKT-Produkten und ihrer Komponenten ist jedoch häufig von sehr prekären Arbeitsbedingungen, exzessiven Überstunden, geringen Löhnen und einem gewerkschaftsfeindlichen Umfeld geprägt.¹¹ Mit Blick auf mögliche Ansatzpunkte für das Einfordern sozialer Kriterien in der öffentlichen Beschaffung ist es daher sinnvoll, aus den Erfahrungen der sozial-verantwortlichen IKT-Beschaffung zu lernen. Dabei können zum Teil bestehende Überprüfungsverfahren aus dem IKT-Bereich genutzt und mit Blick auf die Elektronik im Fahrzeugsektor übertragen werden, wie es beispielsweise die unabhängige Monitoring-Organisation *Electronics Watch* aktuell versucht (siehe Kapitel 4.5).

Im nächsten Abschnitt wollen wir uns nun dem zentralen Bauteil für die Elektromobilität zuwenden: der Batterie.

1.1 E-MOBILITÄT, BATTERIEN UND IHR ROHSTOFFBEDARF

Die Batterie ist nicht nur einfach ein Bauteil neben vielen anderen in der Produktion eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs, sie ist gewissermaßen das Herzstück. Die Batterie macht 30 bis 40 Prozent des Werts eines elektrischen Autos aus.¹² Aktuell wird ein Großteil der Batterien für Fahrzeuge von einer Handvoll Firmen aus China (*CATL*, *BYD*), Südkorea (*LG Energy Solution*, *SK Innovation*, *Samsung SDI*) und Japan (*Panasonic*) produziert.¹³ Derzeit sind die traditionellen Automobilkonzerne stark auf die Batteriehersteller angewiesen. Diese entwickeln sich daher im Bereich der Elektromobilität zu den führenden Stufe-1-Zulieferern und zu „Königsmachern“, die den Erfolg der Elektrifizierungspläne der großen Autohersteller mitbestimmen.¹⁴ Viele Automobilhersteller sind jedoch, unterstützt durch europäische und U.S.-amerikanische Regierungen, aktuell bestrebt, durch Unternehmenskooperationen (*joint ventures*) und andere Maßnahmen eigene Kapazitäten in der Batterieproduktion aufzubauen.¹⁵ Zum einen zielt dies darauf ab, einen größeren Teil der Wertschöpfung innerhalb des eigenen Unternehmens anzusiedeln. Zum anderen verspricht diese Strategie auch eine größere Kontrolle über essenzielle Bestandteile der Lieferkette und die Vermeidung zu starker Abhängigkeiten. Mit Blick auf eine größere Kontrolle und die Integration der Lieferkette diskutieren und verfolgen einige Autohersteller auch bereits eine direktere Beteiligung beim Einkauf kritischer Rohstoffe für die Batterieproduktion.¹⁶

Ein viel diskutiertes Problem in der Herstellung von Batterien ist, dass diese sehr energieintensiv ist. Aktuelle Studien belegen zwar, dass Elektroautos einen Klimavorteil gegenüber Autos mit Verbrennungsmotoren bieten, wenn der gesamte Lebenszyklus betrachtet wird.¹⁷ Nichtsdestotrotz ist es wichtig zu betonen, dass die Fertigung von Batterien sehr viel Strom benötigt. Das gilt insbesondere für die Fertigung der Batteriezellen, aber auch für die Weiterverarbeitung von Erzen in Metalle. Bei einem hohen Koh-

8 Vereinte Nationen (2011): Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, S. 17-28.

9 World Benchmarking Alliance (2020): Corporate Human Rights Benchmark, S. 7-8.

10 Siehe z.B. Thomas Fromm (2021): „Der Chipmangel trifft die Autoindustrie mit voller Wucht“.

11 Jeroen Merk et al. (2021): Human Rights Risks in the ICT Supply Chain. Make ICT Fair, Kapitel 7 & 8.

12 Daniel Harrison (2021): Electric Vehicle Battery Supply Chain Analysis, S. 23; Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (2019): Zwischenbericht zur Wertschöpfung, S. 12.

13 Harrison (2021): Electric Vehicle Battery Supply Chain Analysis, S. 32-33; Brot für alle et al. (2020): Die Batterie: Knackpunkt der Elektromobilität.

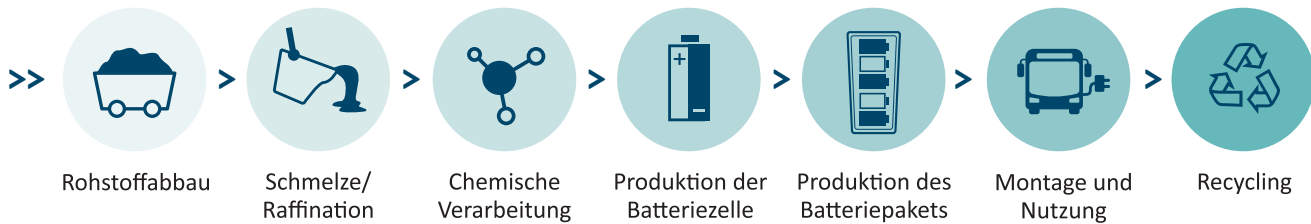
14 Harrison (2021): Electric Vehicle Battery Supply Chain Analysis, S. 32.

15 Ebd., S. 24-25; siehe auf EU-Ebene die European Battery Alliance <https://www.eba250.com/>

16 Harrison (2021): Electric Vehicle Battery Supply Chain Analysis, S. 24-26.

17 Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial. BMU (2021): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz.

Wertschöpfungskette einer Lithium-Ionen-Batterie:



leanteil am Strommix, wie er aktuell beispielsweise in China gängig ist, wo die meiste Rohstoffverarbeitung und auch große Teile der Batteriezellfertigung stattfinden, geht die Produktion von Batterien mit hohen Treibhausgasemissionen einher.

Mit Blick auf Menschen- und Arbeitsrechte sowie auf breitere Umweltstandards muss vor allem auf die gravierenden Missstände am Beginn der Wertschöpfungskette der Batterie, also beim Abbau der benötigten Rohstoffe, hingewiesen werden.¹⁸ Arbeitsrechtsverletzungen in den weiteren Produktionsschritten der Batterie sind demgegenüber bisher weniger ausführlich dokumentiert, was jedoch nicht bedeutet, dass diese nicht ebenfalls ein Risiko darstellen.¹⁹

Batteriebetriebene Fahrzeuge basieren nach aktuellem technologischem Stand in der Regel auf dem Gebrauch von großen und hochleistungsfähigen Lithium-Ionen-Akkus. Für deren Herstellung sind neben dem namensgebenden Lithium, je nach Typ des Akkus, vor allem auch die Metalle Kobalt, Grafit, Nickel und Mangan von Bedeutung. Aber auch traditionelle Rohstoffe der Fahrzeugbranche wie Eisen/Stahl, Aluminium und auch Kupfer spielen eine Rolle in der Batterieproduktion.²⁰

Insbesondere die Debatten über eine mögliche Verschärfung der Wasserknappheit bei der Gewinnung von Lithium in Südamerika, die zu anhaltenden Konflikten mit der lokalen, häufig indigenen, Bevölkerung geführt hat, sowie die sehr prekären Arbeitsbedingungen beim Abbau von Kobalt in der Demokratischen Republik Kongo wurden zuletzt auch medial breiter geführt.²¹

Auch wenn die spezifischen Probleme je nach Region und Abbaumethode variieren, geht der Bergbau in der Regel mit hohen sozialen und ökologischen Risiken einher.²² Dazu zählen insbesondere:

- Gefährliche Arbeitsbedingungen und Risiken für Leben und Gesundheit (z.B. durch Staubbelastung, Einsatz gefährlicher Chemikalien, tödliche Schlammlawinen, Unfälle bei Grubeneinsätzen),²³
- Risiko von Kinderarbeit²⁴ und Gefahr von Zwangsarbeit,²⁵
- Weitere arbeits- und menschenrechtliche Missstände wie geringe Löhne, fehlende soziale Absicherung und Verletzungen des Rechts auf Vereinigungsfreiheit,
- Negative Auswirkungen auf die Lebensgrundlage und Gesundheit umliegender Gemeinden z.B. durch Boden- und Grundwasserverschmutzung, Staubbelastung und Wassermangel,²⁶
- Konflikte mit lokalen Gemeinden, Zwangsvertreibungen, Missachtung indigener Rechte vor allem auch in der Vorbereitungsphase für den eigentlichen Abbau,²⁷
- Großräumige Zerstörung der Landschaft und bestehender Ökosysteme, vor allem beim Tagebau, die mit Entwaldung und Biodiversitätsverlust einhergeht,
- Finanzierung von bewaffneten Gruppen in Konfliktgebieten.

im Bergbau siehe z.B. Maximilian Spohr (2016): Human Rights Risks in Mining; zu den Umweltrisiken siehe UBA (2022): Umweltrisiken und -auswirkungen in globalen Lieferketten.

²³ Die Internationale Arbeitsorganisation spricht vom Bergbau als gefährlichstem Berufsfeld, wenn man die Zahl der durch Todesfälle, Verletzungen und Krankheiten gefährdeten Personen berücksichtigt, <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/mining/lang-en/index.htm>

²⁴ INKOTA, Ökumenisches Netz Zentralafrika (2018): Kobalt kritisch³, S. 7-9.

²⁵ Mit konkretem Bezug zur Elektromobilität aktuell z.B. diskutiert mit Blick auf China und Xinjiang: Ana Swanson, Chris Buckley (2022): „Red Flags for Forced Labor“.

²⁶ Siehe z.B. für Nickel und Lithium: Brot für die Welt (2018): Das weiße Gold; Rosa Luxemburg Stiftung (2019): Road to Ruin, S. 23-30; Electronics Watch (2022): Human Rights and Environmental Impact of Nickel Mining.

²⁷ Siehe z.B. Business and Human Rights Resource Centre (2022): Transition Minerals Tracker 2021

¹⁸ Brot für alle et al. (2020): Die Batterie: Knackpunkt der Elektromobilität, S. 5-7.

¹⁹ Malmö, International Trade Center, TDi Sustainability (2022): Better Batteries: Malmö's Roadmap, S. 7.

²⁰ Stahl und Aluminium werden z.B. für die Produktion des Batteriegehäuses verwendet, das rund 20 bis 25 Prozent des Gewichts einer Batterie ausmacht. Deutsche Rohstoffagentur (DERA) (2021): Batterierohstoffe für die Elektromobilität, S. 3.

²¹ Siehe z.B. Jürgen Vogt (2021): „Lithiumgewinnung in Argentinien. Proteste werden kleingehalten“; Linda Staude (2019): „Kobaltabbau im Kongo. Der hohe Preis für Elektroautos und Smartphones“.

²² Für einen breiten Überblick zu den Menschenrechtsverletzungen

Beim Rohstoffabbau existieren also erhebliche Risiken dafür, dass gegen die fünf Grundprinzipien, die den *ILO*-Kernarbeitsnormen zugrunde liegen (Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen, Beseitigung der Zwangsarbeit, Verbot der Kinderarbeit, Verbot der Diskriminierung, Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit) und auch gegen andere *ILO*-Normen verstoßen wird. Hinzu kommt, dass der Rohstoffabbau mit gravierenden ökologischen Risiken einhergeht, die sich häufig negativ auf die angrenzende Bevölkerung auswirken.

Die beschriebenen sozialen und ökologischen Risiken sind für den Bergbau im Allgemeinen kennzeichnend und beschränken sich keineswegs auf die Gewinnung der Metalle, die für die Produktion von Batterien für die E-Mobilität benötigt werden. So weisen zivilgesellschaftliche Organisationen schon seit langem auf die Problematiken beim Abbau von Eisenerz und Bauxit hin, die zu Stahl und Aluminium weiterverarbeitet werden und in Karosserie, Motor und Fahrwerk einen großen Teil des Gewichts eines Autos ausmachen.²⁸ Vonseiten der Industrie werden

ebenfalls viele verschiedene kritische Rohstoffe genannt und mit Bezug auf ihre ökologischen und menschenrechtlichen Risiken diskutiert.²⁹

Mit der flächendeckenden Umstellung auf Elektromobilität hat die Rohstoffproblematik aber nochmals an Bedeutung gewonnen, da sie zu einem stark ansteigenden Bedarf an einigen Rohstoffen führt, deren Abbau und Reserven sich auf bestimmte Regionen im Globalen Süden konzentrieren. Der Ausbau der Elektromobilität ist einer der Haupttreiber des prognostizierten enormen Bedarfs an einigen dieser Metalle, allen voran Lithium, Kobalt und Nickel. Die Schätzungen, wie viele Tonnen der jeweiligen Metalle in den kommenden 10 bis 15 Jahren benötigt werden, variieren stark und sind abhängig von Prognosen über die Entwicklung der Batterietechnologie und über die Anzahl der verkauften batteriebetriebenen Fahrzeuge. Bei einigen Metallen, insbesondere Lithium, ist jedoch davon auszugehen, dass der zukünftige Bedarf die aktuell weltweit geförderte Menge um ein Vielfaches übersteigen wird.³⁰

Das Problem dabei ist nicht, dass es weltweit zu

28 Brot für die Welt, Misereor, PowerShift (2021): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit, S. 23-26; PowerShift (2019): Landraub für deutsche Autos.

29 Dragonfly Initiative (2018): Material Change.

30 Siehe z.B. für Kobalt und Lithium: DERA (2021): Rohstoffe für Zukunftstechnologien, S. 286, 292.



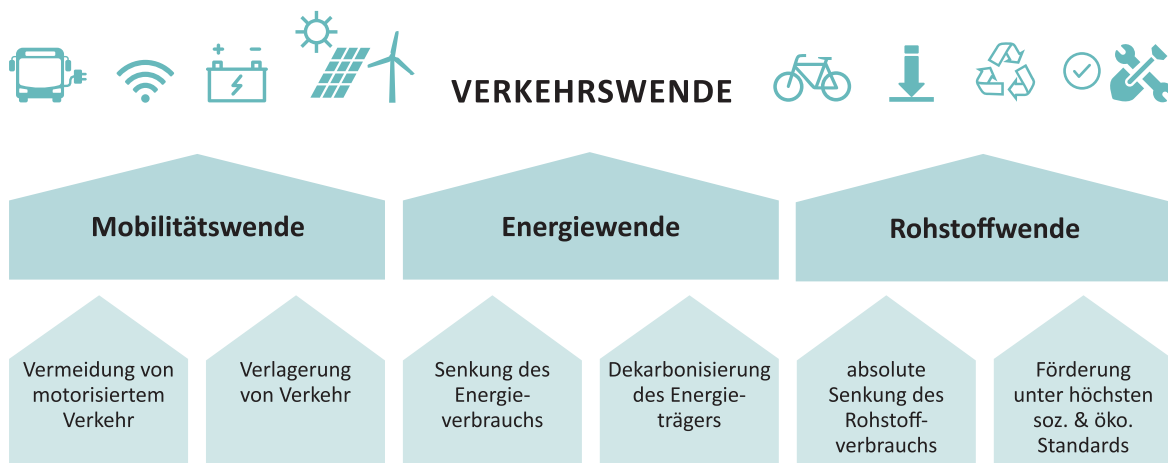
**Massiver Eingriff in die Landschaft:
Nickel-Abbau und Schmelze in Sorowako,
Süd Sulawesi, Indonesien.**

Foto: Picture Alliance/NurPhoto/Basri Marzuki

wenige Reserven dieser Metalle gäbe, die sich theoretisch abbauen ließen. Die entscheidenden Fragen sind, mit welchen ökologischen und sozialen Kosten dieser Rohstoffabbau und neue Abbaukonzessionen einhergehen, wer diese Kosten zu tragen hat, ob Menschen vor Ort substantiell an der Wertschöpfung teilhaben werden und ob ihnen das Recht zugestanden wird, ‚Nein‘ zu sagen zum Rohstoffabbau in ihrer Region. All diese Aspekte gilt es mitzudenken in der Gestaltung einer ganzheitlichen Verkehrswende, die einen grundlegenden Wandel im Umgang mit Rohstoffen – eine „Rohstoffwende“ – berücksichtigen muss.

dies vor allem die Verlagerung weg vom privaten Pkw hin zum öffentlichen Nahverkehr und zum Fuß- und Radverkehr.

Mit der **Energiewende im Verkehr** ist gemeint, dass der Energiebedarf des verbleibenden Verkehrsaufkommens aus klimaneutralen Antriebsenergien stammt, also vor allem die Umstellung von Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebe, und dass diese sparsam und effizient genutzt werden.³² Die Energiewende im breiteren Sinne der flächendeckenden Umstellung der Stromerzeugung auf erneuerbare Energien ist somit eine der Vorbedingungen für das



Grafik: Jeannette Cornelle – jcornelle.de

1.2 AUF DEM WEG ZU EINER FAIREN UND NACHHALTIGEN VERKEHRSWENDE

Bei der Gestaltung einer umfassenden, nachhaltigen und fairen Verkehrswende kommt es darauf an, Aspekte des Klimaschutzes, des breiteren Umweltschutzes und des Schutzes von Menschen- und Arbeitsrechten entlang globaler Lieferketten zusammenzudenken. Eine nachhaltige und faire Verkehrswende beruht daher grundlegend auf drei Säulen, die sich alle gegenseitig bedingen: auf einer Mobilitätswende, einer Energiewende im Verkehr und einer Rohstoffwende (siehe Abbildung).

Mit der **Mobilitätswende** ist eine Veränderung der Art und Weise gemeint, wie wir mobil sind. Dabei geht es um eine Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Ein wichtiger Baustein dafür ist die Verlagerung eines großen Teils des Verkehrs auf umweltfreundliche und energieeffiziente Transportmittel.³¹ Im Bereich des Personenverkehrs meint

Gelingen der Energiewende im Verkehr. Dabei muss stets die Knappheit des Gutes Energie mitgedacht werden.

Mit der **Rohstoffwende** ist ein grundlegender Wandel im Umgang mit Rohstoffen gemeint, der auf zwei Kernelementen beruht: erstens auf einer Senkung unseres Verbrauchs metallischer Primärrohstoffe auf ein global gerechtes Maß und zweitens auf der Förderung von Rohstoffen nur unter der Beachtung höchster ökologischer und menschenrechtlicher Standards.³³

Entscheidend ist, dass sich die drei beschriebenen Wendungen gegenseitig beeinflussen. Der Mobilitätswende, insbesondere der Abkehr von der Mobilität mit dem eigenen privaten Pkw, kommt dabei eine besonders zentrale Bedeutung zu. Nur wenn wir einen großen Teil der Mobilität erfolgreich auf umweltfreundliche und energieeffiziente Transportmittel wie Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn verlagern, kann die Energiewende im Verkehr wirklich gelingen. Anderenfalls wird es schwerfallen, den kompletten Energiebedarf des Verkehrssektors aus erneuerbaren Energien zu decken. Die Umstellung der Stromerzeugung

lität von morgen sichern, S. 14-15.

³² Ebd., S. 15.

³³ AK Rohstoffe (2021): 12 Argumente für eine Rohstoffwende.

³¹ Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobi-

gung auf erneuerbare Energien steht seit mehreren Jahren vor einigen Herausforderungen und wird nur gelingen, wenn Energie als knappes Gut verstanden wird, das in vielen wichtigen Bereichen benötigt wird. Die Mobilitätswende ist auch eine wichtige Voraussetzung für die Rohstoffwende, da weniger (und kleinere) Pkw wesentlich zur Reduktion des Rohstoffbedarfs beitragen.

Was lässt sich nun aus der Mobilitätswende, der Energiewende und der Rohstoffwende an konkreten Überlegungen und Leitfragen für den öffentlichen Einkauf mitnehmen?

MOBILITÄTSWENDE

- In welchem Bereich sind Investitionen und der Einkauf strategisch besonders wichtig, um eine breite Mobilitätswende zu ermöglichen (z.B. Busse für den öffentlichen Nahverkehr)?
- Wo gibt es Möglichkeiten, Mobilität anders zu gestalten und die Transportmittel der öffentlichen Hand effizienter zu nutzen? Lassen sich bestimmte Aufgaben auch mit (elektrischen) Fahrrädern bzw. Lastenrädern statt mit Autos erledigen? Gibt es Möglichkeiten für die behördenübergreifende gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen?³⁴

ENERGIEWENDE IM VERKEHR

Hierbei handelt es sich um den Bereich, der in den Vorgaben für Vergabestellen bereits am meisten berücksichtigt wird, z.B. im Gesetz zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge, in darüber hinausgehenden politischen Zielsetzungen und in lokalen Verwaltungsvorschriften. Wichtige Leitfragen bei der Umstellung auf emissionsarme Antriebe können sein:

- Wie hoch ist der absolute Verbrauch der anzuschaffenden Fahrzeuge? Wo immer möglich, sollten kleine und leichte Fahrzeuge beschafft werden.
- Wie hoch ist der CO₂-Fußabdruck der verbauten Batterie?
- Wird für das Aufladen der E-Fahrzeuge Strom aus erneuerbaren Energien bezogen?

ROHSTOFFWENDE

- Was ist die optimale Größe des Fuhrparks? Dieser sollte so klein wie möglich und lediglich so groß wie nötig sein. Denn sowohl aus dem Ziel der Reduktion des Rohstoffverbrauchs als auch aus dem Gebot der Sparsamkeit für die Beschaffung folgt: Das nachhaltigste Produkt ist immer das, das nicht gekauft wird, weil es nicht gebraucht wird.
- Werden menschen- und arbeitsrechtliche sowie ökologische Aspekte und Kriterien in Ausschreibungen berücksichtigt, eingefordert und überprüft? Wird versucht, Einfluss auf die Herstellungsbedingungen entlang der Lieferkette zu nehmen?

Im Fokus der vorliegenden Broschüre steht vor allem der letzte Punkt und die Frage, wie menschenrechtliche und ökologische Aspekte in der Beschaffung von E-Mobilitätsprodukten stärker berücksichtigt werden können. Dazu wollen wir im nächsten Abschnitt zunächst einen kurzen Überblick über die rechtlichen Grundlagen einer strategischen nachhaltigen Beschaffung liefern. Wie das Ganze in der Praxis umgesetzt werden kann und welche Pilotprojekte es in diesem Bereich bereits gibt, wird dann im [Kapitel 4](#) ausführlicher diskutiert.

³⁴ Für ein laufendes Versuchsprojekt kommunaler Unternehmen aus Berlin zur gemeinsamen E-Fahrzeugnutzung siehe <https://infralab.berlin/projekte/smart-e fleets-das-infralab-und-die-elektromobilitaet-in-berlin/>

2 Rechtliche Grundlagen

Das Vergaberecht besteht aus verschiedenen hierarchisch gegliederten Rechtsvorschriften, die nebeneinander gültig sind. Die Anwendung dieser Rechtsvorschriften entscheidet sich danach, welcher Leistungsgegenstand (Bau-, Dienst- oder Lieferleistung) von welchem Auftraggeber zu welchem Auftragswert vergeben werden soll.³⁵ Das EU-Vergaberecht unterscheidet dabei zwischen dem Ober- und Unterschwellenbereich. Bei der Beschaffung elektrischer Fahrzeuge landet man sehr schnell im Oberschwellenbereich, in dem EU-weit ausgeschrieben werden muss.³⁶

Das Vergaberecht regelt das „Wie“ der Auftragsvergabe der öffentlichen Hand. „Öffentliche Auftraggeber“ nach §99 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) sind neben den klassischen staatlichen Auftraggebern wie Bund, Ländern und Gemeinden (§99 Abs. 1 GWB) auch verschiedene funktionelle Auftraggeber, beispielsweise viele öffentliche Unternehmen mit öffentlicher oder privater Rechtsform (§99 Abs. 2 GWB). Vergabeprozesse öffentlicher Auftraggeber für die Beschaffung von Dienst- und Lieferleistungen werden im Oberschwellenbereich vom GWB und der Vergabeverordnung (VgV) geregelt. Mit Blick auf die Fahrzeugbeschaffung sind außerdem die Regelungen für Sektorenauftraggeber (§100 und §102 GWB) relevant, deren Vergabeprozesse im Oberschwellenbereich vom GWB und der Sektorenverordnung (SektVO) geregelt werden.³⁷ Viele Verkehrsunternehmen, die den öffentlichen Nahverkehr betreiben, gelten beispielsweise als Sektorenauftraggeber.

³⁵ Eine hilfreiche Veranschaulichung findet sich z.B. hier: SKEW (2020): Einbindung sozialer Kriterien, S. 6.

³⁶ Die aktuellen Schwellenwerte für Lieferleistungen sind 140.000€ (obere Bundesbehörden), 215.000€ (andere öffentliche Auftraggeber), 431.000€ (Sektorenauftraggeber). Bundesanzeiger (2021): Bekanntmachung.

³⁷ Zu Nachhaltigkeitskriterien und der SektVO siehe auch Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2020): Nachhaltige Vergabekriterien.

Das Arbeitsrecht der ILO als Referenzrahmen*

Die ILO-Kernarbeitsnormen gelten seit 1998 verbindlich für alle Mitgliedstaaten der ILO, unabhängig davon, ob sie ratifiziert sind. Sie basieren auf den Grundprinzipien der Abschaffung der Kinderarbeit, der Beseitigung von Zwangsarbeit, dem Verbot der Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf sowie der Vereinigungsfreiheit und dem Recht auf Kollektivverhandlungen. Seit 2022 gilt auch Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit als fünftes Grundprinzip der ILO. Die ILO-Kernarbeitsnormen sollten als absoluter sozialer Mindeststandard betrachtet werden. Darüber hinaus können Beschaffungsverantwortliche auch weitere relevante ILO-Übereinkommen in Ausschreibungen referenzieren, um auf verbesserte Arbeitsbedingungen hinzuwirken (z.B. zur Festsetzung von Mindestlöhnen und zur Begrenzung der Arbeitszeit).

ILO-Kernarbeitsnormen:**

- ILO-Übereinkommen über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmsten Formen der Kinderarbeit, 1999 (Nr. 182)
- ILO-Übereinkommen über das Mindestalter, 1973 (Nr. 138)
- ILO-Übereinkommen über die Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf, 1958 (Nr. 111)
- ILO-Übereinkommen über die Gleichheit des Entgelts, 1951 (Nr. 100)
- ILO-Übereinkommen über die Abschaffung der Zwangsarbeit, 1957 (Nr. 105)
- ILO-Übereinkommen über Zwangs- oder Pflichtarbeit, 1930 (Nr. 29) und Protokoll von 2014 zum Übereinkommen zur Zwangsarbeit
- ILO-Übereinkommen über die Anwendung der Grundsätze des Vereinigungsrechtes und des Rechtes zu Kollektivverhandlungen, 1949 (Nr. 98)
- ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechtes, 1948 (Nr. 87)
- ILO-Übereinkommen über Arbeitsschutz und Arbeitsumwelt, 1981 (Nr. 155)
- ILO-Übereinkommen über Förderungsrahmen für den Arbeitsschutz, 2009 (Nr. 187)

* WEED (2022): Soziale Kriterien einfordern und überprüfen, S. 8.

** <https://www.ilo.org/berlin/arbeits-und-standards/kernarbeitsnormen/lang--de/index.htm>

2.1 BERÜCKSICHTIGUNG SOZIALER KRITERIEN IN VERGABEVERFAHREN

Die strategische Berücksichtigung sozialer und umweltbezogener Kriterien in Vergabeverfahren wurde mit der Vergaberechtsreform im Jahr 2016 ausdrücklich zugelassen und in verschiedenen vergaberechtlichen Bestimmungen als Möglichkeit verankert.³⁸ Soziale und umweltbezogene Aspekte werden im GWB als zulässiger Aspekt der Vergabe anerkannt (§ 97 GWB Abs. 3). Die allgemeinen Grundsätze des Vergaberechts – Wettbewerb, Transparenz, Gleichbehandlung, Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit – gelten auch für soziale und ökologische Aspekte gleichermaßen. Diese müssen transparent gemacht werden, sie müssen nichtdiskriminierend sein – dürfen also nicht nur von einem einzelnen, bestimmten Auftraggeber erfüllbar sein –, und sie müssen sich mit einem Aufwand, der verhältnismäßig ist, erfüllen lassen.

Mit Blick auf soziale Kriterien bilden die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) den wichtigsten Referenzrahmen für die Einhaltung grundlegender Arbeitsrechte (siehe Kasten). Soziale (und umweltbezogene) Aspekte können grundsätzlich in jeder Phase des Vergabeverfahrens berücksichtigt werden, also in der Leistungsbeschreibung, den Eignungs- und Zuschlagskriterien und in den Ausführungsbedingungen.³⁹ Bei der Leistungsbeschreibung, den Zuschlagskriterien und den Ausführungsbedingungen gilt es zu beachten, dass die sozialen Kriterien einen Bezug zum Auftragsgegenstand aufweisen müssen. Dieser ist allerdings weit gefasst und kann sich auf alle Stadien des Produktions- und Lebenszyklus beziehen (§ 31 Abs. 3 VgV und § 28 Abs. 3 SektVO).

Über die Zuschlagskriterien ist es beispielsweise sehr gut möglich, die Einhaltung sozialer und umweltbezogener Kriterien als klare Anforderung zu formulieren und diese zu würdigen, ohne Bietende auszuschließen, die diese nicht oder nicht komplett erfüllen (siehe auch das Praxisbeispiel der *Hamburger Hochbahn AG*, [Kapitel 4.4](#)). Dies kann gerade bei einem konzentrierten Markt wie dem für elektrische Fahrzeuge sinnvoll sein. Über die Ausführungsbedingungen besteht die Möglichkeit, zielführende Maßnahmen festzulegen, die beispielsweise auf eine weitere Offenlegung der Lieferkette, auf die Einhaltung bestimmter Arbeitsschutzstandards oder auf eine Re-

duktion der CO₂-Emissionen bei Produktion oder Lieferung des Produkts abzielen können.⁴⁰ Einige dieser Möglichkeiten, konkrete Ansätze und Praxisbeispiele werden in [Kapitel 4](#) näher diskutiert.

Es gibt im Vergaberecht also vielfältige Möglichkeiten, um soziale Kriterien in Ausschreibungen zu berücksichtigen. Rechtlich gesehen handelt es sich jedoch aktuell meist um Kann-Bestimmungen, die zwar Möglichkeiten bieten, aber kaum verbindliche Vorgaben zur Berücksichtigung sozialer Kriterien machen. Anders sieht es bei sektoralen klimapolitischen Kriterien bezüglich der Emissionswerte neuer Fahrzeuge der öffentlichen Hand aus. Hier hat der Gesetzgeber im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) Mindestquoten für emissionsarme Fahrzeuge für die Beschaffungen und Vergaben der kommenden Jahre verbindlich festgeschrieben, wozu wir nun kommen wollen.

2.2 DAS GESETZ ZUR BESCHAFFUNG SAUBERER FAHRZEUGE

Seit August 2021 gilt in Deutschland das **Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz** (SaubFahrzeugBeschG). Mit dem Gesetz wurde die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (*Clean Vehicles Directive*) in deutsches Recht umgesetzt.

Erklärtes Ziel des neuen Gesetzes ist es, einen Nachfrageimpuls für emissionsarme Straßenfahrzeuge zu generieren und Verkehrsemissionen zu reduzieren. Das Gesetz betont auch die besondere Verantwortung der öffentlichen Hand: „Durch den Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden die politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht.“⁴¹

Das Gesetz gilt für alle öffentlichen Auftraggeber und für Sektorenauftraggeber. Es gilt nach § 3 für den Kauf, das Leasing und die Anmietung von Straßenfahrzeugen und auch für bestimmte Dienstleistungsaufträge über Verkehrsdienste (z.B. Post- und Paketzustellung).

Das Gesetz definiert in § 2 leichte „saubere“ Nutzfahrzeuge über Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen und für den Ausstoß an CO₂. Schwere Nutzfahrzeuge werden über die Nutzung alternativer Kraftstoffe als „sauber“ definiert. Als alternative Kraftstoffe gelten zum Beispiel Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe und Biokraftstoffe. Kraftstoffe, die aus Rohstoffen erzeugt werden, bei denen ein

38 In der Reform wurden die Vorgaben der EU-Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU und 2014/25/EU in nationales Recht umgesetzt und integriert.

39 Siehe hierzu ausführlicher FEMNET (2019): Möglichkeiten einer ökologisch und sozial nachhaltigen öffentlichen Beschaffung; SKEW (2020): Einbindung sozialer Kriterien; VDV (2020): Nachhaltige Vergabekriterien.

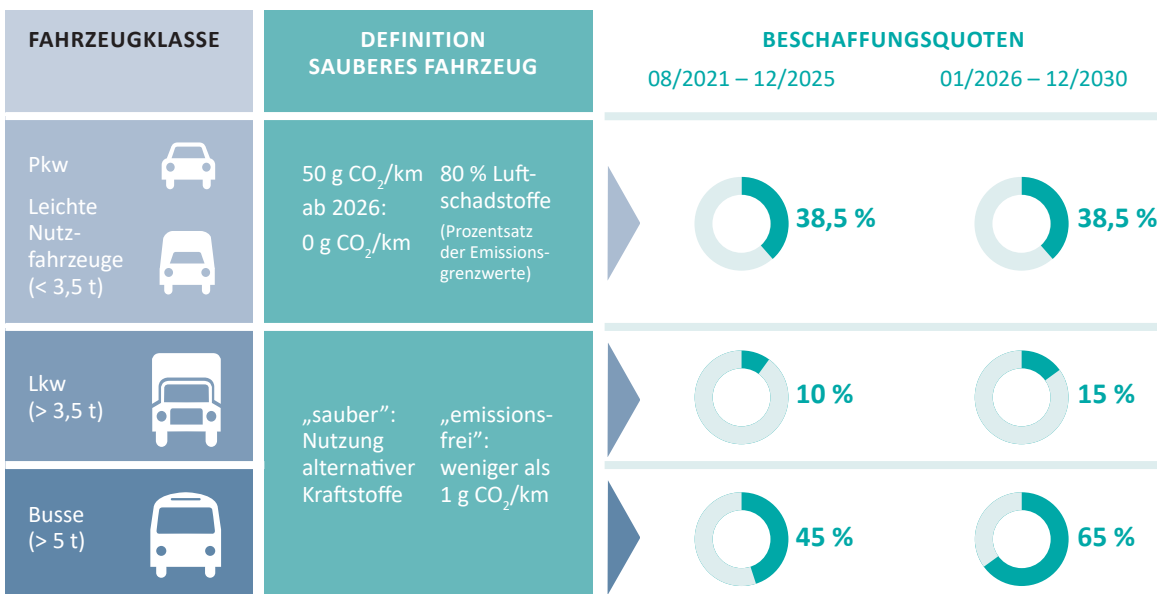
40 Siehe z.B. VDV (2020): Nachhaltige Vergabekriterien, S. 25-26.

41 Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27657 vom 17.3.2021, S. 1

hohes Risiko indirekter Landnutzungsänderungen besteht, sind ausgeschlossen (hierunter zählt aktuell z.B. Palmöl).⁴² Bei den schweren Nutzfahrzeugen gibt es für Busse die zusätzliche Unterscheidung, dass die Hälfte der Quote für saubere Busse durch „emissionsfreie“ Busse erfüllt werden muss, die weniger als 1g CO₂/km ausstoßen. Als emissionsfrei gelten beispielsweise vollständig elektrisch betriebene Busse.

Das Gesetz schreibt Mindestziele vor, die anhand festgelegter Quoten für die Beschaffung sauberer Fahrzeuge innerhalb von zwei Referenzzeiträumen erreicht werden sollen. Ausgenommen von dem Gesetz sind laut § 4 u.a. land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, spezielle Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei und Bundeswehr sowie bestimmte Reisebusse. Busse mit Stehplätzen, die im Stadt- und Regionalverkehr zum Einsatz kommen, sind hingegen ein klarer Fokus des Gesetzes.

Übersicht über Mindestziele:⁴³



länder haben beispielsweise bereits angekündigt, bis zum Jahr 2030 eine klimaneutrale Verwaltung erreichen zu wollen (siehe auch Kapitel 3). Zur Erreichung dieses Ziels sollte der Neubeschaffungsanteil an sauberen Fahrzeugen insbesondere bei Pkw deutlich über den vorgeschriebenen 38,5 Prozent liegen.

Auch mit Vorgaben an die Beschaffung darf über das SaubFahrzeugBeschG hinausgegangen werden. Im Land Berlin gibt es beispielsweise noch die Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU), die unter anderem auch Leistungsblätter für Fahrzeuge beinhaltet.⁴⁴ Anforderungen aus der VwVBU, die über das SaubFahrzeugBeschG hinausgehen, gelten zusätzlich.

In diesem Abschnitt wurde der gesetzliche Rahmen für eine soziale und ökologische Beschaffung elektrischer Fahrzeuge grob skizziert. Gesetzlich wurden klare Vorgaben für die Quoten an emissionsarmen Fahrzeugen bei neuen Beschaffungen und Vergaben in den nächsten Jahren gemacht. Diese Quoten sollen vor allem dabei helfen, Klimaziele zu erreichen. Mit

Betont werden muss, dass es sich bei den Quoten der Neubeschaffungen, die das Gesetz vorgibt, um Mindestziele handelt, die bundesweit vorgegeben sind. Selbstverständlich können kommunale und länderspezifische Vorgaben und Programme für den Klimaschutz auch ambitioniertere und höhere Beschaffungsquoten für saubere Fahrzeuge verfolgen und weitergehende Vorgaben machen. Einige Bundes-

Blick auf soziale Kriterien, die auf die Einhaltung von Menschen- und Arbeitsrechten in den Lieferketten abzielen, gibt es zwar keine verpflichtenden gesetzlichen Vorgaben, jedoch ist die rechtliche Möglichkeit und Erwünschtheit der Berücksichtigung sozialer Kriterien explizit vorgesehen. Wie praktische Ansätze aussehen, diese Möglichkeiten auch zu nutzen, wird in Kapitel 4 weiter diskutiert. Zunächst wollen wir uns aber kurz mit dem Bedarf an E-Mobilitätsprodukten der öffentlichen Hand in den kommenden Jahren beschäftigen.

42 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive-faq.html>, siehe auch EU, Delegiertenverordnung 2019/807 der Europäischen Kommission vom 19.3.2019.

43 In Anlehnung an die Tabelle des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>, sowie SaubFahrzeugBeschG Anlage 1, § 2 und § 6.

44 Siehe VwVBU Anhang I Leistungsblätter 4.1 und 4.2 und allgemein <https://www.berlin.de/nachhaltige-beschaffung/umweltanforderungen/spezifische-beschaffungshinweise/pkw/>

3 Bedarfsanalyse

Auch wenn es bisher schwerfällt, den deutschlandweiten Bedarf der öffentlichen Hand an elektrischen Fahrzeugen genau zu beziffern, hat der letzte Abschnitt bereits verdeutlicht, dass der Bedarf in den kommenden Jahren sehr groß sein dürfte. Dies gilt schon allein aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Zum einen gibt das Gesetz über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge verpflichtende Mindestquoten für die Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge für die nächsten Jahre vor. Zum anderen haben sowohl der Bund als auch viele Bundesländer in den vergangenen Jahren Klimaschutzziele gesetzlich festgeschrieben, für deren Einhaltung nun Pläne und Programme umgesetzt werden müssen, die auch einen Ausbau der Elektromobilität mit sich bringen.

Auf Bundesebene hat beispielsweise das im August 2021 überarbeitete Klimaschutzgesetz das Ziel einer Treibhausgasneutralität bis 2045 und die Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 65% im Vergleich zum Jahr 1990 rechtlich verankert (§ 3 Abs. 1 u. 2 KSG). Der Verkehrssektor ist einer der Sektoren, deren Emissionen zum Erreichen einer Treibhausgasneutralität voraussichtlich auf Null sinken müssen.⁴⁵ Für die Einhaltung der gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele ist selbstverständlich der Verkehrssektor als Ganzes ausschlaggebend und nicht nur der öffentliche Fuhrpark. Der öffentlichen Hand kommen dabei zwei wichtige strategische Aufgaben zu: Zum einen muss der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs vorangetrieben werden, der eine zentrale

Voraussetzung dafür ist, dass eine Mobilitätswende in der Breite funktionieren kann. Zum anderen geht es darum, den Fuhrpark der öffentlichen Hand auf emissionsarme Antriebssysteme umzustellen. Bei der Umstellung des öffentlichen Fuhrparks geht es auch um die Wahrung der Glaubwürdigkeit und um die besondere Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, der staatliche Verwaltungen gerecht werden müssen.⁴⁶ Sowohl der Bund als auch viele Länder haben sich deshalb das Ziel gesetzt, ihre Verwaltungen bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu gestalten (siehe z.B. § 15 KSG), wozu neben vielen anderen Aspekten auch der öffentliche Fuhrpark ausschlaggebend ist.

Doch wie sieht der konkrete öffentliche Bedarf an E-Mobilitätsprodukten in den kommenden Jahren genau aus? Diese Frage lässt sich nicht allgemein beantworten, sondern jede Behörde, Kommune, Stadt und jedes Bundesland muss dafür ihre eigene Analyse machen, die lokale Gegebenheiten und Bedarfe berücksichtigt. Im Rest dieses Abschnitts soll jedoch zunächst auf einen der Schwerpunkte bei der Umstellung auf E-Mobilität eingegangen werden – auf Busse für den öffentlichen Nahverkehr. Im Anschluss soll beispielhaft am Land Berlin aufgezeigt werden, wie der öffentliche Fuhrpark dort strukturiert ist. Beides dient dazu, die Diskussion über strategische Ansatzpunkte für die öffentliche Beschaffung vorzubereiten. Für diese Diskussion ist es wichtig zu wissen, in welchen Bereichen die öffentliche Hand über eine Hebelwirkung verfügt und wie sie diese ausbauen könnte.

45 UBA (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr, S. 1.

46 UBA (2020): Der Weg zur treibhausgasneutralen Verwaltung. Etappen und Hilfestellungen, S. 9-19.

3.1 BUSSE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR

Busse für den Nahverkehr bilden einen wichtigen Schwerpunkt der notwendigen öffentlichen Umstellung auf Elektromobilität. Der bundesweite Gesetzgeber geht im Bereich der elektrischen Busse für den Nahverkehr von einem geschätzten Investitionsvolumen von 0,5 bis 1 Milliarde Euro pro Jahr aus – mit steigender Tendenz.⁴⁷

Ein großer Teil der Verkehrsunternehmen, die den Personennahverkehr betreiben, ist in kommunalem Besitz. Da batteriebetriebene Busse aktuell noch mehr als doppelt so teuer sind wie konventionelle Dieselbusse,⁴⁸ wird die Umstellung auf Elektromobilität bei den Verkehrsunternehmen zudem häufig durch bestimmte Förderprogramme der öffentlichen Hand, insbesondere durch den Bund, aber auch durch die Bundesländer, ermöglicht.⁴⁹ Die hohen Anschaffungskosten, gefolgt von Unsicherheiten über die Nutzungsdauer und die Lebenszykluskosten, wurden in einer aufschlussreichen Studie, basierend auf einer Befragung hessischer Verkehrsunternehmen und Gemeinden im Jahr 2018, als die wichtigsten monetären Hemmnisse für die Umstellung auf Elektrobusse benannt.⁵⁰ Umfassende staatliche Förderprogramme haben eine direkte Auswirkung auf den formulierten Bedarf und die Investitionsabsichten in diesem Bereich.

Der von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft *PricewaterhouseCoopers GmbH (PwC)* jährlich veröffentlichte „E-Bus Radar“ liefert eine hilfreiche Zusammenstellung an Fakten und Zahlen zum Thema elektrischer Busse im Nahverkehr. Laut dem jüngsten „E-Bus Radar“ waren im Jahr 2021 insgesamt 1.269 elektrische Busse deutschlandweit in Betrieb. Batteriebetriebene Busse machten dabei mit rund 84 Prozent den größten Anteil aus, gefolgt von Bussen mit Brennstoffzellen, Bussen mit Oberleitersystem und Plug-in-Hybrid-Bussen.

Die Zahl von 1.269 elektrischen Bussen verdeutlicht einerseits die rapiden Wachstumsraten bei der Inbetriebnahme elektrischer Busse. Beinahe die Hälfte dieser Busse kam erst im Jahr 2021 dazu – noch im Jahr 2019 waren lediglich 316 elektrische Busse in Betrieb gewesen. Andererseits verdeutlicht die Zahl auch, dass die Umstellung der deutschlandweiten Busflotte auf elektrische Antriebe erst ganz am Anfang steht. Elektro- und Plug-in-Hybrid-Busse machen zusammen aktuell gerade einmal einen Anteil von 2,4 Prozent der gesamten Busflotte im öffentlichen Nahverkehr aus.⁵¹

Der „E-Bus Radar“ gibt auch einen Einblick in die relative Konzentration des Marktes für elektrische Busse. Von den 1.066 in Betrieb befindlichen batteriebetriebenen Bussen stammen rund 87 Prozent von den vier Herstellern *Mercedes-Benz (EvoBus)*, *Solaris*, *VDL* und *Ebusco*.⁵²

Zu guter Letzt gibt der „E-Bus Radar“ auch eine Übersicht über die bereits fest eingeplanten Beschaffungen rein elektrischer Busse bis zum Jahr 2030 und beziffert diese auf rund 5.400 (4.731 davon batteriebetriebene Busse). Wohlgedacht handelt es sich dabei nicht um den Bedarf, der in den nächsten Jahren anfallen wird, sondern nur um bereits konkret geplante Beschaffungen. Fast die Hälfte der geplanten Beschaffungen entfallen dabei auf die beiden Städte Hamburg und Berlin.⁵³ Diese und ihre größten Verkehrsunternehmen, die *Hamburger Hochbahn AG* und die *Berliner Verkehrsbetriebe*, haben bereits angekündigt, dass sie ihre gesamte Busflotte bis zum Jahr 2030 komplett auf elektrische Busse umstellen wollen. In Berlin ist dafür der Erwerb von durchschnittlich 160 elektrischen Bussen jährlich notwendig.⁵⁴ Der tatsächliche Bedarf an elektrischen Bussen wird in den kommenden Jahren auch in vielen anderen Städten und Bundesländern deutlich höher liegen als die bisher angekündigten Beschaffungen von 5.400 Bussen, schon um die gesetzlichen Mindestquoten bei Neuanschaffungen nach dem SaubFahrzeugBeschG zu erfüllen.

3.2 DER FUHRPARK DES LANDES BERLIN

Auch das Land Berlin hat in seinem im Jahr 2021 novellierten Klimaschutz- und Energiewendegesetz das Ziel festgeschrieben, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 70% und bis 2045 um 95% im Vergleich

47 Die Summe ergibt sich aus der Schätzung im Rahmen des SaubFahrzeugBeschG, dass bis 2026 jährlich 2.280 „saubere“ und „emissionsfreie“ Busse gekauft werden, und der Veranschlagung eines Preises von rund 450.000€ pro Bus: Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27657 vom 17.3.2021, S. 29. Nur komplett elektrisch betriebene Busse sind im Sinne des Gesetzes „emissionsfrei“, während „saubere“ auch Plug-in-Hybrid-Busse oder solche mit alternativen Kraftstoffen sein können. Wie diese Aufteilung in der Beschaffungspraxis genau ausfallen wird, ist jedoch offen. Die Städte Hamburg und Berlin haben bereits angekündigt, ihre komplette Busflotte auf solche umstellen zu wollen, die als „emissionsfrei“ gelten.

48 Maximilian Rohs, Felix Krewerth (2022): E-Bus Radar 2022.

49 Hamburg erhielt beispielsweise eine Förderung in Höhe von 160 Millionen Euro vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr für die Umstellung auf emissionsfreie Busse: <https://www.hochbahn.de/de/projekte/e-busse-fuer-hamburg>

50 Alexander Werner (2019): E-Bus-Radar-Hessen, S. 17-18.

51 Für alle Zahlenangaben siehe Rohs, Krewerth (2022): E-Bus Radar 2022.

52 Eigene Berechnung basierend auf Zahlen aus Rohs, Krewerth (2022): E-Bus Radar 2022.

53 Ebd.

54 <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/weitere-meldungen/2019/artikel.835957.php>



**Bereit zur emissionsfreien Arbeit:
Vollelektrische Kehrmaschinen
der Berliner Stadtreinigung**

Foto:BSR

zum Jahr 1990 zu verringern (§3 Abs. 1 EWG Bln). Für den öffentlichen Fuhrpark hat das Gesetz festgelegt, dass „die von der öffentlichen Hand genutzten Kraftfahrzeugflotten bis zum Ende des Jahres 2030 vollständig auf im Betrieb CO₂-freie Fahrzeuge“ umgestellt werden sollen (§11 Abs. 1 EWG Bln). Bestimmte Ausnahmen bestehen für spezielle Einsatzfahrzeuge, insbesondere Kranken-, Rettungs-, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge, soweit es keine CO₂-freien Fahrzeuge gibt, die den Nutzungsanforderungen entsprechen. Das Gesetz sieht vor, dass alle Behörden der Berliner Verwaltung bis Ende des Jahres 2022 Pläne zur Umstellung ihres Fuhrparks (inkl. gemieteter und geleasteter Fahrzeuge) vorlegen und die Kosten dafür in der Haushalts- und Finanzplanung abbilden (§ 11 Abs. 1 EWG Bln). Diese Pläne müssen der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz vorgelegt und veröffentlicht werden (§11 Abs. 6 EWG Bln). Insofern ist für die Behörden des Landes Berlin Anfang 2023 mit einer sehr genauen Bezifferung des Bedarfs an E-Mobilität für die nächsten Jahre zu rechnen.

Bis dahin soll hier vorläufig ein grober Überblick über den aktuellen öffentlichen Fuhrparkbestand im Land Berlin gegeben werden, der zunächst einmal verdeutlicht, in welchen Bereichen und Behörden aktuell wenige und in welchen relativ viele Fahrzeuge genutzt werden. Detailliertes Zahlenmaterial dazu findet sich in den Antworten auf verschiedene schriftliche Anfragen ans Berliner Abgeordnetenhaus aus den letzten Jahren.

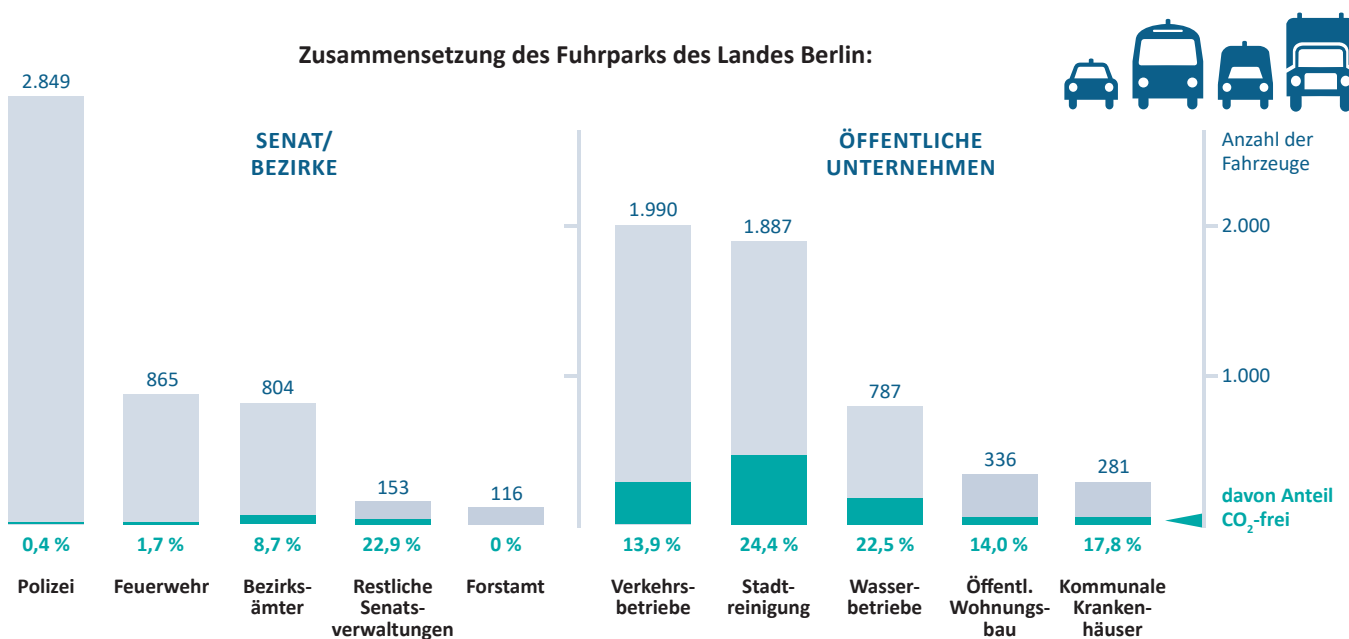
Die meisten Berliner Senatsverwaltungen verfügen entweder über keinen eigenen Fuhrpark oder dieser ist mit häufig weniger als 10 Fahrzeugen relativ klein. Auf der Ebene der Senatsverwaltungen entfallen die mit Abstand meisten Fahrzeuge auf die Berliner Polizei (2.849 Fahrzeuge, davon 12 CO₂-freie im Betrieb, im Jahr 2021) und auf die Berliner Feuerwehr (865 Fahrzeuge, davon 15 CO₂-freie, im Jahr 2021) die beide bei der Senatsverwaltung für Inneres und Sport angesiedelt sind. In derselben Senatsverwaltung werden darüber hinaus jährlich 50 Autos angemietet (Leasing) für den personengebundenen Fahrdienst von Abgeordnetenhaus und Senat. Im Jahr 2021 waren davon 17 CO₂-frei, was ausgehend von null Fahrzeugen im Jahr 2018 eine deutliche Zunahme bedeutet.⁵⁵ Daneben verfügt vor allem die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz noch über einen nennenswerten Fuhrpark, mit 39 allgemeinen Fahrzeugen (davon 13 CO₂-freien in 2021) und mit 116 Fahrzeugen beim Berliner Forstamt, von denen aktuell keines CO₂-frei ist.⁵⁶

Bei den Berliner Bezirksämtern gehen die Angaben über die Größe ihrer Fuhrparks weit auseinander. Spandau gibt mit nur 10 Fahrzeugen (davon 1 CO₂-freies) den niedrigsten Bestand an, gefolgt von Friedrichshain-Kreuzberg mit 40 Fahrzeugen (davon 13 CO₂-freien zuzüglich 77 elektrischen Fahrrädern) und Neukölln

⁵⁵ Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18/28 290 vom 19. August 2021, S. 2.

⁵⁶ Ebd., S. 3

Zusammensetzung des Fuhrparks des Landes Berlin:



mit 65 Fahrzeugen (davon 3 CO₂-freie). In der Antwort an die Anfrage ans Abgeordnetenhaus gaben die Bezirksämter Marzahn-Hellersdorf (132 Fahrzeuge, kein CO₂-freies), Reinickendorf (143 Fahrzeuge, 3 CO₂-freie) und Mitte (148 Fahrzeuge, 19 CO₂-freie) den größten Fuhrpark an.⁵⁷ Bei den Bezirksämtern, die ihren Fahrzeugbestand aufgeschlüsselt angegeben haben, lässt sich erkennen, dass der Hauptteil der Fahrzeuge meist auf die bezirklichen Straßen- und Grünflächenämter entfällt. Die Größe des Fuhrparks auf bezirklicher Ebene bleibt allgemein hinter der Berliner Polizei und Feuerwehr zurück, liegt aber deutlich über den meisten sonstigen Senatsverwaltungen.

Ein weiterer enorm wichtiger Bereich für die Umstellung der öffentlichen Hand auf Elektromobilität sind die verschiedenen öffentlichen Unternehmen. Hierbei sind vor allem die Folgenden in Berlin mit Blick auf ihren Fuhrpark relevant:⁵⁸

- **Berliner Verkehrsbetriebe:** zum einen die 1.563 Linienbusse (davon 138 CO₂-freie), zum anderen weitere 427 betriebliche Fahrzeuge (davon 139 CO₂-freie).
- **Berliner Stadtreinigungsbetriebe:** 1.887 Fahrzeuge (davon 460 CO₂-freie z.T. durch geschlossene Biogaskreisläufe)
- **Berliner Wasserbetriebe:** 787 Fahrzeuge (davon 177 CO₂-freie)
- **Vivantes (kommunaler Krankenhausbetreiber):** 281 Fahrzeuge (davon 50 CO₂-freie)

⁵⁷ Ebd., S. 3-5. In der Antwort auf die Anfrage finden sich leider keine Angaben für die Bezirke Pankow, Treptow-Köpenick und Charlottenburg-Wilmersdorf.

⁵⁸ Alle angegebenen Zahlen sind mit Stand 2021. Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18/28 543 vom 22. September 2021, S. 1-2.

- Mehrere öffentliche Wohnungsbaugesellschaften: 336 Fahrzeuge (davon 47 CO₂-freie)

Wie eingangs erläutert, lässt sich aus diesen Angaben nicht der Bedarf an Beschaffungen für E-Mobilitätsprodukte für die kommenden Jahre direkt beziffern. Die Zahlen zeigen jedoch deutlich, dass der Beschaffungsbedarf in den nächsten Jahren relativ hoch sein dürfte, wenn das Land Berlin und auch die öffentlichen Unternehmen das gesetzte Ziel eines weitestgehend CO₂-freien Fuhrparks bis 2030 erfüllen wollen.

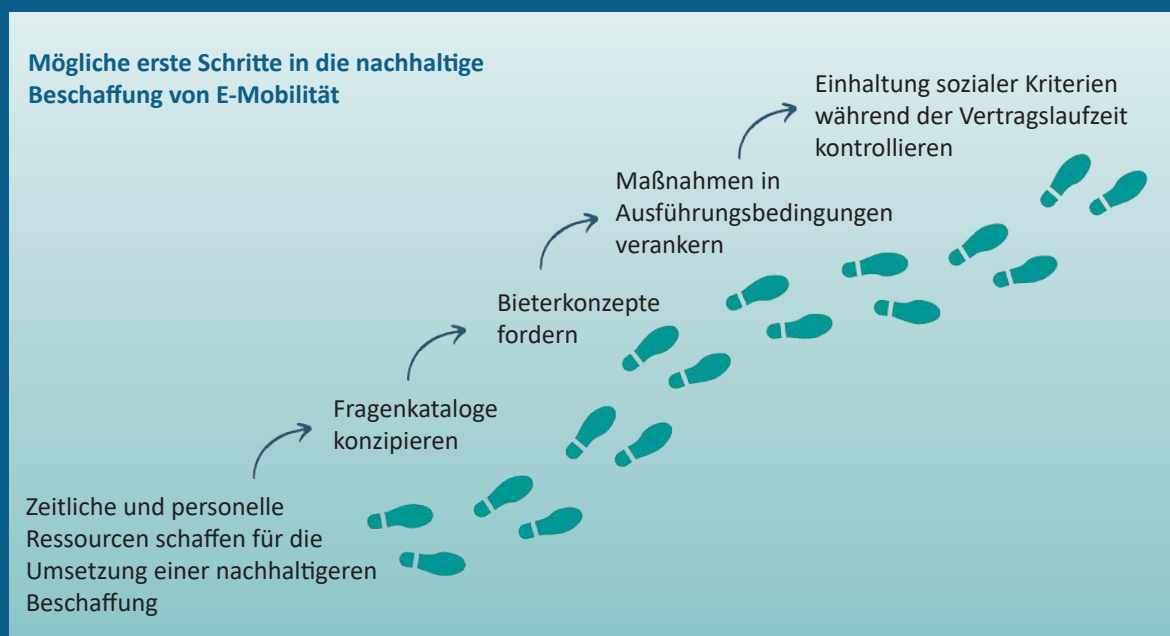
Die Zahlen verdeutlichen auch, wo die Schwerpunkte der Fuhrparkumstellung im öffentlichen Bereich liegen, nämlich bei der Polizei, Feuerwehr, Einsatzfahrzeugen der Straßen- und Grünflächenämter, Bussen im öffentlichen Nahverkehr und den Einsatzfahrzeugen anderer kommunaler Unternehmen. Bei einigen Fahrzeugen für spezielle Einsatzzwecke mangelt es z.T. aktuell noch an vergleichbaren CO₂-freien Alternativen am Markt. Dies wurde von öffentlichen Unternehmen beispielsweise angemerkt mit Blick auf Winterdienstfahrzeuge, Sonderfahrzeuge für die Kanalreinigung und Lkw mit genügend Reichweite für den Einsatz im Krankenhauswesen.⁵⁹ Ähnliches gilt auch für bestimmte spezielle Einsatzfahrzeuge der Polizei, Feuerwehr und der Straßenämter. Nichtsdestotrotz verbleibt ein großer Anteil am öffentlichen Fuhrpark, der mit ausreichend finanziellen und planerischen Mitteln auf einen elektrischen Antrieb umgestellt werden könnte und für ein potentiell hohes Beschaffungsvolumen in den kommenden Jahren spricht. Wie Ansätze einer nachhaltigen Beschaffung dieser Fahrzeuge aussehen können, soll im nächsten Kapitel diskutiert und aufgezeigt werden.

⁵⁹ Ebd., S. 3, 5.

4 Potenziale, Ansätze und Praxisbeispiele in der nachhaltigen Fahrzeugbeschaffung

Die enorme Bedeutung und Verantwortung des öffentlichen Beschaffungswesens für das Verfolgen strategischer sozialer und ökologischer Ziele beim Einkauf wird nun bereits seit mehreren Jahren betont und diskutiert.⁶⁰ Gleichzeitig gibt es bisher nur wenige Versuche, dieser Verantwortung auch bei komplexen Produkten gerecht zu werden, die nicht über etablierte Gütesiegel verfügen – wie beispielsweise Fahrzeugen. Auch wenn Vergabestellen bei komplexen Produkten mit unübersichtlichen Lieferketten vor einigen Herausforderungen stehen, verfügen sie dennoch über verschiedene Handlungsoptionen.

Bevor wir zu den bestehenden Praxisbeispielen kommen, sollen in den folgenden zwei Abschnitten zwei Punkte eingehender diskutiert werden, die mit Blick auf die Handlungsoptionen von Vergabestellen wichtig sind: Zunächst wollen wir kurz den Trend der zunehmenden Verrechtlichung unternehmerischer Sorgfaltspflichten diskutieren, der Auswirkungen darauf hat, was langfristig von Unternehmen erwartet und gefordert werden kann. Danach wollen wir nachhaltige Beschaffung als einen langfristigen und schrittweisen Prozess umreißen, der sich von der Beschaffung nachhaltiger Produkte unterscheidet und über diese hinausgeht.



⁶⁰ Siehe z.B. OECD (2021): Integrating Responsible Business Conduct in Public Procurement, Kapitel 1.

4.1 WIE WEIT IST DER MARKT? DIE DISKUSSION UM STANDARDS UND RECHTLICHE REGULIERUNG

Beschaffungsverantwortliche stehen bei der sozialverantwortlichen und nachhaltigen Beschaffung elektrischer Fahrzeuge vor einigen Herausforderungen, angefangen bei der mangelnden Transparenz über die komplexen Lieferketten und das Fehlen umfassender Gütezeichen bis hin zur Unsicherheit darüber, was der Markt mit Blick auf die Einhaltung sozialer Standards bereits liefern kann – was also vergaberechtlich gleichzeitig möglichst ambitioniert und noch verhältnismäßig ist. Die gute Nachricht ist jedoch, dass sich bei all diesen Aspekten aktuell einiges bewegt, durch rechtliche Regulierung einerseits und durch Akteure am Markt andererseits.

Zwar fehlt es bisher noch an umfassenden etablierten Gütezeichen im Fahrzeugsektor beispielsweise für die Batterie, die sich einfach in Ausschreibungen verwenden ließen. Es gibt jedoch eine Fülle verschiedener Industrie-, Branchen- und Multi-Stakeholder-Initiativen, die über ökologische und soziale Standards bzw. *best practices* für bestimmte Rohstoffe diskutieren.⁶¹ Bei diesen Initiativen gilt es verschiedene Aspekte zu bedenken: Zum einen ist die reine Mitgliedschaft von Unternehmen meist noch kein Garant dafür, dass bestimmte Standards auch wirklich eingehalten werden. Zum anderen gibt es große qualitative Unterschiede in der Standardsetzung. Als *best practice* für den (industriellen) Rohstoffabbau gilt aktuell der Standard der *Initiative for Responsible Mining Assurance* (IRMA). Diese vertritt, anders als reine Industrieinitiativen, einen Multi-Stakeholder-Ansatz, der die Partizipation der Zivilgesellschaft und lokalen Bevölkerung ermöglicht.⁶² Im Rahmen der *Global Battery Alliance* wird aktuell zudem über die zukünftige Einführung eines „Passes“ für Batterien diskutiert, auf dem u.a. Daten und Informationen über die Produktion abgespeichert würden, dessen genaue Ausgestaltung jedoch erst noch abzuwarten bleibt.⁶³ Festgehalten werden kann, dass viele Fahrzeughersteller bereits mittendrin stecken in der Diskussion um ökologische und soziale Standards, an die Beschaffungsverantwortliche anknüpfen können.

Von besonderer Bedeutung ist zudem, dass es nicht nur um freiwillige Diskussionen im Rahmen verschiedener Initiativen geht, sondern dass es aktuell einen Trend zur stärkeren rechtlichen Regulie-

rung unternehmerischer Sorgfaltspflichten gibt. In Deutschland tritt mit Anfang des Jahres 2023 das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft, das erstmals verbindlich bestimmte Pflichten zur Einhaltung und Kontrolle menschenrechtlicher und ökologischer Standards entlang globaler Lieferketten rechtlich fest schreibt. Das Gesetz gilt zunächst für alle Unternehmen mit 3.000 und ab 2024 dann für alle Unternehmen mit 1.000 Mitarbeitenden. Es gilt auch für öffentliche Unternehmen. Das Gesetz erweitert indirekt somit auch für Beschaffungsverantwortliche die Möglichkeiten dafür, was von produzierenden Unternehmen gefordert werden kann, insbesondere mit Blick auf Risikoanalysen und die Auseinandersetzung mit den eigenen Lieferketten.⁶⁴ Eine ähnliche Tendenz zur stärkeren rechtlichen Regulierung unternehmerischer Sorgfaltspflichten findet sich auch auf Ebene der Europäischen Union, wie die laufenden Verhandlungen über die EU-Batterieverordnung und um ein EU-Lieferkettengesetz zeigen.

Organisationen, denen es um eine sozialverantwortliche und nachhaltige Beschaffung elektrischer Fahrzeuge geht, sollten diese Entwicklungen aus zwei Gründen im Blick behalten: Einerseits, damit die nachhaltige Beschaffung nicht hinter neu entstehenden Möglichkeiten zurückbleibt, sondern ihr Ambitionsniveau und ihre Ansätze an neue Optionen und rechtliche Erfordernisse anpasst. Andererseits, weil die nachhaltige Beschaffung selbst einen Einfluss haben kann auf die schrittweise Schaffung von mehr Transparenz innerhalb der Lieferketten und auf das, was langfristig vom Markt gefordert werden kann.

4.2 NACHHALTIGE BESCHAFFUNG ALS LANGFRISTIGER PROZESS

Mit Blick auf die Einhaltung sozialer Kriterien gibt es aktuell keine besonders „guten“ oder „fairen“ Produkte auf dem Fahrzeugmarkt. Zudem ist der Markt für elektrische Fahrzeuge derzeit ein konzentrierter Markt, der von den Anbietern dominiert wird. Nachhaltige Beschaffung sollte in diesem Bereich zunächst nicht als die Beschaffung möglichst nachhaltiger Produkte verstanden werden, sondern als eine langfristige Orientierung, mit der Vergabestellen ihrer eigenen Sorgfaltspflicht bei der Beschaffung elektrischer Fahrzeuge besser gerecht werden können. Nachhaltige Beschaffung in diesem Sinne meint einen schrittweisen

61 Für eine Einordnung und Diskussion dieser Initiativen siehe z.B. PowerShift, Inkota (2020): Performance-Check Automobil.

62 Ebd., S. 15.

63 <https://www.globalbattery.org/battery-passport/>

64 Siehe ausführlicher hierzu André Siedenberg (2021): Lieferkettengesetz und öffentliche Auftragsvergabe.

und dialogorientierten Prozess, der darauf abzielt, Erwartungen und Anforderungen an die Unternehmen zu kommunizieren und erste Erfahrungen mit Ausschreibungen und dem, was Unternehmen liefern können, zu sammeln, um im Lauf der Zeit das Ambitionsniveau sukzessive erhöhen zu können.

Aus vergaberechtlicher Sicht gibt es verschiedene Ansätze, mit denen sich solch ein längerfristiger Prozess gestalten lässt. Es gibt die Möglichkeit, an Unternehmen zunächst mit Fragekatalogen heranzutreten, die sowohl für Marktdialoge verwendet werden können als auch als Teil der Ausschreibungsunterlagen. Marktdialoge bieten zum einen die Möglichkeit, Erwartungen hinsichtlich der Nachhaltigkeit an Unternehmen zu kommunizieren, und zum anderen, eine bessere Einschätzung dafür zu erlangen, was Unternehmen mit Blick auf soziale Kriterien bereits liefern können.⁶⁵ In einem weiteren Schritt können auch Bieterkonzepte gefordert und zielführende Maßnahmen in den Ausführungsbedingungen vereinbart werden.⁶⁶ Insbesondere für große Vergabestellen mit langfristigen Rahmenverträgen sollte es das langfristige ambitionierte Ziel sein, die Einhaltung sozialer Kriterien nicht nur als Erwartung zu kommunizieren und in Ausschreibungen zu fordern, sondern während der Vertragslaufzeit auch zu kontrollieren, um auf eine Verbesserung der Herstellungsbedingungen hinzuwirken (siehe dazu [Kapitel 4.5](#) zum Modell von *Electronics Watch*).

Entscheidend ist jedoch, dass für einen solch langfristigen Prozess der nachhaltigen Beschaffung Ressourcen und Kapazitäten innerhalb von Beschaffungsorganisationen notwendig sind. Langfristige Prozesse gelingen zudem am besten, wenn sie die Unterstützung der Führungsebene haben. Wenn ein solcher Prozess gelingen soll, darf er nicht einfach als zusätzliche Anforderung an einzelne Beschaffungsverantwortliche abgewälzt werden, sondern er erfordert zusätzliche zeitliche und personelle Kapazitäten. Auch die organisationsinterne Zuständigkeit für das Vorbringen des Prozesses sollte klargestellt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass das Thema zwischen die Stühle der Nachhaltigkeitsabteilung und der Vergabestelle fällt.

Es sind vor allem die größeren Vergabestellen, bei denen die Beschaffung von Fahrzeugen ein wichtiger Posten ist, die die Möglichkeiten für die Gestaltung eines langfristigen Prozesses der nachhaltigen Beschaffung ergreifen sollten. Kleinere Vergabestellen, die nur eine Handvoll Pkw im Jahr kaufen, verfügen hier selbstverständlich über eingeschränktere Möglichkeiten bei den personellen Ressourcen und auch mit Blick auf die potenzielle Hebelwirkung ihres Einkaufsvolumens. In manchen Fällen könnte über

eine stärkere Bündelung der Beschaffungen auch die strategische ökologische und soziale Ausrichtung der Beschaffung gestärkt werden. Während beispielsweise in Hamburg die Polizei mit der Beschaffung vieler verschiedener öffentlicher Fahrzeuge für das Land betraut ist, verfügt das Land Berlin über eine stark dezentrale Beschaffungsstruktur, in der jede Behörde ihre eigenen Fahrzeuge beschafft.

Klar sein sollte, dass jeder Prozess mit einem ersten Schritt beginnt, bei dem Fragen gestellt und Erfahrungen im Thema gesammelt werden können. Nicht alle Antworten müssen jedoch immer wieder neu erfunden werden. Die gute Nachricht ist, dass es auf dem Feld der sozial-verantwortlichen und nachhaltigen Beschaffung von Fahrzeugen aktuell einige Pilotprojekte gibt, von denen auch andere Vergabestellen lernen können.

4.3 MALMÖ – AUF DEM WEG ZU BESSEREN BATTERIEN

Die Stadt Malmö (Schweden) wurde im Jahr 2021 mit dem von der Europäischen Kommission vergebenen Titel „Europäische Stadt des Fairen und Ethischen Handels“ ausgezeichnet. Als Anschlussaktivität an die Auszeichnung hat sich Malmö der herausfordernden Frage gestellt, wie der öffentliche Einkauf „besserer Batterien“ aussehen könnte. Dazu hat die Stadt in Zusammenarbeit mit dem *International Trade Center* einen Fahrplan für die sozial-verantwortliche und klimafreundliche öffentliche Beschaffung von Batterien für die E-Mobilität entwickelt.⁶⁷ Der Fahrplan weist auf wesentliche Risiken in der Batterieproduktion hin und identifiziert zentrale Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen für öffentliche Beschaffungsstellen. Die wichtigsten Punkte sollen hier zusammengefasst werden, da sie auch anderen Kommunen Orientierung und Inspiration für eine schrittweise Umsetzung bieten können.

Zentrale Risiken in der Batterieproduktion:⁶⁸

1. Hohe Treibhausgasemissionen in der Batteriezellproduktion sowie beim Abbau und der Weiterverarbeitung von Rohstoffen (abhängig vom Strommix des Produktionsstandortes),
2. Soziale und ökologische Risiken v.a. beim Rohstoffabbau (Kinderarbeit, Gesundheits- und Sicherheitsgefahren etc.),

⁶⁵ Siehe ausführlicher hierzu SKEW (2022): Kommunikation mit dem Markt.

⁶⁶ Siehe die Beispiele im Bereich IT, WEED (2022): Soziale Kriterien einfordern und überprüfen.

⁶⁷ Malmö et al. (2022): Better Batteries: Malmö's Roadmap.

⁶⁸ Ebd., S. 5-8.

3. Fehlende Transparenz über die Wertschöpfungskette von Batterien, vor allem beim Rohstoffbezug,
4. Ökologische und soziale Risiken beim Recycling.

Zentrale Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen für Kommunen:⁶⁹

- **Soziale und ökologische Kriterien in Ausschreibungen für Elektromobilität**
 - CO₂-Fußabdruck von Batterien in Ausschreibungen berücksichtigen,
 - Von Bietenden Transparenz und Informationen zur Rohstofflieferkette der Batterien einfordern,
 - Vergabekriterien entwickeln, die Lieferanten begünstigen, welche nachweisen können, dass ihr Rohstoffbezug (bzw. der ihrer Sub-Lieferanten) den besten internationalen Praktiken entspricht.
- **Unnötige Beschaffungen vermeiden**
 - Ämterübergreifende gemeinsame Fuhrparknutzung ausbauen, um so die Gesamtanzahl der benötigten Fahrzeuge zu reduzieren. Notwendige Infrastruktur (z.B. einfaches Buchungssystem) und Regelungen dafür erstellen.
- **Ursachen für soziale und ökologische Probleme in den Lieferketten angehen** (wie z.B. Armut, fehlende Alternativen)
 - (Multi-Stakeholder-)Initiativen unterstützen, die sich für einen strukturellen Wandel und konkrete Verbesserungen in Batterielieferketten einsetzen, z.B. beim Kobaltabbau im Kleinbergbau in der Demokratischen Republik Kongo.
- **Fokus auf Recycling und Wiederverwendung** (mittel- bis langfristig)

Die Stadt Malmö verfolgt einen schrittweisen und systematischen Ansatz, der langfristig auf die Beschaffung besserer Batterien abzielt. Das Augenmerk liegt darauf, die Beschaffungskriterien stets an neue Entwicklungen und Möglichkeiten anzupassen, die sich z.B. über eine stärkere rechtliche Regulierung der Sorgfaltspflichten von Unternehmen ergeben. Es ist das erklärte langfristige Ziel, nicht nur Risiken zu vermeiden, sondern einen aktiven Einfluss darauf zu nehmen, dass Risiken in der Lieferkette von Batterien adressiert und behoben werden.⁷⁰ Hierfür will Malmö eng mit anderen Kommunen kooperieren, da die eigene Marktmacht als Stadt mit circa 350.000 Einwohnenden begrenzt ist. Vom Fahrplan der Stadt Malmö, der die wichtigsten Risiken in der Batterieproduktion und zentrale Handlungsfelder für die öffentliche Beschaffung identifiziert hat, kommen wir nun nach

Hamburg zu einem konkreten Praxisbeispiel dafür, wie die Verankerung sozialer und ökologischer Kriterien in Ausschreibungen aussehen kann.

4.4 PRAXISBEISPIEL AUSSCHREIBUNGS- KRITERIEN DER HAM- BURGER HOCHBAHN AG

Die *Hamburger Hochbahn AG* ist das größte Verkehrsunternehmen der Hansestadt Hamburg. Sie betreibt die Hamburger U-Bahn und mit aktuell rund 1.100 Bussen auch einen Großteil des Stadtbusnetzes. Seit dem Jahr 2020 beschafft die *Hamburger Hochbahn AG* nur noch Busse mit emissionsfreiem Antrieb: Derzeit sind dieses batteriebetriebene, perspektivisch aber auch solche mit Brennstoffzellen. Es ist das erklärte Ziel, bis 2030 die gesamte Busflotte auf einen emissionsfreien Antrieb umzustellen. Hervorzuheben ist, dass die *Hamburger Hochbahn AG* in ihrer öffentlichen Kommunikation zur Umstellung auf emissionsfreie Antriebe stets auch ihre Verantwortung für die globalen Lieferketten der Herstellung elektrischer Busse betont, einschließlich der Gewinnung der Batterierohstoffe.⁷¹

In einer großen Ausschreibung für bis zu 530 batteriebetriebene Busse hat die *Hamburger Hochbahn AG* im Jahr 2020 erstmals soziale und ökologische Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt.⁷² Den Zuschlag erhielten die drei Bushersteller Daimler Buses, MAN Truck & Bus und Solaris. Teil der Ausschreibungsunterlagen war ein umfangreicher Fragen- und Kriterienkatalog zur sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit, dessen Beantwortung mit einer Punktzahl bewertet wurde. In den Fragen wurden verschiedene Themenfelder und Aspekte abgedeckt, die sowohl den Umwelt- und Ressourcenschutz (z.B. Ökobilanz, Recyclingfähigkeit und Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien) als auch soziale Kriterien (z.B. Einhaltung der ILO-Kernarbeitsnormen beim Rohstoffabbau und bei der Produktion der Batterie und Batteriezellen) umfassten. Die erreichte Punktzahl bei den sozialen und ökologischen Kriterien floss dann mit 10 Prozent bei den Zuschlagskriterien in die Gesamtbewertung der Angebote ein.

Die nachhaltige Beschaffung elektrischer Busse wird bei der *Hamburger Hochbahn AG* als langfristige und schrittweise Aufgabe verstanden. In der Ausschreibung 2020 wurden erste Erfahrungen ge-

69 Ebd., S. 13-18.

70 Ebd., S. 2.

71 <https://www.hochbahn.de/de/verantwortung/soziale-verantwortung>, <https://www.youtube.com/watch?v=2A5d0VjiR00>

72 VDV Das Magazin (2020): Nicht nur sauber, sondern nachhaltig.

sammelt, die nun in einem stetigen Prozess dafür genutzt werden, die Kriterien und Vorgehensweisen in Ausschreibungen weiterzuentwickeln. Die *Hamburger Hochbahn AG* steht zudem im Austausch mit anderen Verkehrsunternehmen in Deutschland, u.a. im Rahmen des *Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)*, und mit Verkehrsunternehmen im europäischen Ausland, um sich für eine breitenwirksame Berücksichtigung nachhaltiger Kriterien in Ausschreibungen von Verkehrsunternehmen stark zu machen.

Der aktuelle Fragenkatalog der *Hamburger Hochbahn AG* (siehe Seite 23) zeigt, wie die Verankerung sozialer Kriterien aussehen könnte. Dieser umfassende Fragenkatalog wird hier in einem kurzen Auszug wiedergegeben, um andere Vergabestellen zu eigenen Ausformulierungen und zur praktischen Umsetzung einer nachhaltigen Beschaffung elektrischer Busse zu ermutigen.

Der Fragenkatalog berücksichtigt die zu Beginn des Kapitels diskutierte Schwierigkeit, dass es keine etablierten Zertifikate für Batterie und Batterierohstoffe gibt. Der Fragebogen ist zunächst einmal auch

darauf ausgelegt, eine größere Transparenz innerhalb der Lieferkette herzustellen. In der Ausschreibung im Jahr 2020 konnte so tatsächlich Transparenz bis zur Stufe der Batteriezellfertigung hergestellt werden.⁷³

Auf der Stufe der Batterieherstellung wird nach internationalen Managementsystemen und internationalen Standards als Nachweisen gefragt. Auf der Stufe der Rohstoffe wird offen nach einem Konzept gefragt, das die Themen Lieferkettentransparenz und Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten umfasst. Die offene Frage nach einem Konzept ist eine weiche Anforderung, die jedoch sehr gut genutzt werden kann, wenn klare Standards und Zertifikate noch nicht existieren und unklar ist, was genau von den Herstellern verlangt werden kann.⁷⁴

Nachhaltigkeitskriterien funktionieren hier nicht als Ausschlusskriterium, da dies angesichts der starken Marktkonzentration im Bereich elektrischer Busse

73 VDV Das Magazin (2020): Nicht nur sauber, sondern nachhaltig.

74 Für Praxisbeispiele von Bieterkonzepten aus dem IT-Bereich siehe WEED (2022): Soziale Kriterien einfordern und überprüfen, S. 21-25.



Foto: HOCHBAHN

Ambitioniertes Ziel:
Bis 2030 soll die gesamte Busflotte
der Hochbahn auf emissionsfreie
Antriebe umgestellt werden

Kapitel „Verantwortlicher Rohstoffbezug für die Batterie“ (Frage jeweils gleich für Kobalt, Lithium, Nickel, Mangan und Graphit)

Frage:

Kobalt in angebotener Batterie (inkl. Batteriezellen): Ergreift Ihr Unternehmen Maßnahmen, um Transparenz hinsichtlich sozialer und ökologischer Bedingungen beim Bezug und Abbau von Kobalt zu erlangen, und stellt sicher, dass das in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) enthaltene Kobalt unter Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards bezogen und abgebaut wird?

Antwortmöglichkeiten:

- Wir sagen vertraglich zu, dass in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) kein Kobalt enthalten ist
- Nein, keine Maßnahmen implementiert
- Ja, wir legen die Kobaltlieferkette offen und schaffen Transparenz über Herkunftsländer, Abbaustätten, Abbaumethoden und Abbaubedingungen und wirken auf die Einhaltung verantwortungsvollen Rohstoffbezugs des in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) enthaltenen Kobalts hin. Diese Zusage wird Vertragsbestandteil.

Akzeptierte Nachweise:

- Antwort a: Plausible Beschreibung, wie systematisch analysiert wird, ob Kobalt in angebotener Batterie (inkl. Batteriezellen) enthalten ist. Für die Wertung muss zudem eine Bestätigung Ihres Batterie-Lieferanten oder Ihrer Batteriezellen-Lieferanten vorliegen, aus welcher hervorgeht, dass in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) kein Kobalt enthalten ist, sowie eine Offenlegung aller in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) enthaltenen Materialien (inkl. jeweiliger Mengenangaben).
- Antwort b ohne Nachweis
- Antwort c: Konzept.
Zum Konzept wird für die Bietenden noch folgender Hinweis gegeben: Dem Auftraggeber ist es wichtig, Transparenz zu erlangen über Herkunftsländer, Abbaustätten, Abbaumethoden und Abbaubedingungen des in der angebotenen Batterie (inkl. Batteriezellen) enthaltenen Kobalts und dass die Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten (mindestens der ILO-Kernarbeitsnormen) und die Einhaltung von Umweltschutzmaßnahmen bei der Beschaffung, Gewinnung und Verarbeitung von Kobalt für

die angebotene Batterie sichergestellt ist. Je wirksamer und weitreichender daher die von Ihnen erlangten Erkenntnisse der Einhaltung und der Umfang der Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und Umweltschutzmaßnahmen bei der Beschaffung, Gewinnung und Verarbeitung von Kobalt sind, umso besser wird Ihr Konzept bewertet. Der Bieter sollte im Rahmen seines Konzepts die identifizierten Stufen der Lieferkette der angebotenen Batterie (Batterielieferant, Batteriezelllieferant, Lieferanten der Zellkomponenten, weitere Zwischenhändler, Kobalt-Schmelzen oder Raffinerien, Kobalt-Abbaustätten) offenlegen. Er sollte ergänzend darauf eingehen, welche Stufen der Lieferkette der angebotenen Batterie von einem unabhängigen Dritten oder seinem Unternehmen hinsichtlich der Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfalt und Umweltschutzmaßnahmen bei der Beschaffung, Gewinnung und Verarbeitung von Kobalt überprüft wurden, und dies mit Auditberichten belegen.

Kapitel „Herstellung der Batterie und Batteriezellen“

Frage:

Wie gewährleisten Sie, dass bei der Herstellung der Batterie und allen Batteriezellen ein hohes Maß an Energieeffizienz eingehalten wird?

Antwortmöglichkeiten:

- Keine Maßnahmen
- Wir verpflichten unseren Batterie-Lieferanten, bei der Produktion der Batterie ein zertifiziertes Energiemanagementsystem einzusetzen. Diese Zusage wird Vertragsbestandteil.
- Wir lassen unsere Batteriezellen-Lieferanten in dem von uns beschriebenen Umfang dazu verpflichten, bei der Produktion der Batteriezellen ein zertifiziertes Energiemanagementsystem einzusetzen. Diese Zusage wird Vertragsbestandteil.

Akzeptierte Nachweise (für Antwort b und c):

- Für die jeweiligen Produktionsstandorte des Batterie-Lieferanten: aktuell gültiges ISO 50001-Zertifikat oder aktuell gültiges Zertifikat eines vergleichbaren internationalen Zertifizierungsstandards.

ODER

- Detaillierte und plausible Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass eine der vorstehenden Varianten bis zum Leistungsbeginn durchführbar ist.

Frage:

Wie gewährleisten Sie, dass bei der Herstellung der Batterie und aller Batteriezellen angemessene Arbeitsbedingungen und Menschenrechte eingehalten werden?

Antwortmöglichkeiten:

- Keine Maßnahmen
- Wir verpflichten unseren Batterie-Lieferanten, bei der Produktion der Batterie ein zertifiziertes Managementsystem für Arbeitsbedingungen und Menschenrechte einzusetzen. Diese Zusage wird Vertragsbestandteil.
- Wir lassen unsere Batteriezellen-Lieferanten in dem von uns beschriebenen Umfang dazu verpflichten, bei der Produktion der Batteriezellen ein zertifiziertes Managementsystem für Arbeitsbedingungen und Menschenrechte einzusetzen. Diese Zusage wird Vertragsbestandteil.

Akzeptierte Nachweise (für Antwort b und c):

- Für die jeweiligen Produktionsstandorte des Batterie-Lieferanten: Aktuell gültiges Social Accountability 8000-Zertifikat (SA8000) oder aktuell gültiges Zertifikat eines vergleichbaren internationalen Zertifizierungsstandards.

ODER

- Detaillierte und plausible Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass eine der vorstehenden Varianten bis zum Leistungsbeginn durchführbar ist.
Der Name und Produktionsstandort des Batterie-Lieferanten ist auf allen Nachweisen kenntlich zu machen.

Hinweis:

Dem Auftraggeber ist es wichtig, dass es bei der Produktion der Batterie möglichst nicht zu Verstößen gegen das Verbot von Zwangsarbeit und Arbeit in Schuldnechtschaft (vgl. ILO-Übereinkommen 29 und 105), das Diskriminierungsverbot (vgl. ILO-Übereinkommen 100 und 111) und das Verbot ausbeuterischer Kinderarbeit und der Beschäftigung von Kindern unter 15 Jahren (vgl. ILO-Übereinkommen 138 und 182) kommt und die Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen (vgl. ILO-Übereinkommen 87 und 98) möglichst umfassend gewährleistet sind.

* Vielen Dank an die Hamburger Hochbahn AG für die Erlaubnis, diesen Auszug hier als Beispiel verwenden zu dürfen.

nicht sinnvoll wäre. Sie werden jedoch anhand des Fragenkatalogs als Soll-Anforderung deutlich gemacht und gehen mit einem signifikanten Anteil in die Vergabeentscheidung ein. Unternehmen wird damit klar signalisiert, dass das Thema Nachhaltigkeit vergabe-relevant ist. Ein positiver Nebeneffekt ist auch, dass Unternehmen sich intern damit beschäftigen müssen, die benötigten Informationen einzuholen, bei ihren Batterielieferanten nachzufragen und ihre eigenen Nachhaltigkeitsabteilungen in die Beantwortung der Fragen mit einzubeziehen.

Aus den Antworten auf den Fragebogen und in Ergänzung zu weiteren Marktdialogen kann daher abgeleitet werden, wie hoch das Ambitionsniveau künftig gesetzt werden kann. In der Zukunft plant die *Hamburger Hochbahn AG*, soziale Kriterien stärker in den Ausführungsbedingungen zu verankern und eine regelmäßige Berichterstattung durch Unternehmen zu Treibhausgasemissionen und zu menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten während der Vertragslaufzeit zu fordern.

Im folgenden Abschnitt kommen wir nun zu *Electronics Watch* und damit zu einem weiteren Beispiel und Ansatz der nachhaltigen Beschaffung, der seit neuestem auch bei der Fahrzeugbeschaffung erprobt wird.

4.5 ELECTRONICS WATCH – PROGRAMM ZU EMISSIONSARMEN FAHRZEUGEN

Electronics Watch ist eine unabhängige Monitoring-Organisation, die bereits seit 2015 öffentliche Beschaffungsverantwortliche darin unterstützt, die

Einhaltung von Arbeits- und Sozialstandards einzufordern und vor allem auch zu überprüfen. Aktuell sind bereits über 400 öffentliche Beschaffungsorganisationen aus Deutschland, neun weiteren europäischen Ländern und aus Australien Mitglied bei *Electronics Watch*.

Der Schwerpunkt der Arbeit von *Electronics Watch* lag bisher auf der IKT-Branche. In dem vor Kurzem angelaufenen Programm zu emissionsarmen Fahrzeugen versucht *Electronics Watch* nun, ihr erfolgreiches Wirkmodell auch auf die Fahrzeugbranche zu übertragen.

Die Arbeit von *Electronics Watch* deckt verschiedene Phasen der Beschaffung ab. *Electronics Watch*

unterstützt bei der Kommunikation mit Bietenden und liefert standardisierte Vertragsbedingungen für die Ausschreibung. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf der Phase des Vertragsmanagements nach der erfolgreichen Ausschreibung, in der *Electronics Watch* zunächst Hilfe bei der Herstellung von Lieferkettentransparenz leistet, Monitoring in Betrieben durchführt, die mit dem spezifischen Vertragsgegenstand verbunden sind, und die Arbeit mit den Lieferanten unterstützt, um festgestellte Verstöße zu beheben.

Electronics Watch unterscheidet sich in drei wesentlichen Merkmalen von Auditfirmen und Zertifikaten. Zum einen verfügt *Electronics Watch* über eine absolute Unabhängigkeit gegenüber den zu prüfenden Unternehmen. Das gilt vor allem auch in finanzieller Hinsicht, denn das Monitoring wird finanziert aus den Mitgliedsbeiträgen der öffentlichen Beschaffungsorganisationen. Dadurch, dass das Monitoring verschiedener Vergabestellen – unabhängig von ihrer Größe – bei *Electronics Watch* zusammenläuft, ist es besonders effektiv, auch in Bezug auf die Kosten.

Die Arbeit von *Electronics Watch* zeichnet sich außerdem durch eine enge Einbindung von Arbeits- und Menschenrechtsorganisationen aus den Produktionsländern aus, die am besten dazu befähigt sind, Arbeiter*innen vor Ort zu interviewen. Die Interviews, die die Grundlage des Monitorings sind, werden zudem weitestgehend außerhalb der Fabriken geführt, damit Arbeiter*innen offen sprechen können. *Electronics Watch* wird daher in einer aktuellen Studie der Kompetenzstelle des Bundesministeriums des Innern (BMI) auch als einziger Best-Practice-Ansatz für Audits im Bereich Elektronik genannt.⁷⁵ Zu guter Letzt verfügt *Electronics Watch* über einen nachhaltigen Reformansatz, also einen Prozess, um angemessen auf Arbeitsrechtsverstöße reagieren zu können.

Dieser nachhaltige Reformansatz zeichnet *Electronics Watch* dahingehend aus, dass nicht nur Arbeitsrechtsverletzungen festgestellt werden, sondern dass *Electronics Watch* zusammen mit den Vergabestellen als Auftraggeberinnen auch korrigierende Maßnahmen mit Blick auf konkrete Standorte einfordert und deren Umsetzung begleitet. So können konkrete Verbesserungen erzielt und Abhilfe bei groben Arbeitsrechtsverstößen geleistet werden. Auf der Grundlage der Monitoringberichte arbeitet *Electronics Watch* hierfür zusammen mit den Vergabestellen und mit den entsprechenden Unternehmen, bei denen die Verstöße festgestellt wurden. Im Jahr 2021 haben *Electronics Watch* und die *Responsible Business Alliance* hierfür gemeinsam die sog. Bedingungen der Zusammenarbeit (*terms of engagement*) festgelegt, die den weiteren Prozess nach Vorlage eines Monitoringberichts festlegen.⁷⁶



⁷⁵ Beschaffungsamt des BMI (2021): Sozial-Audits als Instrument zur Überprüfung, S. 41.

⁷⁶ <https://www.responsiblebusiness.org/news/rba-ew/>

Im April 2022 hat *Electronics Watch* ihr neues **Programm zu Emissionsarmen Fahrzeugen** gestartet, das versucht, diesen erfolgreichen Ansatz im Bereich der nachhaltigen Beschaffung auf eine weitere Schlüsselbranche zu übertragen. Zwischen den Lieferketten elektrischer Fahrzeuge und denen der IKT-Branche gibt es wichtige Überschneidungen (z.B. Halbleiter und Batterierohstoffe), sodass *Electronics Watch* auf bestehendes Wissen und Monitoringkapazitäten zurückgreifen und beides erweitern kann.

An dem Programm nehmen aktuell fünf Vergabestellen aus verschiedenen europäischen Ländern aktiv teil: die Stadtverwaltungen von Barcelona und Oslo, Transport for London sowie die Beschaffungsstelle der flämischen Regierung. Aus Deutschland nimmt außerdem die Stadtverwaltung Hamburg teil, bei der die Fahrzeugbeschaffung vor allem bei der Hamburger Polizei als zentraler Vergabestelle liegt. Das *Föderale Institut für Nachhaltige Entwicklung* aus Belgien sowie die *Advanced Procurement for Universities and Colleges* aus Großbritannien nehmen zudem als Beobachtende an dem Programm teil, da sie selbst keine

Fahrzeuge beschaffen. Das Programm ist offen für die Teilnahme weiterer interessierter Vergabestellen.⁷⁷

Der inhaltliche Schwerpunkt des Programms liegt auf den Rohstoffen und Mineralien, auf der Elektronik und auf den Batterien, die in emissionsarmen Fahrzeugen verbaut sind. In einem ersten Schritt liegt der Fokus vor allem auf einer Festigung des Monitorings bei Halbleiterfabriken und im Rohstoffbereich. Beim Monitoring im Rohstoffbereich hat *Electronics Watch* in den letzten Jahren bereits erste Erfahrungen gesammelt, beispielsweise bei Zinn-Minen in Bolivien, Kobalt-Minen in der Demokratischen Republik Kongo und Nickel-Minen auf den Philippinen. Das Minen-Monitoring soll noch weiter gefestigt und ausgebaut werden. In einer zweiten Phase ist auch das Monitoring von Batteriefabriken im Rahmen des Programms geplant. Die Monitoring-Berichte dienen als Grundlage, um wie in der IKT-Branche auch in der Fahrzeugbranche Maßnahmen zu entwickeln, die zu konkreten Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und zur Abhilfe bei Arbeits- und Menschenrechtsverstößen führen können.

⁷⁷ https://electronicswatch.org/de/start-des-programms-zu-emissionsarmen-fahrzeugen_2612479
https://electronicswatch.org/de/programm-zu-emissionsarmen-fahrzeugen_2611904

Abkürzungsverzeichnis

BMAS	Bundesministerium für Arbeit und Soziales
BMI	Bundesministerium des Innern
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMW	Bayerische Motoren Werke
BYD	„Build Your Dreams“ (Chinesisches Unternehmen)
CATL	Contemporary Amperex Technology Co. Limited
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
DERA	Deutsche Rohstoffagentur
E-Mobilität	Elektromobilität
EU	Europäische Union
EWG Bln	Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
IKT	Informations- und Kommunikationstechnik
ILO	International Labor Organization / Internationale Arbeitsorganisation
IRMA	Initiative for Responsible Mining Assurance
KSG	Klimaschutzgesetz
LkSG	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
Lkw	Lastkraftwagen
Pkw	Personenkraftwagen
PwC	PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SektVO	Sektorenverordnung
SKEW	Servicestelle Kommunen in der Einen Welt
UBA	Umweltbundesamt
UN	United Nations / Vereinte Nationen
U.S.	United States / Vereinigte Staaten
VDL	Van de Leegte (Niederländischer Bushersteller)
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VgV	Vergabeverordnung
VwVBU	(Berliner) Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt

Quellenverzeichnis

Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18/28 290 vom 19. August 2021: Antwort auf schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Michael Efler (LINKE) zum Thema CO2-freie Fahrzeuge der öffentlichen Hand.

<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/S18-28290.pdf>

Abgeordnetenhaus Berlin, Drucksache 18/28 543 vom 22. September 2021: Antwort auf schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Michael Efler (LINKE) zum Thema CO2-freie Fahrzeuge der öffentlichen Hand (II).

<https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/SchrAnfr/S18-28543.pdf>

Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.

<https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/>

Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von Elektroautos. Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial.

<https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/klimabilanz-von-elektroautos/>

AK Rohstoffe (2021): 12 Argumente für eine Rohstoffwende.

https://ak-rohstoffe.de/wp-content/uploads/2021/02/Argumentarium_210211_final.pdf

Beschaffungsamt des BMI (2021): Sozial-Audits als Instrument zur Überprüfung von Arbeitsbedingungen. Diskussion und Empfehlungen im Kontext der öffentlichen Beschaffung.

<https://www.bescha.bund.de/SharedDocs/Aktuelles/Wissenswertes/2021/Studie%20zu%20Sozial-Audits.html>

BloombergNEF (2022): Electric Vehicle Outlook 2022. <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

BMAS (2020): Die Achtung von Menschenrechten entlang globaler Wertschöpfungsketten. Risiken und Chancen für Branchen der deutschen Wirtschaft. <https://www.bmas.de/DE/Service/Publikationen/Forschungsberichte/fb-543-achtung-von-menschenrechten-entlang-globaler-wertschoepfungsketten.html>

BMU (2021): Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? Eine ganzheitliche Bilanz.

https://www.swe-energie.de/site/energie/get/documents_E1645609076/energie/documents/Downloads/flyer-und-publikationen/strom/studie_umweltbilanz_emobilitaet_bmu_okt_19.pdf

BMW Group / Ferdinand Geckeler (2020): Nachhaltigkeit im Einkauf und Lieferantennetzwerk der BMW Group. In: Alexander Fonari, Vivien Führ, Norbert Stamm (Hg.): Eine Welt Netzwerk Bayern e.V.: 14. Runder Tisch Bayern: Sozial- und Umweltstandards bei Unternehmen. https://www.eineweltnetzwerkbayern.de/fileadmin/assets/Publikationen/14_Runder_Tisch/EWNB_-_14_RTB_-_S_21-34_-_BMW.pdf

Brot für alle, Fastenopfer, VCS Verkehrs-Club der Schweiz (2020): Die Batterie: Knackpunkt der Elektromobilität. Soziale und ökologische Herstellungsbedingungen unter der Lupe.

<https://www.verkehrsclub.ch/ratgeber/auto/batterien-elektroauto>

Brot für die Welt (2018): Das weiße Gold. Umwelt- und Sozialkonflikte um den Zukunftrohstoff Lithium.

https://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/blogs/Online-Redaktion/bfdw_analyse_lithium-broschuere_report.pdf

Brot für die Welt, Misereor, PowerShift (2021): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. Warum wir die Mobilitäts- und Rohstoffwende zusammendenken müssen. <https://power-shift.de/weniger-autos/>

Bundesanzeiger (2021): Bekanntmachung der ab dem 1. Januar 2022 geltenden EU-Schwellenwerte für die Vergabe öffentlicher Aufträge, BAnz AT 13.12.2021 B1.

<https://www.berlin.de/vergabeservice/vergabeleitfaden/assets/banz-at-13-12-2021-b1.pdf>

Business and Human Rights Resource Centre (2022): Transition Minerals Tracker 2021.

https://media.business-humanrights.org/media/documents/Transition_Minerals_Tracker_Global_analysis.pdf

DERA (2021): Batterierohstoffe für die Elektromobilität. DERA Themenheft 26.

https://www.deutsche-rohstoffagentur.de/DERA/DE/Downloads/DERA%20Themenheft-01-21.pdf;jsessionid=F081FE01C231235023E119B464E9CF1B.2_cid284?__blob=publicationFile&v=6

DERA (2021): Rohstoffe für Zukunftstechnologien 2021 – DERA Rohstoffinformationen 50.

https://www.deutsche-rohstoffagentur.de/DERA/DE/Laufende-Projekte/Rohstoffwirtschaft/Zukunftstechnologien/lp-zukunftstechnologien_node.html

Deutscher Bundestag, Drucksache 19/27657 vom 17.3.2021: Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften.

<https://dserver.bundestag.de/btd/19/276/1927657.pdf>

Dragonfly Initiative (2018): Material Change. A Study of Risks and Opportunities for Collective Action in the Materials Supply Chains of the Automotive and Electronics Industries. Im Auftrag der Drive Sustainability und Responsible Minerals Initiative. https://drivesustainability.org/wp-content/uploads/2018/07/Material-Change_VF.pdf

Electronics Watch (2022): Human Rights and Environmental Impact of Nickel Mining at Rio Tuba.

https://electronicswatch.org/-/2610464_2610464.pdf?disposition=attachment

EU, Delegierten Verordnung 2019/807 der Europäischen Kommission vom 19.3.2019.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=HR>

FEMNET (2019): Möglichkeiten einer ökologisch und sozial nachhaltigen öffentlichen Beschaffung.

<https://femnet.de/download/send/22-beschaffung/98-moeglichkeiten-einer-oekologischen-sozial-nachhaltigen-beschaffung-femnet-leitfaden.html>

Fromm, Thomas (2021): „Der Chipmangel trifft die Autoindustrie mit voller Wucht“. Süddeutsche Zeitung, 23.9.2021.

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/chipmangel-autoindustrie-halbleiter-absatzrueckgang-1.5419456>

Harrison, Daniel (2021): Electric Vehicle Battery Supply Chain Analysis. How Battery Demand and Production Are Reshaping the Automotive Industry. Automotive from Ultima Media, ABB.

https://new.abb.com/docs/librariesprovider89/default-document-library/automotive-battery-supply-chain-analysis-2021-final_abb_ams---abridged-version-docx.pdf?sfvrsn=3bc9f708_2

INKOTA, Ökumenisches Netz Zentralafrika (2018): Kobalt kritisch³.

https://ak-rohstoffe.de/wp-content/uploads/2021/05/kobalt_kritisch_inkota.pdf

Malmö, International Trade Center, TDi Sustainability (2022): Better Batteries: Malmö's roadmap toward ethical and climate-smart public procurement of e-vehicle batteries. (Stand Juni 2022)

https://www.sustainabilitygateway.org/wp-content/uploads/2022/07/20220707_Better-batteries_20pager_VF.pdf

Merk, Jeroen et al. (2021): Human Rights Risks in the ICT Supply Chain. Make ICT Fair.

https://www.ed.ac.uk/files/atoms/files/human_rights_risks_in_the_ict_supply_chain_0.pdf

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (2019): Zwischenbericht zur Wertschöpfung. Arbeitsgruppe 4 – Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung. Fokusgruppe Wertschöpfung.

<https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/03/NPM-AG-4-1-Zwischenbericht-zur-Wertschöpfung.pdf>

OECD (2021): Integrating Responsible Business Conduct in Public Procurement.

<https://www.oecd-ilibrary.org/content/publication/02682b01-en>

PowerShift (2019): Landraub für deutsche Autos. Wie ein Bergbaukonzern beim Bauxit-Abbau in Guinea Menschenrechte verletzt. <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2020/02/Landraub-für-deutsche-Autos-web-18022020.pdf>

PowerShift, Inkota (2020): Performance-Check Automobil: Verantwortungsvoller Rohstoffbezug?

<https://power-shift.de/performance-check-automobilindustrie/>

Rohs, Maximilian; Krewerth, Felix (2022): E-Bus Radar 2022. Das Jahrzehnt des E-Busses hat begonnen! PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC).

<https://www.pwc.de/e-bus-radar>

Rosa Luxemburg Stiftung (2019): Road to Ruin: Wie nachhaltig ist die Nickelproduktion für Elektroauto-Akkus?

https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/Studien/strasse-des-verderbens.pdf

Siedenberg, André (2021): Lieferkettengesetz und öffentliche Auftragsvergabe. Im Auftrag der Christlichen Initiative

Romero. https://www.nachhaltige-beschaffung.info/SharedDocs/DokumenteNB/220328_CI-Romero_Lieferkettengesetz_Kurzgutachten.pdf?__blob=publicationFile&v=1

SKEW (2020): Einbindung sozialer Kriterien nach der Vergaberechtsreform im Unterschwellenbereich, Dialog Global Heft

Nr. 56. https://skew.engagement-global.de/files/2_Mediathek/Mediathek_Microsites/SKEW/Publikationen/3_Dialog_Global/DialogGlobal-56-bf.pdf

- SKEW (2022):** Kommunikation mit dem Markt. Für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung. Heft Nr. 110.
<https://skew.engagement-global.de/schriftenreihe-material/material-nr-110.html>
- Spohr, Maximilian (2016):** Human Rights Risks in Mining. A Baseline Study. Im Auftrag für Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe. https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Zusammenarbeit/TechnZusammenarbeit/Downloads/human_rights_risks_in_mining.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- Staupe, Linda (2019):** „Kobaltabbau im Kongo. Der hohe Preis für Elektroautos und Smartphones“. Deutschlandfunk, 25.7.2019.
<https://www.deutschlandfunk.de/kobaltabbau-im-kongo-der-hohe-preis-fuer-elektroautos-und-100.html>
- Swanson, Ana; Buckley, Chris (2022):** “Red Flags for Forced Labor Found in China’s Car Battery Supply Chain” New York Times, 20.6.2022. <https://www.nytimes.com/2022/06/20/business/economy/forced-labor-china-supply-chain.html>
- UBA (2020):** Der Weg zur treibhausgasneutralen Verwaltung. Etappen und Hilfestellungen.
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/der-weg-zur-treibhausgasneutralen-verwaltung>
- UBA (2021):** Klimaschutzinstrumente im Verkehr. Bausteine für einen klimagerechten Verkehr. (Stand 22.5.2022)
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#bausteine>
- UBA (2022):** Umweltrisiken und -auswirkungen in globalen Lieferketten deutscher Unternehmen – Branchenstudie Automobilindustrie. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-05-20_texte_56-2022_innovative_werkzeuge_lieferkette-branchenstudie_automobil.pdf
- VDV (2020):** Nachhaltige Vergabekriterien. VDV-Mitteilung 9071 12/2020.
- VDV Das Magazin (2020):** Nicht nur sauber, sondern nachhaltig.
https://www.vdv-dasmagazin.de/story_02_linienbusse_hamburg.aspx
- Vereinte Nationen (2011):** Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Umsetzung des Rahmens der Vereinten Nationen ‚Schutz, Achtung und Abhilfe‘. (Dt. Übersetzung).
<https://www.auswaertiges-amt.de/blob/266624/b51c16faf1b3424d7efa060e8aaa8130/un-leitprinzipien-de-data.pdf>
- Vogt, Jürgen (2021):** „Lithiumgewinnung in Argentinien. Proteste werden kleingehalten“. taz, 29.12.2021.
<https://taz.de/Lithiumgewinnung-in-Argentinien/!5821885/>
- Volkswagen (2021):** Sustainability Report. Responsibility for Supply Chains and Business, S. 104.
https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2021/focus-topics/220310_VW_NB21_Supply_Chain_EN.pdf
- WEED (2022):** Soziale Kriterien einfordern und überprüfen. Ansätze für eine faire öffentliche Beschaffung von IKT-Produkten. <https://www.weed-online.org/publikationen/11072469.html>
- Werner, Alexander (2019):** E-Bus-Radar-Hessen. Einsatz von Bussen mit elektrischem Antrieb im ÖPNV. HA Hessen Agentur GmbH, PwC, hrsg. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.
https://redaktion.hessen-agentur.de/publication/2020/3060_EBusRadarHessen2019.pdf
- World Benchmarking Alliance (2020):** Corporate Human Rights Benchmark. Across sectors: Agricultural products, Apparel, Automotive manufacturing, Extractives & ICT manufacturing. 2020 Key Findings.
<https://assets.worldbenchmarkingalliance.org/app/uploads/2020/11/WBA-2020-CHRB-Key-Findings-Report.pdf>

Weitere WEED-Broschüren zum Thema nachhaltige Beschaffung und zu E-Mobilität

Sie können alle Publikationen gratis über unsere Webseite als PDF herunterladen.
Gedruckte Exemplare können Sie über unseren Online-Shop bestellen:

<https://www.weed-online.org/publikationen/bestellung/index.html#799437>



WEED (2022):

Gute Gründe für nachhaltige Beschaffung. Argumentationshilfe für eine sozial und ökologisch verantwortliche Beschaffung in Berlin & anderswo.
3. Auflage.

https://www2.weed-online.org/uploads/gute_gruende_fuer_faire_beschaffung_weed_2022.pdf



WEED (2022):

Soziale Kriterien einfordern und überprüfen. Ansätze für eine faire öffentliche Beschaffung von IKT-Produkten.

https://www2.weed-online.org/uploads/weed_2022_ansaetze_fuer_eine_faire_oeffentliche_ikt_beschaffung_web_v2.pdf



WEED (2021):

E-Mobilität auf dem Prüfstand. Sorgfaltspflichten in der E-Fahrrad-Branche.

https://www2.weed-online.org/uploads/weed_2021_e_mobilitaet_auf_dem_pruefstand_web.pdf



WEED (2019):

Interaktives Handbuch. Sozial verantwortliche Beschaffung am Beispiel von Natursteinen und IT-Produkten.

https://www2.weed-online.org/uploads/weed_handbuch_sozial_verantwortliche_beschaffung_desktop.pdf



WEED (2019):

FAIRbesser Berlin! Sozial verantwortliche Beschaffung umsetzen!

https://www2.weed-online.org/uploads/fairbesser_berlin_weed_2020.pdf

Wer ist WEED?

WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V. wurde 1990 gegründet und ist eine unabhängige Nichtregierungsorganisation. Die sozialen und ökologischen Auswirkungen der Globalisierung verlangen nach einer Wende in der Finanz-, Wirtschafts- und Umweltpolitik hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit und ökologischer Tragfähigkeit. WEED trägt mit seiner Arbeit zur Aufklärung über die Ursachen der globalen Armut- und Umweltprobleme bei und entwickelt wirksame Reform- und Transformationsvorschläge. Ein wichtiger Schwerpunkt liegt dabei auf den Produktions- und Arbeitsbedingungen entlang globaler Lieferketten.

WEED agiert schon lange im Themenfeld der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung. Wir beraten öffentliche Auftraggeber*innen und Gesetzgeber*innen und führen Hintergrundrecherchen durch, zum Beispiel im Naturstein- oder IT-Sektor. WEED ist aktives Mitglied im *CorA-Netzwerk für Unternehmensverantwortung* sowie im Trägerkreis der *Initiative Lieferkettengesetz* und koordiniert das FAIRgabe-Bündnis Berlin

Tragen Sie sich in unseren Newsletter ein, um immer über unsere Aktivitäten auf dem Laufenden zu bleiben:

<https://www.weed-online.org/maillinglisten/weednews.html>

Für die Arbeit von WEED sind Spenden und Mitgliedsbeiträge sehr wichtig.

Wir danken für jede Unterstützung.

Spenden können Sie auf unserer Webseite:xx

<https://www.weed-online.org/about/spenden.html>

oder per Überweisung an:

Bank für Sozialwirtschaft

IBAN: DE03 1002 0500 0003 2206 00

BIC: BFSWDE33BER



WEED – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung e.V.

Am Sudhaus 2

12053 Berlin

Tel.: +49 (0)30 275 82 163

E-Mail: kontakt@weed-online.org

www.weed-online.org

