

Anzug betreffend Einführung eines internen CO2-Preises für mehr Kostenwahrheit bei der Beschaffung

26.5415.01

Bei der Beschaffung durch den Kanton kommt es vor, dass klimafreundliche Angebote aufgrund höherer Anschaffungskosten als unverhältnismässig beurteilt und deshalb klimaschädlichere Angebote den Zuschlag erhalten. Der Grund liegt in fehlenden Submissionsvorgaben. In den Preisvergleichen werden externalisierte Kosten sowie die Netto-Null-Ziele des Kantons (der Betrieb beschaffter Fahrzeuge verursacht z.B. Scope 1-Emissionen) und daraus entstehende künftige Kosten (Kompensation aufgrund der Nichterreichung des Netto-Null-Ziels) bisher zu wenig berücksichtigt. Für die öffentliche Hand resultieren aus klimaschädlichen Beschaffungen neben den absehbaren Kompensationskosten auch höhere Folgekosten (in den Bereichen Gesundheit, Ernährung, Unwetterschäden, Klimaadaptation etc.), die auf die Allgemeinheit zurückfallen.

Grosse Unternehmen und andere Städte kennen deshalb bei Ausschreibungen und beim Vergleich unterschiedlicher Offerten einen internen CO2-Preis. Damit wird ein ehrlicher Vergleich möglich.

Das Prinzip ist einfach: Der Kanton legt bereits in der Ausschreibung einen internen CO2-Preis als Bewertungskriterium fest. Die Anbieter berechnen die erwarteten Treibhausgasemissionen ihres Angebots über den gesamten (erwarteten) Lebenszyklus und ermitteln die daraus entstehenden Klimafolgekosten. Diese Kosten fliessen anschliessend mit einem hohen Gewicht in die Bewertung der Angebote ein.

So kann der Kanton bei der Beschaffung zum einen seiner Verantwortung (auch hinsichtlich der Scope 3-Emissionen) nachkommen und zum anderen künftig tatsächlich anfallende Kosten (Kompensation Scope 1-Emissionen) berücksichtigen. Perspektivisch kann eine solche CO2-Bepreisung später auch bei Infrastruktur- sowie Bauprojekten und der Raumplanung einbezogen werden.

Die Unterzeichnenden beauftragen den Regierungsrat damit, zu prüfen, wie

1. für Beschaffungen durch den Kanton Basel-Stadt ein interner CO2-Preis und eine nachvollziehbare Berechnungsmethode festgelegt werden können,
2. wie Beschaffungsrichtlinien und Ausschreibungen angepasst werden müssen, damit diese Kriterien wirken,
3. bei der Berichterstattung über die Einführung des Instrumentes die erzielten CO2-Einsparungen ausgewiesen und dabei auch die erwarteten Kompensationskosten für Scope 1-Emissionen aus dem Fahrzeug- und Maschinenbetrieb ab 2030 ersichtlich gemacht werden können.

Lisa Mathys, Jean-Luc Perret, Brigitte Kühne, Jo Vergeat, Martin Leschhorn Strebel, Heidi Mück