

# Spending Review im Rahmen des Aufbau- und Resilienzplans

Modul 5: "Nachhaltigkeit der öffentlichen Beschaffung"

# Inhalt

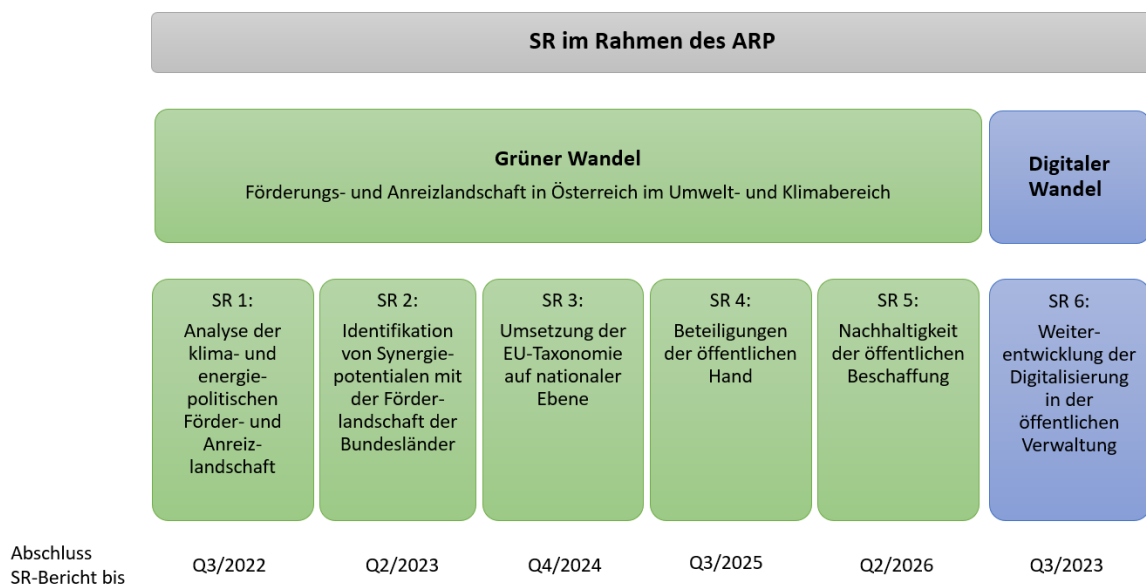
Vorwort.....	4
Executive Summary .....	7
Executive Summary deutsch .....	7
Executive Summary english.....	9
Einleitung.....	11
1. Klimazielerverfehlung als fiskalisches Risiko: Die Rolle der öffentlichen Beschaffung .....	15
2. Status quo der öffentlichen Beschaffung .....	19
2.1. Volumen und Struktur der öffentlichen Beschaffung .....	19
2.2. Rechtliche Rahmenbedingungen und Governance des österreichischen Beschaffungswesens .....	20
2.2.1. Das Bundesvergabegesetz 2018.....	21
2.2.2. Das Vergaberechtsgesetz 2026 .....	23
2.2.3. Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens..	24
2.2.4. Der Nationale Aktionsplan für nachhaltige öffentliche Beschaffung.....	25
2.2.5. Die Bundesbeschaffung GmbH .....	29
2.2.6. Die Beschaffungsstrategien der BBG .....	31
2.3 Ökologische und ökonomische Folgenabschätzung des naBe-Aktionsplans .....	32
3. Vertiefte Analyse zentraler ESR- und LULUCF-relevanter Beschaffungsgruppen im BBG-Portfolio.....	34
3.1. Verkehr.....	35
3.2. Gebäude .....	37
3.3. Lebensmittel.....	42

4. Handlungsoptionen zur Implementierung klimaspezifischer Dimensionen in Beschaffungsprozesse .....	49
4.1. Kostenkonzepte und -kategorien im Beschaffungsprozess .....	50
4.1.1. Überblick über die verschiedenen Kostenkonzepte .....	50
4.1.2. Kostenkategorien .....	53
4.2. Anforderungen und Herausforderungen .....	55
4.2.1. Datengrundlage und methodische Anforderungen .....	55
4.2.2. Anreizprobleme durch getrennte Budgetverantwortlichkeiten ..	58
4.2.3. Das Klimacheck-Tool im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung.....	59
4.3. Bisherige Erfahrungen zur Integration von klimainduzierten Budgetrisiken in die Life Cycle Costing (LCC)-und TCO- Berechnungen.....	60
5. Conclusio.....	68
6. Auflistung der Empfehlungen .....	70
Tabellenverzeichnis .....	78
Abbildungsverzeichnis.....	78
Anhang.....	79
Abkürzungen.....	83

# Vorwort

Mit der vorliegenden Spending Review Modul 5 wird die letzte von insgesamt fünf grünen Spending Reviews (SR), die im Rahmen des nationalen Aufbau- und Resilienzplans (ARP bzw. Recovery and Resilience Facility; RRF)<sup>1</sup> zwischen 2021 und 2025 in aufeinander aufbauenden Modulen durchzuführen sind, umgesetzt. Ziel dieses Spending Review Zyklus ist es, einen Beitrag zu einer kosteneffektiven und budgetschonenden Einhaltung der unionsrechtlich verbindlichen nationalen Treibhausgasemissionsziele zu leisten. Abbildung 1 gibt einen Überblick über die in Maßnahme 4.D.1 des nationalen Aufbau- und Resilienzplans definierten fünf Spending Reviews mit Fokus „Grüner Wandel“<sup>2</sup>:

Abbildung 1: Spending Reviews im Rahmen des ARP



Quelle: Eigene Darstellung BMF

Die ersten vier Module des Spending Review Zyklus wurden bereits finalisiert und auf der Webseite des Bundesministeriums für Finanzen (BMF)<sup>3</sup> veröffentlicht. Der Schwerpunkt

<sup>1</sup> <https://www.oesterreich.gv.at/dam/jcr:ecf30896-0861-4107-8ed9-b589a79bd623/%C3%96sterreichischer%20Aufbau-%20und%20Resilienzplan%202020-2026.pdf>

<sup>2</sup> Siehe Spending Review Modul 2: [https://www.bmf.gv.at/dam/jcr:658bd027-6a97-491e-a772-55f762656a13/Spending\\_Review\\_Modul2\\_Bericht.pdf](https://www.bmf.gv.at/dam/jcr:658bd027-6a97-491e-a772-55f762656a13/Spending_Review_Modul2_Bericht.pdf)

<sup>3</sup> <https://www.bmf.gv.at/themen/budget/publikationen/spending-reviews.html>

des fünften Spending Review Moduls liegt auf der „Nachhaltigkeit der öffentlichen Beschaffung“.

Das Feld der öffentlichen Beschaffung in Österreich ist groß und vielschichtig. Um diese Spending Review präzise und übersichtlich zu gestalten, wurden gezielt thematische und inhaltliche Einschränkungen vorgenommen: Obwohl sich das Gesamtvolumen der öffentlichen Beschaffung auf den Bund (24%), die Länder (14%) die Gemeinden (18%) die ausgliederten Einheiten (25%) sowie die Sozialversicherungen (18%) verteilt<sup>4</sup>, fokussiert diese Spending Review ausschließlich auf die Beschaffung des Bundes.

Zudem wird ein klarer Fokus auf die Beschaffungsprozesse und Strategien der Bundesbeschaffung Gesellschaft mbH (BBG) gelegt. Die BBG ist die zentrale Einkaufsdienstleisterin der öffentlichen Hand, somit ist dadurch bereits ein breites Spektrum erfasst. Beschaffungsprozesse außerhalb der BBG werden in dieser Spending Review nicht behandelt.

An dieser Spending Review waren neben dem Bundesministerium für Finanzen (BMF) vor allem die BBG selbst und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) beteiligt. Ein besonderer Beitrag dieser Spending Review besteht daher darin, die Perspektiven und das Fachwissen in den Bereichen Budget, Klima und Beschaffung von Expertinnen und Experten aus den Ministerien ebenso wie von Praktikerinnen und Praktikern im Bereich der öffentlichen Beschaffung zusammenzuführen.

Die Einbindung verschiedener zusätzlicher Stakeholder ermöglicht es auch, vorhandene Beispiele aus der Praxis mit einzubeziehen. Durch diese konkreten Beispiele werden die Herausforderungen bei der Übertragung strategischer Konzepte in die Praxis nachvollziehbar und die Identifikation von Optimierungspotenzial wird erleichtert.

Die Spending Review legt einen klaren Schwerpunkt auf die budgetären Risiken, die sich aus einer möglichen Verfehlung der unionsrechtlich verbindlichen nationalen Treibhausgasemissionsziele bis 2030 ergeben könnten. Ungeachtet dieser klaren Schwerpunktsetzung ist festzuhalten, dass nachhaltige öffentliche Beschaffung regelmäßig in einem Spannungsfeld unterschiedlicher budgetärer und steuerungsrelevanter Zielsetzungen steht. Neben dem hier analysierten Risiko sind dabei weitere, teils gegenläufige Ziele zu

---

<sup>4</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601\\_.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601_.pdf)

berücksichtigen. Nachhaltige öffentliche Beschaffung ist regelmäßig mit kurzfristigen Mehrkosten konfrontiert und unterliegt zugleich vergabe- und wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen, die den Handlungsspielraum normativ begrenzen. Dieser Umstand muss allerdings unter Bedachtnahme auf die gegenwärtigen Konsolidierungsnotwendigkeiten durch eine entsprechende verantwortungsbewusste, kosteneffiziente Planung und Umsetzung der Beschaffungsmaßnahmen gewürdigt werden.

Hinzu treten Zielkonflikte aus der Gleichrangigkeit unterschiedlicher Nachhaltigkeitsdimensionen, etwa zwischen ökologischen, sozialen und innovationspolitischen Zielsetzungen. Schließlich entstehen fiskalische Opportunitätskosten, da für nachhaltige Beschaffungsentscheidungen eingesetzte Mittel anderen prioritären Aufgabenbereichen nicht mehr zur Verfügung stehen. Diese potenziellen Zielkonflikte werden als relevante Dimension einer ganzheitlichen fiskalischen Betrachtung anerkannt. Eine vertiefende Analyse und systematische Abwägung dieser Wechselwirkungen würde jedoch den Untersuchungsrahmen der gegenständlichen Spending Review überschreiten und muss daher einem gesonderten Nachfolgeprojekt vorbehalten bleiben, das eine umfassendere Bewertung der unterschiedlichen budgetären Zielsetzungen untersuchen könnte. Abschließend ist in diesem Zusammenhang auch auf die auszahlungsminimierenden Auswirkungen konsequenter nachhaltiger Beschaffungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der erarbeiteten Empfehlungen hinzuweisen.

# Executive Summary

## Executive Summary deutsch

Die öffentliche Beschaffung prägt die gesamtwirtschaftliche Nachfrage in Österreich wesentlich. Sie erreichte 2020 ein Volumen von über 54 Mrd. €. Werden öffentliche marktbestimmte Unternehmen mitberücksichtigt, steigt dieser Wert auf rund 70 Mrd. €. Die öffentliche Beschaffung ist nicht nur ein Instrument zur Deckung des staatlichen Bedarfs, sondern auch ein relevanter Hebel zur Erreichung der strategischen Zielsetzungen, insbesondere hinsichtlich ökologischer und budgetärer Nachhaltigkeit. Die vorliegende Spending Review betrachtet diese beiden, eng miteinander verknüpften Aspekte der Nachhaltigkeit genauer und legt deren Wechselwirkung dar.

Die Spending Review legt einen klaren Schwerpunkt auf die budgetären Risiken, die sich aus einer möglichen Verfehlung der unionsrechtlich verbindlichen nationalen Treibhausgasemissionsziele bis 2030 im Rahmen der Lastenteilungsverordnung ("Effort-Sharing-Regulierung" - ESR) und der LULUCF-Verordnung (Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) ergeben könnten. Ungeachtet dieser Schwerpunktsetzung ist festzuhalten, dass nachhaltige öffentliche Beschaffung regelmäßig in einem Spannungsfeld unterschiedlicher budgetärer und nicht-budgetärer Zielsetzungen und Interessen steht.

Ziel der vorliegenden Spending Review ist es, zu untersuchen, wie staatliche Ausgabenentscheidungen zur Erreichung der Klimaziele im ESR- und LULUCF-Sektor beitragen und dadurch das Risiko gegebenenfalls erforderlicher Zertifikatskäufe für den Bundeshaushalt reduzieren können.

Die Spending Review beinhaltet einen transparenten Überblick über die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Governance des österreichischen Beschaffungswesens. Hier zeigt sich, dass diverse Beschaffungsstrategien bestehen, die jedoch bislang nur teilweise strategisch aufeinander abgestimmt sind. Eine gezielte Abstimmung dieser Beschaffungsstrategien würde es ermöglichen, ein kohärentes Zielbild zu zeichnen.

Des Weiteren analysiert die Spending Review die Beschaffungsstrategien der BBG sowie den naBe-Aktionsplan und identifiziert Ansatzpunkte für deren Weiterentwicklung. Außerdem befasst sich die Spending Review mit einer vertiefenden Analyse zentraler ESR- und LULUCF-relevanter Beschaffungsgruppen aus dem BBG-Portfolio – namentlich den Kategorien Verkehr, Gebäude und Lebensmittel. Diese Schwerpunktsetzung spiegelt einen

pragmatischen Kompromiss zwischen der Relevanz und der methodischen Möglichkeit wider, die verursachten Gesamtemissionen den aus der Sicht des budgetären Risikos relevanten Sektoren ESR und LULUCF sachgerecht zuzuordnen. Die Spending Review bietet einen Überblick über die jeweiligen Beschaffungsgruppen und zeigt Potenziale zur Weiterentwicklung von Beschaffungsstrategien auf.

Im Anschluss analysiert die Spending Review die methodischen und institutionellen Voraussetzungen, um potenzielle ESR- und LULUCF-Auswirkungen künftig systematisch in Beschaffungsprozesse integrieren zu können. Ein besonderer Fokus wird auf die Anwendung der Lebenszykluskostenrechnung (LCC) gelegt, die den gesamten Lebenszyklus eines Produkts umfasst und auch die Dimension sozialer und ökologischer Kosten integrieren kann.

Untersucht werden auch die in diesem Zusammenhang bestehenden zentralen Herausforderungen. Zu den größten Hürden zählen eine unzureichende Datengrundlage und komplexe methodische Anforderungen. Hinzu kommen Zielkonflikte zwischen kurzfristiger Budgetdisziplin und langfristigen Kosten- sowie Klimawirkungen. Entscheidungsträger stehen dabei vor der Herausforderung, höhere Anschaffungskosten klimafreundlicher Produkte rechtfertigen zu müssen, wobei sich daraus resultierende Einsparungen oft erst nach Jahren oder über den Lebenszyklus hinweg realisieren. Getrennte Budgetverantwortlichkeiten führen zu Anreizproblemen, die sich noch weiter verschärfen, wenn Anschaffung und anschließender Betrieb organisatorisch auseinanderfallen und unterschiedliche Einheiten die jeweiligen Kosten tragen.

Darüber hinaus zeigt die Spending Review bisherige Erfahrungen zur Integration von klimainduzierten Budgetrisiken in Lebenszykluskostenrechnungen auf, die durch Praxisbeispiele illustriert werden.

Konkrete Handlungsansätze zu den wichtigsten Erkenntnissen dieser Spending Review werden in den Empfehlungen dargestellt.

## Executive Summary english

Public procurement has a significant impact on aggregate demand in Austria. In 2020, it reached a volume of over €54 billion. If market-oriented state-owned enterprises are included, this figure rises to around €70 billion. Public procurement is not only a tool to cover public-sector demands, but also a key lever for achieving strategic objectives, particularly with regard to environmental and fiscal sustainability. This Spending Review examines these two closely interlinked aspects of sustainability in detail and illustrates their interaction.

The Spending Review focuses on the fiscal risks that could arise from a potential failure to meet the national greenhouse gas emission targets binding under EU law by 2030 under the ESR (Effort Sharing Regulation) and the LULUCF Regulation (Land Use, Land-Use Change and Forestry). Despite this focus, it should be noted that sustainable public procurement is often shaped within a framework of competing budgetary and non-budgetary objectives and interest.

The aim of this Spending Review is to examine how government spending decisions contribute to achieving climate targets in the ESR and LULUCF sectors, thereby reducing the risk that the federal budget will have to bear the costs of purchase emission allowances.

The Spending Review provides a transparent overview of the legal framework and governance of the Austrian public procurement system. It becomes evident that various procurement strategies exist, but so far they lack strategic coordination. Harmonizing these various procurement strategies would make it possible to establish a clear, coherent set of objectives. Furthermore, the Spending Review analyses the BBG (Austrian Federal Procurement Agency) and its procurement strategies as well as the naBe (Austrian Action Plan for Sustainable Public Procurement) and identifies starting points for their further development. In addition, the Spending Review conducts an in-depth analysis of key ESR-relevant procurement groups from the BBG portfolio – namely the categories transportation, buildings and food products. This focus reflects a pragmatic compromise between analytical relevance and methodological feasibility of assigning total emissions to the ESR and LULUCF sectors, which are of particular importance from a fiscal risk perspective. The Spending Review provides an overview of these three procurement groups and highlights potential for further developing procurement strategies.

The Spending Review then analyses the methodological and institutional prerequisites for systematically integrating potential ESR and LULUCF impacts into future public procurement processes. The focus lies particularly on the application of life-cycle costing (LCC), which covers the entire life cycle of a product and can also incorporate social and environmental costs. The Spending Review also assesses key challenges in this integration process. Among the greatest challenges are inadequate underlying data and complex methodological requirements. Additionally, there are often conflicting objectives between short-term fiscal discipline and long-term cost and climate impacts. Hence, decision-makers face the challenge of justifying the higher upfront costs of climate-friendly products, even though the resulting savings are often only realized over the product's entire life cycle. Furthermore, the separation of budgetary responsibilities leads to incentive problems, which are further exacerbated when procurement and subsequent operation are performed by two separate organizations and different organizational units bear the respective costs.

Furthermore, this Spending Review highlights previous experiences of incorporating climate-related budget risks into life-cycle cost analyses and illustrates these by practical examples.

Based on the main results and findings, the spending review offers recommendations for specific courses of action.

# Einleitung

Die öffentliche Beschaffung ist ein zentraler wirtschaftspolitischer Hebel des Staates und prägt die gesamtwirtschaftliche Nachfrage in Österreich wesentlich. Sie erreichte 2020 ein Volumen von über 54 Mrd. €. Werden öffentliche marktbestimmte Unternehmen mitberücksichtigt, steigt dieser Wert auf rund 70 Mrd. €. Das entspricht etwa 19% des Bruttoinlandsprodukts. In zahlreichen Wirtschaftssektoren ist der Staat damit einer der bedeutendsten Nachfrager und beeinflusst Investitionsentscheidungen, Produktionsstrukturen und technologische Pfade wesentlich; beispielsweise in den Bereichen Mobilität und Infrastruktur, Gebäude, Energieversorgung, Gesundheit und Bildung. Die öffentliche Beschaffung ist damit nicht nur ein Instrument zur Deckung staatlicher Bedarfe, sondern ein relevanter Hebel zur Erreichung strategischer Zielsetzungen, insbesondere hinsichtlich ökologischer und budgetärer Nachhaltigkeit, aber auch in Hinblick auf die Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit, Resilienz, strategische Autonomie und Innovationsfähigkeit.<sup>5</sup>

Nicht nur die zunehmend sichtbaren Folgen des Klimawandels, sondern auch die Erfordernisse der Transformation machen deutlich, dass ökologische Nachhaltigkeit und budgetäre Stabilität eng miteinander verknüpft sind. So führen zB. Schäden durch Extremwetterereignisse wie Hochwasser, Muren oder Hitzewellen zu steigenden öffentlichen Ausgaben für Soforthilfe, Wiederaufbau und Infrastrukturstandsetzung. Gleichzeitig erhöhen klimabedingte Risiken den Anpassungsbedarf in Bereichen wie Hochwasserschutz, Gebäudekühlung, Verkehrsinfrastruktur oder Gesundheitsversorgung. Auch klimabedingte Unterbrechungen lokaler und globaler Lieferketten können zusätzliche Kosten verursachen und das gesamtwirtschaftliche Wachstum beeinträchtigen.<sup>6 7</sup> Ebenso machen die erheblichen öffentlichen und privaten Investitionen in den Umbau von Energiesystemen, Industrie, Gebäuden und Mobilität deutlich, dass die Transformation selbst zu einem zentralen budgetären Faktor geworden ist. Die langfristige Tragfähigkeit öffentlicher Finanzen hängt daher nicht nur von der Bewältigung klimabedingter Schäden ab, sondern gleichermaßen von

---

<sup>5</sup> Klien et al. (2023) naBe-Aktionsplan: Wirkungsanalyse der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in Österreich. WIFO. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s\\_2023\\_nabe\\_aktionsplan\\_71306\\_.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s_2023_nabe_aktionsplan_71306_.pdf)

<sup>6</sup> Köppl und Schratzenstaller (2024) Policy Brief: Budgetäre Kosten und Risiken durch klimapolitisches Nicht-handeln und Klimarisiken. WIFO

<sup>7</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601\\_.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601_.pdf)

der effizienten, zielgerichteten und wachstumsfördernden Gestaltung dieser Transformationsausgaben und der damit einhergehenden öffentlichen Beschaffungsprozesse.

Vor diesem Hintergrund betrachtet dieses Spending Review - Modul 5 Nachhaltigkeit aus zwei eng miteinander verknüpften Perspektiven und legt deren Wechselwirkungen im Kontext der öffentlichen Beschaffung offen: die ökologische Nachhaltigkeit im Sinne der Erreichung von Klima- und Umweltzielen sowie die fiskalische Nachhaltigkeit im Sinne langfristig stabiler und ausgeglichener öffentlicher Finanzen. Diese Verknüpfung schließt an den im BMF entwickelten und im Bund etablierten Green-Budgeting-Ansatz an<sup>8</sup>, einer datenbasierten Methode zur Analyse der Klimawirkung von Zahlungsströmen im Bundeshaushalt. Green Budgeting ermöglicht ökologische Informationen aufzubereiten sowie in die öffentliche Haushaltsplanung zu integrieren und dadurch eine kosteneffektive Dekarbonisierung durch eine effiziente Allokation von knappen öffentlichen Ressourcen sicherzustellen. Somit trägt Green Budgeting - in Anlehnung an Art. 2.1 (c) des Übereinkommens von Paris<sup>9</sup> dazu bei, öffentliche Finanzmittelflüsse mit einem Pfad hin zu einer emissionsarmen und klimaresilienten Entwicklung in Einklang zu bringen.

Neben den unmittelbaren Aufwendungen für die Transformation hin zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft sowie den direkt sichtbaren Kosten von Klimaschäden und Anpassungsmaßnahmen, bestehen signifikante budgetäre Klimarisiken, die sich unabhängig von konkreten Schadensereignissen materialisieren können. Diese entstehen insbesondere dann, wenn Österreichs Emissionspfade nicht rechtzeitig mit den unionsrechtlich verbindlichen Klimazielen in Einklang gebracht werden und Zielvorgaben verfehlt werden.

Ungeachtet möglicher weiterer Zielkonflikte (vgl. Vorwort) fokussiert die vorliegende Spending Review dezidiert auf das budgetäre Risiko<sup>10</sup> aus einer möglichen Verfehlung der unionsrechtlich verbindlichen nationalen Treibhausgasemissionsziele bis 2030 im Rahmen der Lastenteilungsverordnung ("Effort-Sharing-Regulierung" - ESR) und, wo Schnittstellen zur öffentlichen Beschaffung bestehen, auch der LULUCF-Verordnung (Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft). Die ESR- und LULUCF-Verordnungen umfassen

---

<sup>8</sup> Für eine ausführlichere Diskussion budgetärer Risiken, siehe die Green Budgeting Beilage des Bundes zum BVA 2025/2026: [https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2025\\_2026/beilagen/Green\\_Budgeting\\_2025\\_2026.pdf](https://service.bmf.gv.at/Budget/Budgets/2025_2026/beilagen/Green_Budgeting_2025_2026.pdf)

<sup>9</sup> [ADOPTION OF THE PARIS AGREEMENT - Paris Agreement text English](#)

<sup>10</sup> Auf Zielkonflikte wird in dieser Studie nicht näher eingegangen. An dieser Stelle ist erwähnt werden soll ein möglicher Zielkonflikt zwischen den Vorgaben einer sparsamen Haushaltsführung und höheren Beschaffungskosten durch ein nachhaltiges Produkt oder Produktgruppe. Plastisches Beispiel hier sind Bio-Lebensmittel. Ein noch größerer Spannungsbogen tut sich in Fragen der wirtschaftspolitischen Zielsetzungen auf, Stichwort „Made in Europe“, wenn Produkte aus dem Binnenmarkt höherpreisiger sind als im Nachhaltigkeitsanspruchsniveau äquivalente aus Drittstaaten. Diese Diskussion wird aktuell insbesondere zu batterieelektrischen Fahrzeugen geführt.

die Sektoren außerhalb des etablierten EU-Emissionshandelssystems 1 (EU-ETS 1) und insbesondere die Sektoren Verkehr, Gebäude (Heizung und Kühlung), Bau sowie Landwirtschaft. Damit bestehen für diesen Bereich verbindliche Jahresziele zur Treibhausgas-Emissionsreduktion, die von den Mitgliedsstaaten einzuhalten sind. Für den Zeitraum von 2021 bis 2030 ist für Österreich im Rahmen der ESR-Verordnung ein verbindliches Emissionsreduktionsziel von -48 % gegenüber dem Niveau von 2005 vorgesehen. Während im EU-ETS 1 die Zielerreichung durch eine mengenmäßige Begrenzung der Emissionen sichergestellt ist und somit kein nationales Risiko von Zahlungen bei Zielverfehlungen besteht, führen Zielverfehlungen im ESR-Bereich zu signifikanten finanziellen Belastungen. Dies insbesondere durch den Ankauf anrechenbarer Emissionsreduktionen anderer Mitgliedstaaten sowie – im Falle der Nichterfüllung – durch unionsrechtlich verankerte mögliche Strafzahlungen im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens. Entscheidend ist dabei, dass im EU-ETS 1 das CO<sub>2</sub>-Preissignal bereits in Markt- und Beschaffungspreisen wirksam ist, während ein vergleichbares, im Beschaffungsprozess direkt berücksichtigbares Preissignal im ESR-Bereich noch fehlt.

Basierend auf Studien des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) und des Umweltbundesamtes (UBA) analysiert das BMF seit 2022 im Rahmen der langfristigen Budgetprognose (LFP) systematisch klimarelevante Kosten und Risiken und explizit auch das Ankaufsrisiko im ESR- und LULUCF-Bereich. Die aktuelle Prognose<sup>11</sup> zeigt, dass Österreich im Basisszenario über die Periode 2021-2030 kumuliert von den verbindlichen Emissionszielen abweicht. Die daraus resultierenden direkt budgetwirksamen Zielerreichungszahlungen im Basisszenario werden mit rund 2,86 Mrd. € für den Zeitraum 2021-2030 beziffert.<sup>12</sup>

Öffentliche Beschaffungsentscheidungen entfalten häufig langfristige Wirkungen und legen Emissions- und Kostenpfade über viele Jahre fest. Vor diesem Hintergrund untersucht diese Spending Review, wie staatliche Ausgabenentscheidungen zur Erreichung der Klimaziele im ESR- als auch im LULUCF-Bereich beitragen und so das Risiko von möglicherweise notwendig werdenden Zertifikatskäufen für den Bundeshaushalt reduzieren können. Dabei soll evaluiert werden, wie strategische und rechtliche Vorgaben - beispielsweise der Aktionsplan nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe) - das Zusammenspiel zwischen nachhaltiger öffentlicher Beschaffung und klimabedingten budgetären Risiken

---

<sup>11</sup> BMF (2025) Langfristige Budgetprognose 2025. [https://www.bmf.gv.at/services/startseite-budget/Bundesbudget\\_und\\_oeffentliche\\_Finzenz/Ifp2025.html](https://www.bmf.gv.at/services/startseite-budget/Bundesbudget_und_oeffentliche_Finzenz/Ifp2025.html)

<sup>12</sup> BMF (2025) Langfristige Budgetprognose 2025. [https://www.bmf.gv.at/services/startseite-budget/Bundesbudget\\_und\\_oeffentliche\\_Finzenz/Ifp2025.html](https://www.bmf.gv.at/services/startseite-budget/Bundesbudget_und_oeffentliche_Finzenz/Ifp2025.html)

beeinflussen. Neben einem Überblick zum Status quo der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung zielt diese Green Spending Review darauf ab, Lücken in der Berücksichtigung von Klimarisiken zu identifizieren.

Darüber hinaus werden Optimierungspotenziale herausgearbeitet und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen für eine umfassendere und systematischere Abbildung budgetrelevanter Klimarisiken in öffentlichen Beschaffungsvorgängen entwickelt.

# 1. Klimazielerverfehlung als fiskalisches Risiko: Die Rolle der öffentlichen Beschaffung

Das Übereinkommen von Paris zielt darauf ab, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2°C und möglichst auf 1,5°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Artikel 2.1 (c) verlangt spezifisch, alle (öffentlichen) Finanzströme so auszurichten, dass sie eine emissionsarme und klimaresiliente Entwicklung unterstützen. Dazu zählt auch die öffentliche Beschaffung, die einen wesentlichen Anteil dieser Finanzströme und der diesen zugerechneten Treibhausgasemissionen ausmacht. Im Sinne von 2.1 (c) ist die öffentliche Beschaffung daher nicht nur Bedarfsdeckung, sondern – auch aufgrund ihres großen Volumens – ein zentraler Steuerungsmechanismus zur Umlenkung öffentlicher Finanzmittel entlang von Klima- und Budgetzielen.

Die durchschnittlichen jährlichen Treibhausgasemissionen (2015–2020) durch öffentliche Beschaffungsvorgänge werden vom WIFO auf rund 19,0 Mio. t CO<sub>2</sub> geschätzt, wobei dem Bund etwa 26 % dieser Emissionen zugerechnet werden. Berücksichtigt werden dabei auch Emissionen entlang internationaler Wertschöpfungsketten. Laut WIFO entfallen jedoch lediglich rund 5,6 Mio. t CO<sub>2</sub> der beschaffungsinduzierten Emissionen auf Österreich; der Rest fällt in anderen EU-Mitgliedstaaten bzw. in Drittländern an. Die der öffentlichen Beschaffung des Bundes zurechenbaren und in der österreichischen Treibhausgasbilanz wirksamen Emissionen betragen somit rechnerisch rund 1,5 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr.<sup>13</sup> Dies verdeutlicht, dass zum einen Maßnahmen zur Ökologisierung der öffentlichen Beschaffung zwar globale Emissionswirkungen entfalten, sich jedoch zum anderen aufgrund internationaler Lieferketten nur teilweise unmittelbar in der österreichischen Treibhausgasbilanz niederschlagen.

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass die öffentliche Beschaffung grundsätzlich mit relevanten Mengen an Treibhausgasemissionen verknüpft ist und daher ein bedeutender Hebel für klimapolitische Steuerung sein kann.

---

<sup>13</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601\\_.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601_.pdf)

### **Empfehlung 1: Nachhaltige öffentliche Beschaffung in wissenschaftlichen Studien berücksichtigen und analysieren**

In vorliegenden Studien zu budgetären Kosten und Risiken für Österreich durch klimapolitisches Nicht-Handeln wurden die Beschaffungsdimensionen bisher nur am Rande behandelt, obwohl deren erhebliche Auswirkungen immer wieder hervorgehoben werden. Daher wird empfohlen, die nachhaltige öffentliche Beschaffung in künftigen Studien regelmäßig miteinzubeziehen und deren Beitrag zur Erreichung der österreichischen Klimaziele systematisch zu evaluieren. Um die gewonnenen Erkenntnisse zukünftig in die budgetäre Steuerung integrieren zu können, ist die Kompatibilität mit der Green Budgeting Methode des Bundes sicherzustellen.

Die Branchen mit den größten Anteilen am Beschaffungsvolumen sind auch jene mit besonders hohen Anteilen an den Emissionen, insbesondere Bauprojekte sowie die Herstellung von Waren. Trotz unterschiedlicher Beschaffungsmuster entspricht der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der staatlichen Ebene grob ihrem Beschaffungsvolumen. Neben den drei Gebietskörperschaften, die in Summe 59% der Emissionen verantworten (Bund 26%, Länder 13%, Gemeinden 20%), sind auch die ausgegliederten öffentlichen Unternehmen mit 27% sowie die Sozialversicherungen mit 14% als relevante Auftraggeber<sup>14</sup> zu berücksichtigen.<sup>15</sup>

Um die Ziele des Übereinkommens von Paris zu erreichen, wurde auf EU-Ebene ein umfassender Rahmen aus Klimazielen, Dekarbonisierungspfaden, ordnungspolitischen Maßnahmen und Vorgaben sowie marktwirtschaftlichen Förder- und Anreizsystemen geschaffen. Im Rahmen des Europäischen Klimagesetzes wird dabei zwischen den EU-ETS 1 Sektoren, die dem EU-Emissionshandel unterliegen und jenen Sektoren unterschieden, in denen die Mitgliedstaaten im Rahmen der Lastenteilungsverordnung ("Effort-Sharing-Regulierung" - ESR) und der LULUCF-Verordnung (Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft) für die Zielerreichung Verantwortung tragen (vgl. Abbildung 2). Diese Differenzierung ist für die öffentliche Beschaffung insofern zentral, als ein erheblicher Teil der Beschaffungsvolumina, insbesondere in den Bereichen Verkehr, Gebäude (Wärme und Kühlung), Bau sowie Landwirtschaft, in ESR- bzw. LULUCF-relevanten<sup>16</sup> Sektoren verortet ist

---

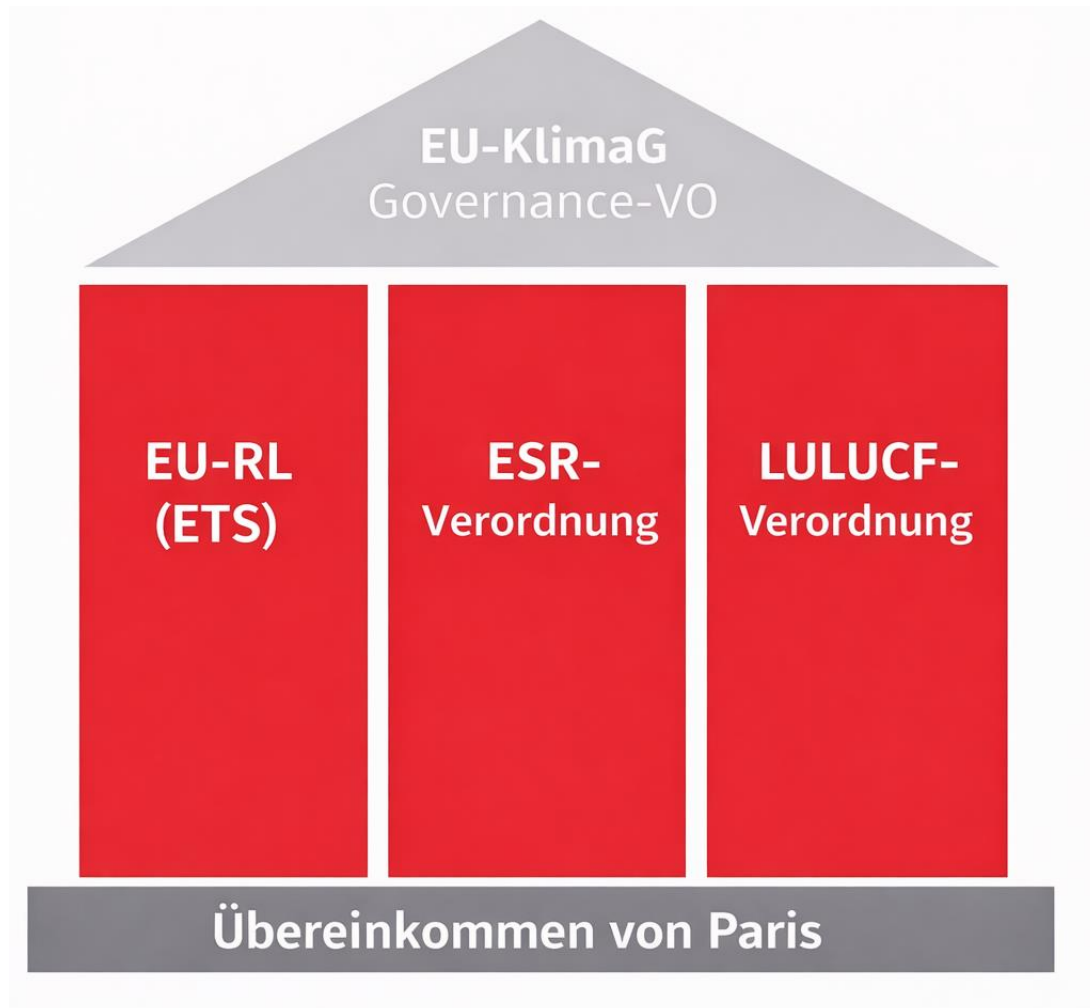
<sup>14</sup> Die Verwendung der männlichen Form erfolgt ausschließlich aus Gründen der besseren Lesbarkeit und beinhaltet keine Wertung.

<sup>15</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601\\_.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601_.pdf)

<sup>16</sup> Im Fallbeispiel der Wirkungsfolgenabschätzung zum naBe AP 2021 hat sich zwar gezeigt, dass eine exakte Aufschlüsselung der ETS zu den ESR-Emissionen hier noch nicht darstellbar war, aber das Impact-Hauptgewicht der Kriterien im ESR angenommen wurde.

und somit erhebliche Steuerungspotenziale für Emissionsminderungen bietet. Folglich entfaltet die Beschaffung nicht nur Relevanz für die nationale Dekarbonisierung, sondern – im Falle einer ESR/LULUCF-Zielverfehlung – auch potenziell signifikante budgetäre Auswirkungen auf den Bundeshaushalt (siehe unten).

Abbildung 2: EU Klima Governance



Quelle: Eigene Darstellung BMF

Für die Erreichung der Klimaziele und die dafür notwendige Umlenkung von Finanzströmen ist die Anreizsetzung durch die marktwirtschaftliche Bepreisung von Treibhausgasemissionen ein zentraler Hebel. Während in ETS-Sektoren mit einer fixen Emissionsobergrenze das CO<sub>2</sub>-Preissignal bereits über den Marktpreis in Beschaffungsentscheidungen einfließt, fehlt ein vergleichbares, systematisch berücksichtigbares Preissignal für Emissionen im Effort-Sharing- und LULUCF-Bereich in der Regel noch. Dies führt dazu, dass

budgetwirksame Auswirkungen von Emissionen in ESR- und LULUCF-relevanten Beschaffungssektoren bislang nicht oder nur unzureichend internalisiert werden.

Diese unzureichende Berücksichtigung erhöht das Risiko einer Verfehlung der Klimaziele. Dadurch entstehen signifikante finanzielle Belastungen für den Bundeshaushalt, insbesondere durch den Ankauf anrechenbarer Emissionsreduktionen anderer Mitgliedstaaten sowie durch unionsrechtlich verankerte mögliche Strafzahlungen als Folge eines Vertragsverletzungsverfahrens im Falle der Nichterfüllung.<sup>17</sup> Die potenziellen Kosten einer Zielverfehlung stellen somit einen impliziten budgetären Klimarisikoaufschlag dar, der in Beschaffungsentscheidungen bislang nur begrenzt berücksichtigt wird. In Bezug auf Artikel 2.1 (c) des Übereinkommens von Paris bedeutet dies, dass im Rahmen öffentlicher Beschaffungsvorgänge Finanzströme zwar in großem Umfang, jedoch bisher ohne systematische und vollständige Berücksichtigung ihrer Wirkung auf klimabezogene Budgetrisiken eingesetzt werden.

Während aus klimapolitischer Sicht eine Reduktion der Gesamtemissionen aus der öffentlichen Beschaffung essenziell ist, fokussiert diese Spending Review explizit die Integration der budgetären Perspektive. Das bedeutet, dass die öffentliche Beschaffung möglichst kosteneffektiv zur Erreichung der Klimaziele ausgerichtet werden sollte. Einfacher gesagt, mit jedem Euro, der in öffentliche Bundesbeschaffung fließt, sollte sichergestellt werden, dass dieser in dem jeweiligen Bereich auch maximal effizient und nachhaltig eingesetzt wird; die Emissionen also in höchstmöglichem Ausmaß reduziert, die Zielerreichung in den Bereichen ESR und LULUCF unterstützt und das budgetäre Risiko minimiert wird. Damit adressiert diese Spending Review unmittelbar die Frage, wie Beschaffungsentscheidungen zur Minimierung potenzieller ESR- und LULUCF-bedingter Belastungen des Bundeshaushalts beitragen können.

---

<sup>17</sup> Für genauere Informationen zum Budgetrisiko iZm dem Klimawandel, siehe auch: [https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green\\_Budgeting/green\\_spending\\_reviews\\_des\\_bmf/modul\\_1\\_gruene\\_finanztroeme\\_im\\_bundeshaushalt.html](https://www.bmf.gv.at/themen/klimapolitik/green_Budgeting/green_spending_reviews_des_bmf/modul_1_gruene_finanztroeme_im_bundeshaushalt.html)

## 2. Status quo der öffentlichen Beschaffung

### 2.1. Volumen und Struktur der öffentlichen Beschaffung

Im Jahr 2020 betrug das öffentliche Vergabevolumen in Österreich rund 54,5 Mrd. € (Sektor Staat). Unter Einbeziehung marktbestimmter ausgegliederter Einheiten stieg es auf 72,7 Mrd. €. Dies entsprach 14% bzw. 19% des BIP. Trotz des deutlichen nominalen Anstiegs seit 2007 (damals 35,2 Mrd. € bzw. 46,9 Mrd. €) erhöhte sich der Anteil am Bruttoinlandsprodukt nur moderat (damals 12% bzw. 17% des BIP).<sup>18</sup>

Der Bund repräsentiert etwa 24 % des gesamten Beschaffungsvolumens und ist damit ein zentraler Akteur der öffentlichen Wirtschaftstätigkeit.<sup>19</sup> Laut WIFO lag das Vergabevolumen des Bundes (inkl. ausgegliederter öffentlicher Unternehmen des Bundes) in den Jahren 2015–2019 bei durchschnittlich 21,3 Mrd. € bzw. 6% des BIP, wobei rund 30% dieser Summe auf ausgegliederte Einheiten entfielen.<sup>20</sup> In Österreich werden von ungefähr 7.700 öffentlichen Stellen bis zu 25.000 Aufträge pro Jahr vergeben. Der größte Anteil davon wird unterhalb des derzeit geltenden EU-Schwellenwertes von 216.000 Euro (bei Bauaufträgen 5.4 Mio. €) vergeben. Lediglich ungefähr 2.700 Aufträge liegen über diesem Schwellenwert und fallen in den Oberschwellenbereich, in dem Ausschreibungen EU-weit veröffentlicht werden müssen.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601.pdf); Klien et al. (2023) naBe-Aktionsplan: Wirkungsanalyse der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in Österreich. WIFO. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s\\_2023\\_nabe\\_aktionsplan\\_71306.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s_2023_nabe_aktionsplan_71306.pdf)

<sup>19</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601.pdf);

<sup>20</sup> Klien et al (2023) Die Rolle des öffentlichen Vergabewesens für eine klimaneutrale Produktions- und Lebensweise. WIFO im Auftrag der AK. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s\\_2023\\_beschaffungswesen\\_oekologisierung\\_70601.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-9309/s_2023_beschaffungswesen_oekologisierung_70601.pdf)

<sup>21</sup> EFS Consulting (2023) Marktanalyse Öffentlicher Ausschreibungsmarkt. <https://efs.consulting/insights/article/procurement/marktanalyse-oeffentlicher-ausschreibungsmarkt/>

Klien et al. (2023)<sup>22</sup> untersuchten in einer Studie die wichtigsten Beschaffungsgruppen der Bundesbeschaffung, inklusive der marktbestimmten öffentlichen Unternehmen. Die Studie identifiziert das Bauwesen als einen der zentralen Beschaffungsgruppen des Bundes. In diesem Sektor beliefen sich die durchschnittlichen jährlichen Beschaffungen von 2015 bis 2019 auf rund 10 Mrd. €. Die Bundesbeschaffung ist daher, wie die der anderen staatlichen Ebenen auch, stark auf die verschiedenen Baubereiche konzentriert, wobei aufgrund der Sektorenauftraggeber ÖBB und ASFINAG besonders große Volumina im Tiefbau anfallen.

Aufgrund der zentralen Bedeutung dieser beiden Akteure werden sie im weiteren Verlauf dieser Spending Review anhand von Praxis-Beispielen berücksichtigt. Auch der sonstige Fahrzeugbau, Architektur- und Ingenieurbüros sowie die Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie und Datenverarbeitungsgeräte erreichen Volumina von insgesamt mehreren 100 Mio. € pro Jahr.<sup>22</sup>

Angesichts der erheblichen Volumina und der zentralen ökonomischen Bedeutung der öffentlichen Beschaffung rückt die Frage nach ihrer Steuerung in den Fokus. Im folgenden Abschnitt werden daher die Governance-Strukturen sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen der öffentlichen Beschaffung näher beleuchtet.

## **2.2. Rechtliche Rahmenbedingungen und Governance des österreichischen Beschaffungswesens**

Die öffentliche Beschaffung in Österreich ist mehrstufig geregelt: Einerseits gründet sie sich auf die Vorgaben des EU-Primärrechts, das grundlegende Prinzipien wie Nichtdiskriminierung festlegt, sowie auf die sekundärrechtlichen Vorgaben der EU-Vergaberichtlinien, die in nationales Recht umgesetzt werden und ihre verfassungsrechtliche Grundlage in Art. 14b B-VG haben. Andererseits kommen unmittelbar anwendbare Rechtsakte der Europäischen Union, insbesondere Verordnungen, zur Anwendung (wesentliche EU-Rechtsakte und weitere strategische Programme siehe Tabelle 4 im Anhang).

Die Governance der öffentlichen Beschaffung legt die Verantwortlichkeiten und Entscheidungswege fest. Die Bedarfsträger definieren den fachlichen Bedarf, das haushaltsleitende Organ trägt die Budget- und Vollzugsverantwortung, das BMF prüft Budgetdeckung,

---

<sup>22</sup> Klien et al. (2023) naBe-Aktionsplan: Wirkungsanalyse der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in Österreich. WIFO. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s\\_2023\\_nabe\\_aktionsplan\\_71306.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s_2023_nabe_aktionsplan_71306.pdf)

Finanzrahmen und Wirkungsorientierung, Großprojekte werden politisch im Ministerrat abgestimmt. Durch den Rechnungshof erfolgt die Kontrolle im Rahmen seines Prüfplans ex-post.

Für die nationale nachhaltige Beschaffung (naBe) ergänzt die naBe-Steuerungsgruppe auf Ebene der jeweiligen Präsidialsektionsleitung der Bundesministerien diese Governance-Kette durch ressortübergreifende Steuerung, strategische Entscheidungen und koordinierte Umsetzung. Die öffentliche Beschaffung orientiert sich generell an übergeordneten Strategien, um langfristige politische, ökologische und wirtschaftliche Ziele zu berücksichtigen (siehe Tabelle 3 und Tabelle 4 im Anhang).

So bestehen neben der nachhaltigen Beschaffung weitere strategische Ansätze etwa im Kontext der österreichischen Industriestrategie, der innovationsfördernden öffentlichen Beschaffung sowie weiterer sektoraler Beschaffungsinitiativen. Diese Ansätze verfolgen vielfach komplementäre Zielsetzungen, sind jedoch bislang nur teilweise strategisch aufeinander abgestimmt. Eine stärkere Verzahnung dieser Initiativen könnte dazu beitragen, die Wirksamkeit der öffentlichen Beschaffung als strategisches Instrument zu erhöhen, Zielkonflikte frühzeitig zu adressieren und Synergien zwischen Nachhaltigkeit, Innovation und industrieller Wettbewerbsfähigkeit besser zu nutzen.

### **Empfehlung 2: Zusammenführung bestehender Beschaffungsstrategien**

Unter Bedachtnahme auf den in der "Industriestrategie Österreich 2035" vorgesehenen "Aktionsplan strategische öffentliche Beschaffung" wird empfohlen, unter besonderer Berücksichtigung der budgetären Auswirkungen, die naBe-Steuerungsgruppe damit zu befassen, im Zusammenwirken mit der Task Force Industrie, der Bundesbeschaffung GmbH und der Initiative für innovationsfördernde öffentliche Beschaffung die Zusammenführung der diversen bestehenden Beschaffungsstrategien voranzutreiben und ein klares, kohärentes Zielbild zu zeichnen.

#### **2.2.1. Das Bundesvergabegesetz 2018**

Ein zentrales Regelwerk der öffentlichen Beschaffung bildet das Bundesvergabegesetz 2018 (BVerG 2018). Es normiert einerseits die Vergabeverfahren öffentlicher Auftraggeber, darunter Bund, Länder, Gemeinden sowie weitere Einrichtungen, die die gesetzlichen Kriterien eines öffentlichen Auftraggebers erfüllen. Andererseits enthält es Bestimmungen für Vergabeverfahren von Sektorenauftraggebern, die in spezifischen Tätigkeitsbereichen

– wie der Energieversorgung (Gas, Wärme, Elektrizität), Wasserversorgung, Verkehrsdienstleistungen, Postdiensten, Erdöl- und Gasförderung, Exploration und Förderung fester Brennstoffe sowie im Bereich von Häfen und Flughäfen – operativ tätig sind. Auch sektorenübergreifende Tätigkeiten sind erfasst.

Der Regelungsumfang des BVergG 2018 umfasst insbesondere

- die Vergabeverfahren zur Beschaffung von Bau-, Liefer- und Dienstleistungen im öffentlichen Bereich, einschließlich Wettbewerbsverfahren sowie bestimmter durch öffentliche Auftraggeber subventionierter Leistungen,
- die Vergabeverfahren im Sektorenbereich durch Sektorenauftraggeber,
- den vergaberechtlichen Rechtsschutz im Zuständigkeitsbereich des Bundes sowie
- die Vorgangsweisen im Rahmen außerstaatlicher Kontrollen, der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie bestimmte zivilrechtliche Folgewirkungen.

Die Kontrolle und Rechtsschutzmechanismen im Zuständigkeitsbereich der Länder unterliegen eigenständigen landesrechtlichen Vergabenachprüfungsgesetzen.

Weitere wesentliche rechtliche Grundlagen umfassen unter anderem das Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018 (BVergGKonz 2018), das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012 (BVergGVS 2012), das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz 2021 (SFBG 2021), das Sanktionengesetz 2024 (SanktG 2024) sowie einschlägige Verordnungen, insbesondere jene der Bundesregierung betreffend Genehmigungen im Zusammenhang mit Sanktionsmaßnahmen im öffentlichen Auftragswesen.

Die Hauptadressaten des österreichischen Vergaberechts sind öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber.

Öffentliche Auftraggeber sind insbesondere

- Bund, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände,
- jene Einrichtungen, die zur Erfüllung nicht gewerblicher Aufgaben im Allgemeininteresse gegründet wurden, zumindest teilrechtsfähig sind und überwiegend finanziert, beaufsichtigt oder personell kontrolliert werden von öffentlichen Auftraggebern, sowie
- Verbände, die aus einem oder mehreren der genannten Auftraggeber bestehen.

Sektorenauftraggeber sind

- öffentliche Auftraggeber, die eine Sektorentätigkeit ausüben,

- öffentliche Unternehmen, die in Sektorentätigkeiten tätig sind und unter dem beherrschenden Einfluss eines öffentlichen Auftraggebers stehen, oder
- Rechtsträger, die aufgrund besonderer oder ausschließlicher Rechte eine Sektorentätigkeit ausüben.

### 2.2.2. Das Vergaberechtsgesetz 2026

Mit 1. März 2026 ist das Bundesgesetz, mit dem das Bundesvergabegesetz 2018, das Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018, das Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012, das Bundesgesetz über die Errichtung der Gesellschaft „Familie & Beruf Management GmbH“ und das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz 2021 geändert werden (Vergaberechtsgesetz 2026, BGBl. I Nr. 8/2026), in Kraft getreten. Dies zieht umfangreiche Änderungen im öffentlichen Vergaberecht nach sich, wovon einige Änderungen für die nachhaltige öffentliche Beschaffung besonders relevant sind.

Die neuen Regelungen sehen beispielsweise eine verstärkte „Berücksichtigung strategischer Aspekte“ bei der öffentlichen Beschaffung vor. Nachhaltigkeit und Innovation rücken als Teil einer strategischen Beschaffung stärker in den Fokus. Damit entscheidet (laut Gesetzeserläuterung) nicht mehr allein der niedrigste Preis („Billigstbieter“) sondern eine stärkere Gewichtung der Angebote im Sinne eines Bestbieterprinzips (zB. basierend auf Kostenmodellen). Erleichterungen und Modernisierungen sind nun umgesetzt, ua. durch Einführung elektronischer Formulare (eForms), ein neues Pauschalgebührensysteem und bessere Rechtssicherheit bei Rahmenvereinbarungen. Außerdem sehen die geänderten Bestimmungen auch eine Anhebung der Schwellenwerte für Direktvergaben vor (zB. bei Bauaufträgen bis 200.000 € statt bisher 143.000 €).

§ 20 Abs. 5 BVergG 2018 lautet nun:

*„(5) Im Vergabeverfahren ist auf die Umweltgerechtigkeit **und Nachhaltigkeit** der Leistung Bedacht zu nehmen. Dies kann durch die Berücksichtigung ökologischer Aspekte (wie etwa Energieeffizienz, Materialeffizienz, Abfall- und Emissionsvermeidung, Bodenschutz, **Reduktion der Flächeninanspruchnahme, Priorität der Lebenszykluskosten**) oder des Tierschutzes bei der Beschreibung der Leistung, der Festlegung der technischen Spezifikationen, durch die Festlegung konkreter Eignungs- oder Zuschlagskriterien oder von Bedingungen im Leistungsvertrag erfolgen.“*

Aus dem Gesetzeswortlaut ergibt sich, dass auf Nachhaltigkeit und ökologische Aspekte verstärkt Bedacht genommen werden muss, und dies ernsthafte Überlegungen, einschließlich der Berücksichtigung von Lebenszykluskosten, im Vergabeverfahren umfasst.

Die derzeitige Ausgestaltung als Kann-Bestimmung lässt den öffentlichen Auftraggebern noch einen weiten Ermessensspielraum hinsichtlich der tatsächlichen Anwendung dieser Kriterien. Mit § 92 BVergG 2018 wird der Berechnung von Lebenszykluskosten ein eigener Paragraf gewidmet, der besagt, dass sämtliche Kosten als Kostenmodell zur Ermittlung des besten Preis-Leistungsverhältnisses herangezogen werden dürfen. Das umfasst nicht nur Kosten, die vom öffentlichen Auftraggeber oder anderen Nutzerinnen und Nutzern getragen werden, wie Anschaffungs-, Nutzungs-, Wartungs- oder Entsorgungskosten, sondern auch solche, die durch Umweltbelastungen als externe Effekte während des gesamten Lebenszyklus der Leistung entstehen, sofern sich ihr Wert monetär erfassen und nachvollziehbar überprüfen lässt. Ist der erste Faktor wegen der unmittelbar vorliegenden Monetarisierung im Rahmen von Total Cost of Ownership-Berechnung<sup>23</sup> noch einfach auszugestalten, so ist die zweite Dimension ein aufwändiges Feld, sowohl für die Bieterin oder den Bieter als auch für den Auftraggeber. Zwar wird in § 92 Abs. 4 BVergG 2018 auf unionsrechtlich verbindlich vorgeschriebene Modelle der Lebenszykluskostenrechnung im Anhang XII verwiesen, der Anhang hat aber bislang keine Inhalte. Eine Anleitung für öffentliche Auftraggeber wäre zur Realisierung der Vorgaben hilfreich.

**Empfehlung 3: Ausarbeitung der Priorisierung der Lebenszykluskosten durch die naBe-Plattform**

Es empfiehlt sich, dass die naBe-Plattform unter Einbindung der naBe-Beauftragtengruppe und mit Unterstützung des Umweltbundesamtes konkrete Operationalisierungen der im § 20 Abs. 5 BVergG 2018 neu eingeführten ökologischen Aspekte der Priorität der Lebenszykluskosten und der Flächeninanspruchnahme ausarbeitet, da beide Dimensionen in engem Zusammenhang mit Klimarisiken stehen. Nur durch klare Anleitungen für beschaffende Stellen können diese Aspekte letztlich realisiert werden. Nach erfolgreicher Durchführung von Pilotprojekten sollen die daraus gewonnenen Erfahrungen im Rahmen der Mittelfristplanung unter Berücksichtigung der aktuellen budgetären Rahmenbedingungen übersichtlich in einem Leitfaden dargestellt werden.

**2.2.3. Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens**

Die mit dem Vergaberechtsgesetz 2026 verbundenen erweiterten Berichtspflichten durch eForms führen zu neuen Informationsverpflichtungen über öffentliche Beschaffungsvorgänge. Diese Daten bieten erhebliches Potenzial für eine strategische Steuerung und Analyse der öffentlichen Beschaffung. Um dieses neu entstandene Potenzial jedoch

---

<sup>23</sup> Genauere Erklärungen zu den Total-Cost of Ownership (TCO)-Berechnungen finden sich in Kapitel 4.1.1

ressortübergreifend zu nutzen und eine koordinierte Auswertung sicherzustellen, erscheint eine an die neuen Möglichkeiten angepasste und verstärkte Zusammenarbeit der zentral zuständigen Bundesministerien und Stakeholder zweckmäßig. In diesem Zusammenhang unterstützt die OECD die österreichische Bundesregierung bei der Verbesserung der Effizienz und Wirksamkeit des öffentlichen Beschaffungswesens durch das von der Europäischen Kommission finanzierte Projekt „Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens“. Ziel des Projekts ist es, evidenzbasierte Empfehlungen für die digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens in Österreich zu entwickeln. Es soll sowohl dem öffentlichen als auch dem privaten Sektor durch die Straffung, Integration und Verbesserung der Beschaffungsprozesse zugutekommen. Das Projekt läuft von September 2025 bis September 2027. Es beginnt mit der Erstellung eines Bestandsberichts, in dem die derzeitige Nutzung digitaler Technologien im öffentlichen Beschaffungswesen Österreichs bewertet, Stärken hervorgehoben und Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Auf diesen Bericht folgt eine technische Studie, in der die Machbarkeit der vorgeschlagenen Ansätze oder Lösungen für die digitale Transformation bewertet wird, wobei der Schwerpunkt auf der Steigerung der Wirksamkeit und Effizienz der öffentlichen Beschaffungspraxis liegt. Schließlich wird eine Umsetzungsstrategie entwickelt, die Empfehlungen zu Faktoren wie Governance-Strukturen und Enabler zur Unterstützung der digitalen Transformation Österreichs enthält<sup>24</sup>.

#### **Empfehlung 4: Analyse der Informationsverpflichtungen aus Berichten**

Nach Abschluss des Projekts wird empfohlen, die naBe-Steuerungsgruppe mit der Analyse der Ergebnisse sowie mit Überlegungen von Maßnahmen zur Verwertung der mit dem Vergaberechtsgesetz 2026 einhergehenden neuen Informationsverpflichtungen (eForms), insbesondere zu strategischen Beschaffungsvorgängen zu befassen. Um diese Analyse rasch voranzutreiben, sollten Synergiepotenziale mit dem bereits laufenden OECD-Projekt „Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens“ im Zuge der weiteren Koordination gezielt genutzt werden.

### **2.2.4. Der Nationale Aktionsplan für nachhaltige öffentliche Beschaffung**

Die Entstehung des „Nationalen Aktionsplans für nachhaltige öffentliche Beschaffung“ (naBe-Aktionsplan) geht auf eine Initiative der Europäischen Kommission von 2003 zurück, bei der alle europäischen Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, nationale Aktionspläne

---

<sup>24</sup> Vgl. Bundesministerium Justiz. Projektbeschreibung: Das Projekt „Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens“. <https://www.bmj.gv.at/themen/Vergaberecht/Digital-Transformation-of-Public-Procurement-in-Austria/Mission-Statement.html>

zur Ökologisierung der öffentlichen Beschaffung vorzulegen.<sup>25</sup> Zur Umsetzung dieser europäischen Vorgabe wurde 2010 der naBe-Aktionsplan vom Ministerrat als zentrales strategisches Instrument beschlossen. Der zentrale Anspruch des naBe-Aktionsplans ist, die öffentliche Verwaltung als Vorbild für eine nachhaltige Beschaffung zu positionieren und gleichzeitig entsprechende Marktimpulse zu setzen. Er wurde 2021 überarbeitet und aktualisiert.

Die Bundesregierung hat sich im Regierungsprogramm 2025-2029 ua. zum Ziel gesetzt, in Klimaschutzfragen eine Vorbildfunktion einzunehmen und in ihrem Verantwortungsbereich schrittweise eine klimaneutrale Verwaltung umzusetzen. Dabei setzt sie die öffentliche Beschaffung gezielt als wirksames Steuerungsinstrument ein und bekräftigt ihr Bestreben, die im naBe-Aktionsplan verankerten sozialen und ökologischen Kriterien bestmöglich zu berücksichtigen.

Der naBe-Aktionsplan fungiert als praxisorientierter Handlungsleitfaden für Beschafferinnen und Beschaffer und enthält konkrete Empfehlungen zur technischen und organisatorischen Umsetzung von Nachhaltigkeitsaspekten (zB. Umweltzeichen, technische Spezifikationen, Lebenszyklusbetrachtung, soziale Kriterien). Damit spielt er eine wichtige Rolle in der Zielsetzung zur Erreichung einer klimaneutralen Verwaltung und verfolgt drei strategische Ziele:

- Verankerung der nachhaltigen Beschaffung in allen Bundesinstitutionen
- Harmonisierung der Kriterien hinsichtlich der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung
- Sicherung der Vorreiterrolle Österreichs bei der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in der EU

Um diese strategischen Ziele zu erreichen, wurden die Kernkriterien des naBe-Aktionsplans veröffentlicht und überarbeitet.<sup>26</sup> Der naBe-Aktionsplan legt für 16 Produktgruppen fest, wie Umwelt- und Klimakriterien in der öffentlichen Beschaffung berücksichtigt werden müssen. Seit Juli 2021 ist der naBe-Aktionsplan bei öffentlichen Beschaffungsvorgängen der Bundeseinrichtungen verbindlich anzuwenden. Für Länder, Gemeinden und andere öffentliche Stellen ist die Anwendung empfohlen. Die BBG setzt den naBe-Aktionsplan gemäß Weisung des BMF für die Bundesverwaltung um.

---

<sup>25</sup> Für mehr Informationen zum naBe Aktionsplan und der Umsetzung siehe auch: <https://www.nabe.gv.at/nabe-aktionsplan/>

<sup>26</sup> Für mehr Informationen zu den Zielen und Kernkriterien des naBe Aktionsplans siehe auch: [www.nabe.gv.at](http://www.nabe.gv.at)

Gemäß dem früheren Regierungsprogramm (2020-2024) wurden die naBe-Kriterien aktualisiert und dabei Umwelt- und Klimaschutz weiter forciert. Die BBG war von Beginn an in den Umsetzungsprozess eingebunden. 2019 wurde hierfür die Plattform für nachhaltige öffentliche Beschaffung (kurz: naBe-Plattform) in der BBG eingerichtet. Die naBe-Plattform ist das Ergebnis der Zusammenarbeit des damaligen Umweltministeriums (nunmehr BMLUK) mit der BBG. Sie unterstützt die strategischen Ziele des naBe-Aktionsplans und trägt zu dessen praktischer Umsetzung bei. Sie steht als Informations- und Servicestelle für alle Fragen zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung zur Verfügung. Zudem führt die BBG eine regelmäßige Evaluierung und ein kontinuierliches Monitoring der Umsetzung der naBe-Kernkriterien durch.<sup>27</sup>

Die erfolgreiche Umsetzung des naBe-Aktionsplans erfordert eine klare Steuerung, die die relevanten Akteurinnen und Akteure einbindet und Information und Kooperation in den Mittelpunkt stellt. Zu den relevantesten Akteurinnen und Akteuren gehören die Ressorts und die BBG als Einkaufspartnerin für öffentliche Auftraggeber. Das BMLUK, als das für den naBe-Aktionsplan federführend zuständige Ressort, übernimmt in diesem Prozess zusätzlich eine koordinierende Rolle.

Für die Steuerung der Umsetzung des naBe-Aktionsplans wurde zum einen eine interministerielle Steuerungsgruppe eingerichtet, in der die in den Ressorts für die Beschaffung zuständigen Sektionsleiterinnen und Sektionsleiter sowie das Management von BBG und Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H. (BIG) vertreten sind. Das Gremium besitzt eine eigene Geschäftsordnung und trifft sich zwei Mal jährlich.

Zusätzlich zur interministeriellen Steuerungsgruppe wurde ein zweites Gremium eingerichtet, das auf die operative Ebene abzielt; die Gruppe der naBe-Beauftragten. In jedem Bundesministerium wurden ausgewählte Einkaufsverantwortliche zu naBe-Beauftragten ernannt. Die naBe-Beauftragten fungieren als zentrale Informations- und Ansprechpersonen nach innen und außen, bringen den wichtigen Bezug zur Praxis ein, schärfen das Bewusstsein für nachhaltige Beschaffung im eigenen Ressort und wirken beim Prozess der Datenerhebung für das naBe-Monitoring aktiv mit.

---

<sup>27</sup> Weitere Informationen zu den Produktgruppen sowie den geltenden Kriterien sind unter <https://www.nabe.gv.at/nabe-kriterien/> verfügbar.

#### **Empfehlung 5: Methodische Einbindung des Green-Budgeting Ansatzes in die naBe-Steuerungsgruppe**

Aufgrund der signifikanten Bedeutung der budgetären Auswirkungen durch die öffentliche Beschaffung, des notwendigen Ausbaus der nachhaltigen Beschaffung und der hierfür herzustellenden Kompatibilität mit der der budgetären Logik entstammenden Green Budgeting Methode des Bundes, erscheint eine methodische Einbindung der “Green Budgeting”-Expertinnen und Experten im BMF zielführend.

Die bestehenden rechtlichen und strategischen Rahmenbedingungen (insbes. BVergG, naBe) und klimapolitischen Zielsetzungen (zB. Klimaneutralität der Verwaltung) ermöglichen eine nachhaltige Beschaffung, sind aber nicht als integrierte Risiko- und Steuerungsinstrumente ausgestaltet.

Mit Blick auf das 2028 startende EU-Emissionshandelssystem für die Sektoren Gebäude und Verkehr (EU ETS 2) gewinnen Preis- und Budgetwirkungen zunehmend an Bedeutung. Um das budgetäre Risiko in Beschaffungsprozesse zu integrieren, sind eine Berücksichtigung von CO<sub>2</sub>-Preiserwartungen in Beschaffungsentscheidungen, Anpassungen im naBe Aktionsplan sowie eine stärkere Verzahnung von Klima-, Budget- und Beschaffungspolitik erforderlich.

Die regelmäßigen Evaluierungen der BBG zu nachhaltigen Beschaffungskernkriterien liefern wertvolle Erkenntnisse über die Wirksamkeit und Umsetzung dieser Kriterien. Um ein umfassenderes Bild der Beschaffungsvorgänge zu erhalten und die Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Maßnahmen zu verbessern, könnten neben ökologischen und sozialen Aspekten auch budgetäre Risiken systematisch berücksichtigt werden.

#### **Empfehlung 6: Berücksichtigung finanzieller Risiken durch eine mögliche Klimazielfehlung in den Beschaffungsstrategien der BBG**

Es wird empfohlen, in den Beschaffungsgruppenstrategien der BBG darzustellen, welche Methoden und Vorgehensweisen geeignet sind, um finanzielle Risiken durch eine mögliche Verfehlung der Klimaziele zu verringern. Dies soll – nach vorheriger Prüfung – vornehmlich für die Klimazielfehlung relevanter Beschaffungsgruppen (zB. Mobilität) erfolgen, wobei auch die budgetären Auswirkungen durch allfällige höhere Produktkosten zu berücksichtigen wären.

### 2.2.5. Die Bundesbeschaffung GmbH (BBG)

Eine besondere Stellung nimmt die Bundesbeschaffung GmbH ein, die 2001 als Beteiligung des Bundes (BMF) auf Grundlage des Bundesgesetzes über die Errichtung einer Bundesbeschaffung Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BB-GmbH-Gesetz) errichtet wurde und gemäß BVergG 2018 sowohl als öffentliche Auftraggeberin als auch als zentrale Beschaffungsstelle fungiert.

Unternehmensgegenstand der BBG ist gemäß § 2 Abs. 1 BB-GmbH-Gesetz die Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet des Beschaffungswesens mit dem Ziel einer ökonomisch sinnvollen Volumens- und Bedarfsbündelung zur Optimierung der Einkaufsbedingungen des Bundes nach wirtschaftlichen und qualitativen Kriterien. Zu den Aufgaben der BBG gehören unter anderem die Durchführung von Bedarfserhebungen und Vergabeverfahren, die Erstellung und laufende Aktualisierung von Verzeichnissen, insbesondere der abgeschlossenen Verträge über die Lieferung von Waren und die Erbringung von Dienstleistungen, die Entwicklung eines Einkaufsmarketings, darunter fallen zB. Markt- und Lieferantenanalysen sowie die Entwicklung spezifischer Beschaffungsstrategien. Zudem ist die BBG verantwortlich für die Implementierung von Normen, die Entwicklung und Anwendung von Standards sowie die Modularisierung von Bedarfen nach Anhörung der Dienststellen. Des Weiteren gehört das Beschaffungscontrolling zu den Aufgaben der BBG. Dieses ist in der Beschaffungscontrolling-Verordnung geregelt und umfasst Analyse, Steuerung und Kontrolle der Beschaffungsprozesse des Bundes, inklusive Informationssystem, Vertragsüberwachung und Berichtswesen. Das Beschaffungsvolumen der BBG lag 2025 bei knapp 3,4 Mrd. €. Das BB-GmbH-Gesetz findet keine Anwendung auf Bauaufträge mit besonderen Sicherheitsanforderungen, bei nach Art. 346 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einschlägigen Vorgaben des Verteidigungsbereichs, wenn spezifische gesetzliche Regelungen die Leistungserbringung durch mehrheitlich bundeseigene Rechtsträger vorsehen oder wenn es sich um Beschaffungen für Dienststellen im Ausland handelt.

#### **Empfehlung 7: Prüfung der Erfassung der budgetären Risiken durch Klimazielverfehlungen**

Durch die naBe-Plattform soll geprüft werden, ob die Erkenntnisse hinsichtlich der nachhaltigen Beschaffung, insbesondere zu den budgetären Risiken infolge einer Verfehlung der Klimaziele stärker erfasst werden können. Dabei sollen Überlegungen angestellt werden, ob und wie eine verwaltungseffiziente Quantifizierung bzw.

Metrifizierung und dadurch Messbarkeit durch Kennzahlen im Jahresverlauf möglich wäre, wobei auch die Möglichkeit einer KI-basierten Lösung geprüft werden sollte.

Die BBG wickelt Beschaffungsvorgänge in unterschiedlichen Verfahrensarten ab, abhängig vom Auftragswert (Unter- oder Oberschwellenbereich). Im Oberschwellenbereich ist die vollständige elektronische Durchführung verpflichtend. Dienststellen des Bundes haben Waren und Dienstleistungen durch Abruf von BBG-Rahmenverträgen grundsätzlich über die von der BBG im Zuge von Vergabeverfahren ermittelten Auftragnehmer zu beziehen. Ausgenommen sind ausdrücklich normierte Ausnahmefälle, etwa bei unmittelbar notwendigem Bedarf, bei nachweislich günstigeren Angeboten Dritter oder bei Beschaffungen, die überwiegend aus privaten Zuwendungen finanziert werden. Andere öffentliche Auftraggeber, etwa Länder, Gemeinden, Unternehmen in öffentlicher Hand, Universitäten oder Institutionen im Gesundheitsbereich können sich auf freiwilliger Basis der Vergabedienstleistungen der BBG bedienen und tun dies in steigendem Ausmaß.

Die Mitwirkungspflicht der Dienststellen des Bundes an der Bedarfserhebung, der Standardisierung und Modularisierung der Bedarfe, der Implementierung von Normen, der Einführung neuer Beschaffungsmethoden sowie am Berichtswesen (s. § 4 Abs. 1 BB-GmbH-Gesetz) zeugt von der Wichtigkeit der Zusammenarbeit im Feld der zentralen öffentlichen Beschaffung. Diese Pflicht kann, gerade für die Einführung neuer Beschaffungsmethoden, im Lichte der og. Bedeutung des Ausbaus von Lebenszykluskostenmodellen genutzt werden. Dabei ist auch § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz besonders hervorzuheben, der es den Dienststellen erlaubt, benötigte Waren oder Dienstleistungen bei gleichem Leistungsinhalt und gleichen sonstigen vertraglichen Konditionen von einem Dritten zu beschaffen, sofern dieser ein günstigeres Angebot unterbreitet. Wird unter dem Begriff „günstiger“ lediglich der Einkaufspreis verstanden – wovon bei einer Kontextualisierung mit dem Entstehungsjahr des Gesetzes 2001 auszugehen ist – so wird der Lebenszykluskostengedanke in seiner gesetzlichen Wirkung weitgehend unterlaufen. Dies lässt sich an § 95 BVergG 2018 verdeutlichen: demnach sind öffentliche Auftraggeber bei der Vergabe von Liefer- und Leistungsaufträgen im Oberschwellenbereich verpflichtet, für Warengruppen, die der EU-Energieverbrauchskennzeichnung unterliegen (zB. Elektrogeräte), die jeweils höchstmögliche Energieeffizienzklasse vorzuschreiben – in der Regel die Klasse A, zumindest jedoch B. Diese Waren sind im Einkaufspreis (deutlich) teurer und amortisieren sich erst durch geringere Energieverbrauchskosten über ihren Lebenszyklus. Allerdings stellt der Erwerb einer preisgünstigeren, jedoch weniger energieeffizienten Ware keinen Gegenstand des Ausnahmekatalogs gemäß § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz dar. Dies liegt darin begründet,

dass es sich um unterschiedliche Waren handelt, auf die die Voraussetzungen der genannten Gesetzesbestimmung keine Anwendung finden. Die Voraussetzung der genannten Bestimmung greift nur bei gleichem Leistungsinhalt und gleichen sonstigen vertraglichen Konditionen im Vergleich zu den von der BBG beschafften Waren. Ist die BBG verpflichtet, ausschließlich die kostenintensiveren Produkte anzubieten, könnten Dienststellen eine Meldung gemäß § 4 heranziehen und die vermeintlich „günstigeren“ Geräte bei Dritten beschaffen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es problematisch, den Begriff „günstiger“ im Sinne des § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz ausschließlich am Anschaffungspreis zu messen, da eine solche Auslegung die vergaberechtlich intendierte Lebenszyklusperspektive unterlaufen könnte, die eine umfassendere und auch aus budgetärer Sicht sachgerechtere Kostenbetrachtung einschließlich klimabedingter Risiken verfolgt.

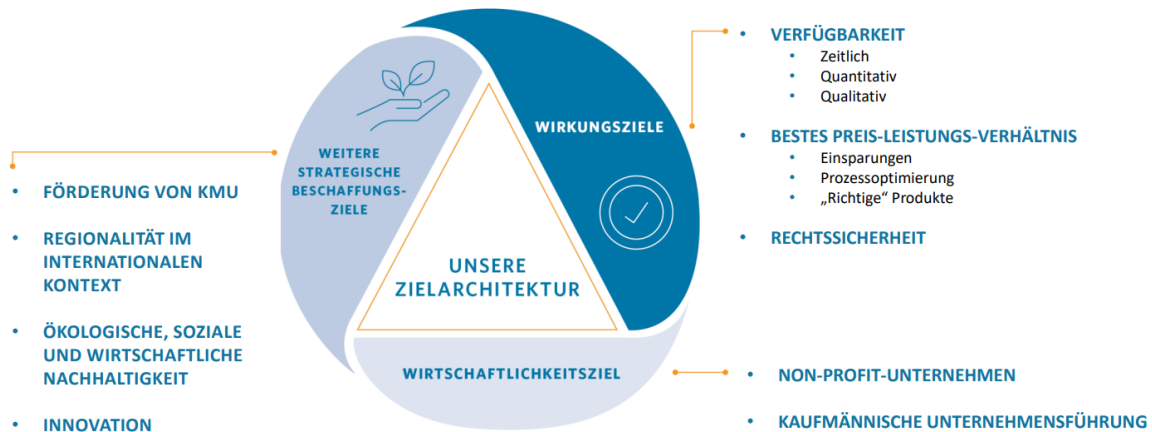
**Empfehlung 8: Klarstellung zum Begriff „günstiger“ gemäß § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz**

Der Erwerb einer preisgünstigeren, jedoch weniger energieeffizienten Ware stellt keinen Gegenstand des Ausnahmekatalogs gemäß § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz dar, da es sich um unterschiedliche Waren handelt, auf die die Voraussetzungen der genannten Gesetzesbestimmung keine Anwendung finden. Die Voraussetzung der genannten Bestimmung greift nur bei gleichem Leistungsinhalt und gleichen sonstigen vertraglichen Konditionen im Vergleich zu den von der BBG beschafften Waren. Es wird daher angeregt, die betroffenen naBe-Kriterien im Anwendungsbereich des § 95 BVergG 2018 an dessen Vorgaben in Sachen Energieeffizienz mit Blick auf die gesamten Lebenszykluskosten anzupassen.

### **2.2.6. Die Beschaffungsstrategien der BBG**

In der Eigentümerstrategie des BMF werden die strategischen Rahmenbedingungen für die BBG festgelegt. Dabei liegt der Schwerpunkt auf wirtschaftlicher Nachhaltigkeit und effizienter Aufgabenerfüllung. Die Unternehmensstrategie operationalisiert die Eigentümerstrategie; die wesentlichsten Ziele der BBG sind in der Zielarchitektur dargestellt (siehe Abbildung 3). Neben den Wirkungszielen mit Fokus auf Verfügbarkeit, bestes Preis-Leistungs-Verhältnis und Rechtssicherheit stehen auch weitere strategische Ziele im Vordergrund, darunter auch die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeitskriterien sind somit im Zuge der Beschaffungsprozesse zu berücksichtigen.

Abbildung 3: BBG-Zielarchitektur



Quelle: BBG-Präsentation<sup>28</sup> (Folie 4)

Die Beschaffungsstrategie der BBG ist dreistufig aufgebaut und in die BBG-Zielarchitektur eingebettet. Auf der obersten Ebene bildet die gesamthafte Beschaffungsstrategie das übergeordnete Regelwerk zur Sicherstellung der strategischen Ausrichtung aller Beschaffungsvorgänge. Darunter sind die Beschaffungsgruppenstrategien als „Midlayer“ angesiedelt, in denen je nach Beschaffungsgruppe die einkaufsstrategische Vorgehensweise unter Berücksichtigung markt- und bedarfsspezifischer Gegebenheiten festgelegt wird. Auf der unteren Ebene stellt die für jedes Vergabeverfahren separat zu erstellende Verfahrensdokumentation das zentrale Instrument zur Definition verfahrensspezifischer Ziele sowie zur Ableitung entsprechender strategischer Ansätze und Maßnahmen dar.

Die BBG spielt auch eine wichtige Rolle bei der Erhebung, Vermittlung und Mitentwicklung der Nachhaltigkeitskriterien von Produkten und Leistungen. Daher wirkt die BBG auch am Nationalen Aktionsplan für nachhaltige öffentliche Beschaffung mit (siehe nächster Abschnitt), der entlang des gesamten Einkaufsprozesses berücksichtigt wird und sich organisatorisch über sämtliche Bereiche der BBG erstreckt.

### 2.3 Ökologische und ökonomische Folgenabschätzung des naBe-Aktionsplans

Eine WIFO-Studie quantifiziert 2023 die ökonomischen und emissionsbezogenen Effekte des naBe-Aktionsplans und analysiert sechs zentrale Beschaffungsbereiche (Lebensmittel,

<sup>28</sup> [https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber\\_uns/BBG\\_Praesentation.pdf](https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber_uns/BBG_Praesentation.pdf)

Strom, IT-Geräte, Mobilität sowie Hoch- und Tiefbau). Die Ergebnisse weisen insgesamt positive volkswirtschaftliche Wirkungen aus.<sup>29</sup>

Ausgehend von Mehrausgaben in Höhe von rund 111 Mio. € ergibt sich eine direkte Wertschöpfung von etwa 66 Mio. € in den unmittelbar betroffenen Sektoren. Zusätzlich führen Nachfrageeffekte entlang der Wertschöpfungsketten sowie induzierte Effekte durch höhere Einkommen und privaten Konsum zu weiteren wirtschaftlichen Impulsen. Insgesamt resultiert daraus ein positiver gesamtwirtschaftlicher BIP-Effekt von rund 123 Mio. €.<sup>29</sup>

Die mit der BIP-Steigerung verbundenen wirtschaftlichen Aktivitätseffekte führen zu einem Anstieg des Steueraufkommens, insbesondere durch indirekte Steuern sowie höhere Einnahmen aus Einkommen- und Mehrwertsteuer. Insgesamt werden bis 2030 zusätzliche Steuereinnahmen in Höhe von rund 18,6 Mio. € erwartet.<sup>29</sup>

Auch auf dem Arbeitsmarkt entfaltet der naBe-Aktionsplan positive Wirkungen. In den untersuchten Beschaffungsbereichen entspricht dies rund 850 Vollzeitäquivalenten, die sowohl neu geschaffene Beschäftigung als auch zusätzliche Beschäftigungsäquivalente in bestehenden Arbeitsverhältnissen abbilden. Darüber hinaus ergeben sich erhebliche ökologische Effekte. Laut Wirkungsfolgenabschätzung des naBe-Aktionsplans 2021 können jährlich rund 18.786 Tonnen CO<sub>2</sub> bzw. insgesamt etwa 102.180 Tonnen CO<sub>2</sub> über einen Zeitraum von fünf Jahren eingespart werden. Besonders ausgeprägt sind die Emissionsreduktionen in den im Rahmen der Wirkungsfolgenabschätzung identifizierten Produktgruppen.<sup>30</sup>

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass nachhaltige öffentliche Beschaffung nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung klima- und umweltpolitischer Ziele leisten kann, sondern zugleich auch positive gesamtwirtschaftliche und beschäftigungspolitische Effekte entfaltet. Vor diesem Hintergrund erfolgt im folgenden Kapitel eine vertiefte Analyse jener Beschaffungsgruppen im Portfolio der BBG, die sowohl hinsichtlich ihres finanziellen Volumens als auch ihrer Relevanz für ökologische und fiskalische Steuerungsziele von besonderer Bedeutung sind.

---

<sup>29</sup> Klien et al. (2023) naBe-Aktionsplan: Wirkungsanalyse der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung in Österreich. WIFO. [https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s\\_2023\\_nabe\\_aktionsplan\\_71306.pdf](https://www.wifo.ac.at/wp-content/uploads/upload-5739/s_2023_nabe_aktionsplan_71306.pdf)

<sup>30</sup> [Beilage zu 65/14](#)

### 3. Vertiefte Analyse zentraler ESR- und LULUCF-relevanter Beschaffungsgruppen im BBG-Portfolio

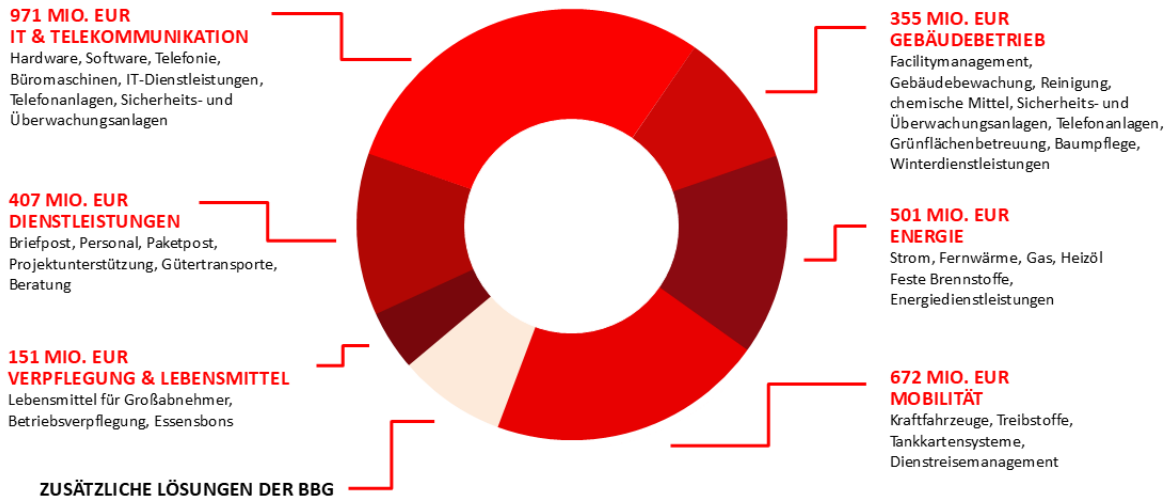
Die öffentliche Beschaffung verteilt sich im BBG-Portfolio auf mehrere zentrale Kategorien mit unterschiedlichen Volumina (siehe Abbildung 4: BBG Portfolio): Den größten Anteil nimmt IT & Telekommunikation mit jährlich 971 Mio. Euro ein, gefolgt von Mobilität (672 Mio. Euro), Energie (501 Mio. Euro), Dienstleistungen (407 Mio. Euro) sowie Gebäudebetrieb (355 Mio. Euro). Diese Struktur verdeutlicht, dass neben klassischen Sach- und Dienstleistungen insbesondere energie-, gebäude- und mobilitätsbezogene Beschaffungen einen erheblichen Anteil am Gesamtvolumen der öffentlichen Ausgaben ausmachen. Es ist hervorzuheben, dass Bauleistungen und militärische Güter zwar einen erheblichen Anteil am Gesamtvolumen der öffentlichen Beschaffung haben, jedoch nicht Teil des Portfolios der BBG sind. Ebenfalls ist zu erwähnen, dass sich diese gesamthaften Portfoliozahlen nicht ausschließlich auf die Beschaffung der Bundesverwaltung beziehen. Auch die weiteren beiden Ebenen der Gebietskörperschaften, Bundesländer und Gemeinden sowie darüber hinaus öffentliche Unternehmen generieren beträchtliche Abrufvolumina. Davon entfallen 42 % auf den Bund und 58 % auf die übrigen Bereiche.<sup>31</sup>

Der Fokus der vorliegenden Spending Review liegt auf den Kategorien Gebäude, Energie und Mobilität. Zusätzlich wurde ansatzweise eine Analyse des Lebensmittelsektors durchgeführt. Das gesamte Beschaffungsvolumen der BBG im Bereich Verpflegung und Lebensmittel beträgt insgesamt 151 Mio. Euro (siehe Abbildung 4). Diese Schwerpunktsetzung spiegelt einen pragmatischen Kompromiss zwischen Relevanz und der methodischen Möglichkeit wider, die verursachten Gesamtemissionen den aus der Sicht des budgetären Risikos relevanten Sektoren ESR und LULUCF sachgerecht zuzuordnen.

---

<sup>31</sup> BBG Präsentation (Folie 10): [https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber\\_uns/BBG\\_Praesentation.pdf](https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber_uns/BBG_Praesentation.pdf)

Abbildung 4: BBG Portfolio



Quelle: Eigene Darstellung BMF – basierend auf BBG-Präsentation<sup>32</sup> (Folie 11 ff)

### 3.1. Verkehr

§ 94 BVergG 2018 normiert die spezifischen Anforderungen für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen. Diese Anforderungen legen ua. fest, dass Energie- und Umweltauswirkungen für die gesamte Lebensdauer zu berücksichtigen sind. Zudem muss bei CO<sub>2</sub> und Schadstoffemissionen zumindest ein Emissionswert festgelegt werden, der unter den zum Zeitpunkt des Vergabeverfahrens geltenden gesetzlichen Grenzwerten liegt. Darüber hinaus sind bei der Fahrzeugbeschaffung die materiengesetzlichen Festlegungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG) einzuhalten und die Vorgaben des naBe-Aktionsplans zu erfüllen.

Die mit Abstand größten Bedarfsträger des Bundes sind das Bundesministerium für Inneres (BMI) und das Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV), die zusammen einen Anteil von rund 90% am gesamten Fahrzeugbestand des Bundes halten. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich hauptsächlich um Einsatzfahrzeuge (Polizei, Rettung, Feuerwehr, Militärfahrzeuge im Inland), die per Definition hinsichtlich der Quotenregelung bisher sowohl vom Anwendungsbereich des SFBG als auch des naBe-Aktionsplans ausgenommen sind. Einsatzfahrzeuge und die diesen zugerechneten Treibhausgasemissionen sind jedoch im Rahmen der nationalen Treibhausgasinventur (IPCC-Kategorie 1A3b Road Transport) sehr wohl erfasst und somit relevant für das budgetäre Risiko im ESR-Bereich.

<sup>32</sup> [https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber\\_uns/BBG\\_Praesentation.pdf](https://www.bbg.gv.at/fileadmin/Bibliothek/Ueber_uns/BBG_Praesentation.pdf)

Das bedeutet, jeder verbrauchte Liter Diesel oder Benzin im inländischen Straßenverkehr erhöht die nationale ESR-Emissionsbilanz – unabhängig vom Fahrzeugtyp oder Auftrag. Entsprechend sind auch Einsatzfahrzeuge – wiewohl aus dem SFBG und dem naBe-Aktionsplan ausgenommen – für die zur Feststellung des budgetären Risikos relevante ESR-Emissionsabrechnung per se und ungeachtet höherrangiger Erwägungsgründe "negativ bilanzwirksam".

Eine Bestimmung der genauen Anzahl der im Bund in Verwendung stehenden Fahrzeuge ist seit Abschaffung des Fahrzeugplans des Bundes (vormals eine Anlage zum Bundesfinanzgesetz, in der die maximale Anzahl der Kraft-, Luft- und Wasserfahrzeuge des Bundes definiert war) nicht möglich. Die BBG schätzt den aktuellen Bestand an PKW auf rund 7.500 Fahrzeuge. Bei einem aktuellen PKW- Zulassungsbestand von rund 5,3 Mio. (per Ende 2025) beträgt der Anteil des Bundes somit ca. 0,14%. Für LKW wird die Anzahl grob auf rund 2.000 Fahrzeuge geschätzt. Bei einem aktuellen LKW- Zulassungsbestand von rund 600.000 (inkl. Sattelzugmaschinen) entfallen auf den Bund somit ca. 0,33%.

Als Maßnahmen zur Optimierung der Beschaffungen im Verkehrsbereich erachtet die BBG vor allem "*as a-Service-Modelle*" für PKWs als geeignet. Diese basieren auf einem entsprechenden Fuhrparkmanagement-Ansatz, der auf die jeweils geringsten Kilometerkosten im Betrieb (Total-Cost-of-Ownership-Methode) abzielt und nicht nur auf den günstigsten Anschaffungspreis. Daraus ergeben sich insbesondere folgende Vorteile:

- Kürzere Wiederbeschaffungszyklen reduzieren das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte. Dadurch steigt der Anteil an batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) bzw. – wo notwendig – an konventionellen Fahrzeugen der neuesten Generation, wodurch sich auch die Emissionen und der technologische Stand der Flotte verbessern
- Laufendes Monitoring des Bestandsfuhrparks zur Identifikation von Optimierungs- und Substitutionspotenzialen, auch im Hinblick auf alternativbetriebene Kraftfahrzeuge
- Beschaffungszyklus unabhängige Einführung von BEVs – sowohl punktuell als auch flächendeckend – durch eine entsprechend flexible Ausgestaltung des zugrunde liegenden Fuhrparkmanagementvertrags

Durch diese Maßnahmen können CO<sub>2</sub>-Emissionen für konventionell betriebene Einsatzfahrzeuge sukzessive gesenkt werden. Gleichzeitig kann die graduelle Integration von emissionsfreien BEVs beschleunigt und durch Hebung von Skaleneffekten kosteneffektiver ausgestaltet werden. Voraussetzung dafür sind einerseits eine entsprechend hohe einkaufsstrategische Kompetenz der beschaffenden Stelle und andererseits eine dauerhafte

Kooperation zwischen Hauptbedarfsträger und Beschaffungsstelle, um Handlungsoptionen bereits im Zuge der Bedarfsentstehung ableiten und umsetzen zu können.

Angesichts der oben angeführten Vorteile der Fuhrparkmanagementmodelle fokussiert die BBG bei der Fahrzeugbeschaffung daher schon seit mehreren Jahren auf solche Modelle. Klassische Fahrzeugkaufmodelle werden sukzessive zurückgefahren und für Bundesbedarfe nur mehr in Ausnahmefällen angewandt. Der "Fuhrparkmanagement-Hauptvertrag" der BBG bietet optional die Möglichkeit einer Fuhrparkevaluierung, um allfällige Optimierungsmaßnahmen zu identifizieren, insbesondere im Hinblick auf die Substitution konventioneller Fahrzeuge durch BEVs. Dieser Ansatz bietet geeignete Rahmenbedingungen, um auf die rasanten technologischen Weiterentwicklungen im Bereich emissionsarmer Antriebstechnologien flexibel reagieren zu können.

### **Empfehlungen zum Fuhrparkmanagement**

#### **Empfehlung 9: Dekarbonisierung des Fuhrparkmanagements**

Es wird empfohlen, eine Fuhrparkevaluierung mit dem Ziel einer möglichst effizienten und entsprechend dem Einsatzzweck der Fahrzeuge gestaffelten Dekarbonisierung des Fuhrparks obligatorisch für jedes Ressort durchzuführen. Dabei sollen auch infrastrukturelle Erfordernisse abgeklärt und eine wirtschaftliche Betrachtung im Hinblick auf die Total Cost of Ownership (TCO) vorgenommen werden.

#### **Empfehlung 10: Leasingmodelle im Fuhrparkmanagement**

Es wird empfohlen zu prüfen, ob Leasingmodelle im Fuhrparkmanagement als Standard für alle Bundesdienststellen etabliert werden können bzw. der Kauf von Fahrzeugen nur noch in definierten Ausnahmefällen zugelassen werden soll. Dabei sind auch die budgetären Auswirkungen zu prüfen.

## **3.2. Gebäude**

Im Hochbau kommt der öffentlichen Beschaffung – vor allem im Zuge von Renovierungs- und Sanierungsstrategien bei Bundesgebäuden – eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der nationalen Energie- und Klimaziele zu. Öffentliche Gebäude, die gemäß Art. 15a-Ver Vereinbarung überwiegend von Bund oder Ländern genutzt werden, übernehmen dabei eine Vorbild- und Hebelrolle. Über öffentliche Beschaffungsentscheidungen werden Bauweise, Energiestandard und eingesetzte Energiesysteme unmittelbar beeinflusst. Dabei leisten insbesondere zirkuläre Bauweisen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie ein verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien einen wesentlichen Beitrag zur Minderung von

Treibhausgasemissionen und budgetärem Risiko im ESR-Bereich. Größte Hebel sind dabei einerseits Maßnahmen zur Nutzungsdauerverlängerung und die energetische Sanierung, die direkten Einfluss auf rund ein Drittel der Emissionen in öffentlichen Gebäuden hat und andererseits der Einsatz emissionsarmer Energiesysteme<sup>33</sup>

Laut der EU-Gebäuderichtlinie (Energy Performance of Buildings Directive – EPBD) müssen ab Jänner 2028 neue öffentliche Gebäude in der EU (ab 2030 gültig für alle neuen Gebäude) umfassende Anforderungen an Lebenszykluskosten und Treibhauspotenzial erfüllen. Da die EPBD eine Verbindung zwischen Treibhausgas-Emissionen und Kostenoptimalität fordert, müssen Bauweisen so gewählt werden, dass sie über die gesamte Lebensdauer wirtschaftlich sind. Das bedeutet, dass bei der Planung eine Kostenrechnung über die gesamte Nutzungsdauer (von der Planung bis zur Entsorgung) erfolgt. Die unterschiedlichen Kostendimensionen im Lebenslauf eines Gebäudes sind in Abbildung 5 illustriert:

Abbildung 5: Kostendimensionen im Lebenslauf eines Gebäudes

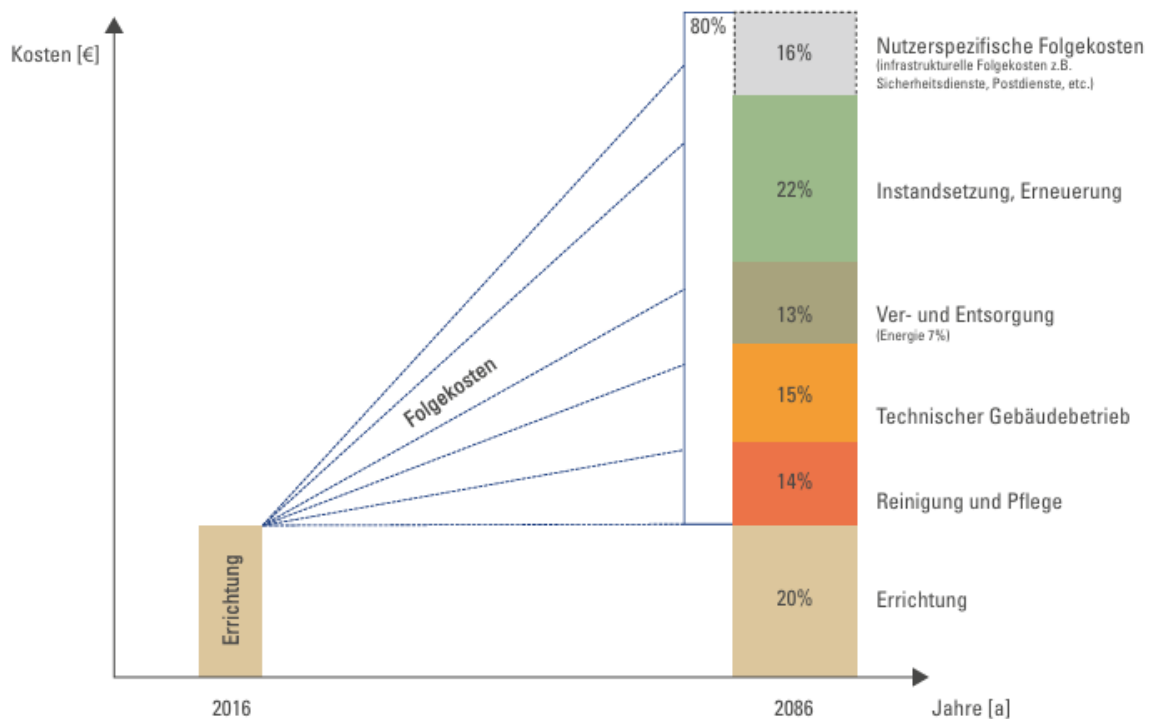


Abb. 1: Typische Relation von Folgekosten zu Errichtungskosten über 70 Jahre Gebäudenutzung. Beispiel für ein Bürogebäude bei Summierung der Folgekosten unter Berücksichtigung von Preissteigerungen und Diskontierung auf Preisbasis 2016

Quelle: IG Lebenszyklus Bau. Lebenszykluskostenrechnung in der Vergabe<sup>34</sup> (Seite 5)

Quelle BMLIK und UBA 2024

<sup>34</sup> [https://ig-lebenszyklus.at/wp-content/uploads/2018/08/LEITFADEN\\_LZ-Kostenrechnung\\_Vergabe.pdf](https://ig-lebenszyklus.at/wp-content/uploads/2018/08/LEITFADEN_LZ-Kostenrechnung_Vergabe.pdf)

**Empfehlung 11: Analyse des Immobilienmanagements und dessen Wechselwirkungen mit budgetären Risiken:**

Es wird empfohlen, institutionenübergreifend die Auswirkungen der Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) und des Energieeffizienzgesetzes (EEffG) auf das Immobilienmanagement des Bundes zu prüfen. Dabei sollen insbesondere Finanzierungs- und Beauftragungsstrukturen sowie die daraus resultierenden Anreizwirkungen zwischen Eigentümer- und Nutzerebene analysiert werden. Auf dieser Grundlage sollen bestehende Investitionshemmnisse identifiziert und Handlungsoptionen zur Reduktion budgetärer Klimarisiken unter Bedachtnahme auf die budgetären Rahmenbedingungen abgeleitet werden.

Neben der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) gibt es zahlreiche weitere rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben im Gebäude- und Energiesektor. Rechtlich hat der Bund bei der nachhaltigen Beschaffung das „energy efficiency first Prinzip“ anzuwenden, soweit dies technisch, rechtlich und wirtschaftlich möglich ist. Das naBe-Kriterium im Hochbau, dass die Gebäude mindestens klimaaktiv Silberstandard erreichen müssen, trägt ebenso zur Stärkung der Energieeffizienz und der Erreichung des Klimaneutralitätsziels bei.

Von besonderer Relevanz ist hier das Bundes-Energieeffizienzgesetz (EEffG), das in § 51 fordert, dass der Bund für im Eigentum des Bundes stehende und vom Bund genutzte Gebäude, die notwendigen Vorkehrungen trifft und überall, wo die technische Machbarkeit gegeben ist, spätestens bis zum Ablauf des Kalenderjahres 2027 die Raumwärme- und Warmwasserbereitung durch Fernwärme oder erneuerbare Energieträger erfolgt. Technische Vorkehrungen zur Spitzenlastabdeckung und Notkessel sind davon ausgenommen. Nutzt der Bund Gebäude, die im Eigentum der Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) stehen, haben der Bund und die BIG diese Verpflichtung gemeinsam zu erfüllen.

Zirkulär errichtete Gebäude, die nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft geplant werden, haben insbesondere was die Vermeidung von „grauen Emissionen“ (=Energie, welche bei Gewinnung und Herstellung von Baumaterialien/Bauteilen eingesetzt werden muss) betrifft, ein enormes Potenzial zur Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Werden diese Prinzipien bereits in der Planungsphase von Neubauten oder Sanierungen berücksichtigt, lassen sich zirkuläre Gebäude zudem vielfach kostengünstig realisieren. Maßnahmen zur statischen Ertüchtigung bereits vorhandener Bausubstanz können die Lebens- und Nutzungsdauer von Gebäuden mehr als verdoppeln und so große Mengen „grauer Energie“ sparen. Durch den Einsatz von in Österreich hergestellten, CO<sub>2</sub> reduzierten Zementen können

Emissionsreduktionen von bis zu 25% gegenüber konventionell erzeugtem Beton erreicht werden.

**Empfehlung 12: Weiterentwicklung der Hochbaukriterien des Nationalen Aktionsplans für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe) und Integration von zirkulärer Bauweise:**

Es wird empfohlen, Kriterien für die Errichtung und Sanierung von kreislauffähigen Gebäuden unter Nachweis der Berücksichtigung der Priorisierung der Lebenszykluskosten sowie unter Berücksichtigung der aktuellen budgetären Rahmenbedingungen in den naBe zu integrieren, um Ressourceneffizienz, Emissionsreduktion und die Verlängerung der Nutzungsdauer von Gebäuden zu fördern.

Auch wenn die Bereiche Gebäudebetrieb und Energie gemessen am Beschaffungsvolumen einen erheblichen Anteil an den Beschaffungsvorgängen der BBG ausmachen, sind diese weitestgehend durch in der Vergangenheit getroffene und außerhalb des Verantwortungsbereichs der BBG gelegene Entscheidungen determiniert. Konkret beschafft die BBG zwar beispielsweise Energie für die Wärmebereitstellung, hat jedoch keinen Einfluss darauf, ob ein fossiles oder emissionsarmes Heizungssystem verwendet wird oder der Energieeinsatz durch thermische Sanierung nachhaltig gesenkt wird. Um im Gebäudesektor die Potenziale zur Reduktion des budgetären Risikos aus Emissionen im ESR-Bereich zu heben, muss also deutlich früher angesetzt werden, nämlich bei Investitions- und Sanierungsentscheidungen.

In Österreich ist die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) die zentrale Immobiliengesellschaft des Bundes und verantwortlich für Bau, Verwaltung und Vermietung der Bundesgebäude. Zur Sicherstellung des 1,5-Grad-Pfades unterzog die BIG ihr gesamtes Bestandsportfolio einer umfassenden Klima- Risiko- und Vulnerabilitätsanalyse und definierte einen verbindlichen Dekarbonisierungsplan bis 2040. Die operative Umsetzung erfolgt über ein systematisches Priorisierungsframework sowie ein zweckgebundenes Budget.

**Praxisbeispiele der BIG zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung im Gebäudesektor:**

***Funktionssanierung des ehemaligen Spitals Gersthof zum Bildungscampus***

Bei den rein thermischen Sanierungen der Gebäude des ehemaligen Spitals Gersthof konnte der Heizwärmebedarf in einer Bandbreite von 28,2 % bis 56,1 % reduziert werden. Der Endenergiebedarf sank dabei zwischen 46,1 % bis 53 %. Diese Spannweiten

verdeutlichen, dass auch unter restriktiven Rahmenbedingungen – etwa denkmalrechtlichen Auflagen – substanzielle Beiträge zur Dekarbonisierung des Gebäudebestands erzielt werden können.

### **Generalsanierung Gartenpalais Schönborn**

Durch die Kombination aus thermischer Sanierung und der Umstellung des Heizsystems von Gas auf eine Wärmepumpe konnte der Heizwärmebedarf um 36,9 % reduziert werden. Der Endenergiebedarf sank insgesamt um 83 %. Dies zeigt, dass Maßnahmenbündel im Sinne eines integrierten Dekarbonisierungsansatzes deutlich höhere Wirkungen entfalten können als isolierte Einzelmaßnahmen.

### **Neubau „Gärtnerhaus“ – Seminar- und Bürogebäude in nachhaltiger Holzbauweise**

Die realisierten Gebäude unterschreiten die normativen Anforderungen und erreichen zusätzliche Reduktionen des Heizwärmebedarfs in einer Bandbreite von 16,5 % bis 43,2 % gegenüber den Mindeststandards. Dies kann als Indiz für eine vorausschauende Ausrichtung an langfristigen Klimazielen im Sinne von Dekarbonisierungspfaden wie dem CRREM-Pfad gewertet werden.

Für die **Bewertung solcher Investitionen** wird ein mehrdimensionales Priorisierungsframework eingesetzt, das neben den Kosten insbesondere Beiträge zu Klimazielen, Energieeinsparpotenzialen sowie Auswirkungen auf den langfristigen Immobilienwert berücksichtigt. Dieser Ansatz entspricht einer lebenszyklusorientierten Bewertung (Life Cycle Costing bzw. Total Cost of Ownership) und ergänzt kurzfristige Wirtschaftlichkeitsanalysen.

Energieeffizienzmaßnahmen werden dabei nicht primär anhand von Amortisationszeiten beurteilt. Da Betriebskosteneinsparungen nicht unmittelbar bei der Eigentümerin anfallen, stehen langfristige Aspekte wie Werterhalt, Risikominimierung (zB. durch regulatorische Anforderungen oder CO<sub>2</sub>-Bepreisung) sowie zukünftige Vermietbarkeit im Fokus. Ein eigenes Dekarbonisierungsbudget sowie ein begleitendes Wirkungscontrolling unterstützen dabei, den zeitlichen Versatz zwischen Investitionskosten und Nutzen zu überbrücken. Darüber hinaus tragen Klima-, Risiko- und Vulnerabilitätsanalysen zur fundierten Entscheidungsfindung bei.

Gleichzeitig zeigen sich auch Grenzen: Unsichere oder fragmentierte regulatorische Vorgaben erschweren eine konsistente Priorisierung. Für eine effiziente Mittelverwendung in der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung sind daher stabile und verlässliche politische Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung.

Insgesamt zeigt sich, dass zahlreiche Maßnahmen bereits Wirkung entfaltet haben. Der Fortschrittsbericht 2025 zum Bundes-Energieeffizienzgesetz (2021–2024) zeigt, dass die öffentliche Hand durch verbindliche Vorgaben zu energetischen Standards,

Renovierungsquoten und Energiesysteme im Bundessystem entscheidend zur Reduktion von Treibhausgasen beiträgt. Allein im Jahr 2023 führten Maßnahmen von Bund und Ländern bei Fertigstellungen öffentlicher Gebäude mit hoher Energieeffizienz zu rund 3.064 t CO<sub>2</sub> Einsparungen - ein Anstieg von 21% gegenüber 2022. Die Bundesregierung hat für Bundesgebäude und BIG-Bestände kumulierte Endenergieeinsparziele von 930 TJ bis 2030 festgelegt. Durch die Umsetzung der Maßnahmen wurden die gesetzten Ziele bereits übertroffen. Bis 2030 werden kumulierte Einsparungen von 1.815 TJ erwartet, basierend auf einer jährlichen Renovierungsquote von 3 % der Fläche nicht energieeffizienter Gebäude im Eigentum von Bund und BIG.<sup>35</sup>

### 3.3. Lebensmittel

Hinsichtlich der Beschaffung von Lebensmitteln sieht § 91 Abs. 5 Z 4 BVergG 2018 folgende Regelung vor: "Bei der Vergabe ... hat der öffentliche Auftraggeber qualitätsbezogene umweltgerechte, nachhaltige, soziale, innovationsbezogene oder die Teilnahme von kleineren und mittleren Unternehmen fördernde Aspekte im Sinne des § 20 Abs. 5 bis 8 bei der Beschreibung der Leistung, der Festlegung der technischen Spezifikationen, der Eignungs- oder der Zuschlagskriterien oder bei der Festlegung der Bedingungen für die Ausführung des Auftrages festzulegen".

Insgesamt werden in Österreich täglich rund 2,2 Mio. Mahlzeiten in der Gemeinschaftsverpflegung ausgegeben<sup>36</sup>. Eine klare Differenzierung zwischen öffentlicher und privater Versorgung ist aufgrund fehlender exakter Daten sowie der komplexen Organisationsstruktur und der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den Gebietskörperschaften nicht möglich. Beispielsweise fallen Krankenhäuser, Justizanstalten oder Kasernen unter das Regime der öffentlichen Hand, wobei die Küchen der Justizanstalten und Kasernen der Bundesbeschaffung zugeordnet sind, während die Krankenhäuser in die Verwaltung der Länder fallen. Daneben bestehen auch Kooperationsformen zwischen öffentlichen und privaten Einrichtungen, etwa an vielen Schulen, in denen Pächter die Verpflegung anbieten.<sup>37</sup> Eine weitere Organisationsform der Verpflegung stellen Konzessionsdienstleistungen dar, die dem Bundesvergabegesetz unterliegen und über einen Pachtvertrag hinausgehende klare Betriebspflichten für den Konzessionär begründen. Darüber hinaus umfasst die

---

<sup>35</sup> E Control – Energieeffizienz Monitoringstelle. (2025). Fortschrittsbericht 2025 zum Bundes Energieeffizienzgesetz gemäß § 70 Abs. 1: Berichtsjahre 2021 bis 2024 (PDF). <https://www.energieeffizienzmonitoring.at/wp-content/uploads/2025/12/Fortschrittsbericht-2025-2021-2024.pdf>

<sup>36</sup> Land schafft Leben. (2025) Essen aus der Großküche. [Essen aus der Großküche | Land schafft Leben](#)

<sup>37</sup> Pachtverträge fallen als Bestandsverträge in einen Ausnahmetatbestand des BVergG (§9 (1) 10. BVergG 2018) und sind damit vom strengen Ausschreibungsregime exkludiert.

Berufsverpflegung eine Vielzahl von Unternehmenskantinen, in denen täglich rund 1,3 Mio. Mahlzeiten ausgegeben werden. (siehe Abbildung 6). In diese Kategorie fallen auch private Krankenanstalten.

Abbildung 6: Struktur der Gemeinschaftsverpflegung in Österreich



Infografik © Land schafft Leben 2023  
\*Summe auf Basis ungerundeter Werte; Hinweis: teilweise inkl. Frühstück, Mittag- und Abendessen;  
 Quelle: GV Austria, Dachverband der Österreichischen Gemeinschaftsverpfleger (2022)

Quelle: Land schafft Leben. Infografik<sup>38</sup>

Konkrete Ausgabendaten des Bundes für Lebensmittel finden sich im Bundesvoranschlag. Für das Jahr 2025 wurden über alle Untergliederungen des Bundeshaushalts hinweg für das Konto Lebensmittel 68 Mio. EUR veranschlagt. Ein Großteil der Ausgaben entfällt auf das Bundesministerium für Landesverteidigung (BMLV) mit 31,9 Mio. € sowie das Bundesministerium für Justiz (BMJ) mit 26,2 Mio. €<sup>39</sup>. Auf das BMLUK entfallen für die landwirtschaftlichen Schulen rund 1,8 Mio. €, auf die Kantinen des BMI rund 3,3 Mio. €. Die Versorgungszwecke und Strukturen der Bundesministerien können stark variieren. In Justizvollzugsanstalten (JVA) muss zweckmäßig eine 7-Tage-Vollversorgung auf einfachem Anstaltsniveau angeboten werden. Im BMLV konzentriert sich die Versorgung auf die Wochentage, mit Schwerpunkt auf warmem Mittagessen. Im Gegensatz zu den JVA erfolgt die Versorgung in den Kasernen oft nicht über eigene Küchen, sondern vielfach über

<sup>38</sup> Land schafft Leben. (2025) <https://www.landschaftleben.at/infografiken/gemeinschaftsverpflegung>

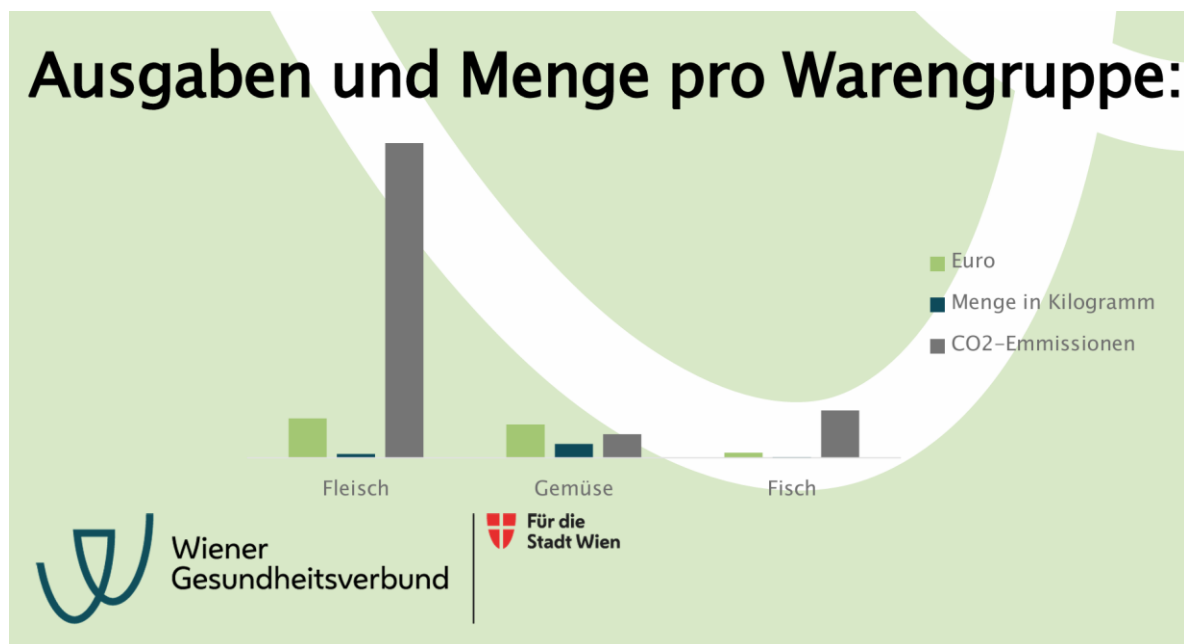
<sup>39</sup> Wie erwähnt wurde nur das Konto Lebensmittel berücksichtigt, es werden über andere Ausgabenkonten ebenfalls Lebensmittel bezogen, wie zB bei Veranstaltungen oder eben durch den beauftragten Kantinenbetrieb (im Gegensatz zur Eigenregie wie beim Bundesheer), der in Werksleistungen von Dritten nicht herausgelesen werden kann.

Zentralisierungs- und Finalisierungsküchen (cook and chill). Diese Unterschiede führen zu unterschiedlichen Menü- und Einkaufsplanungen.

Wenn man einen ausgabenbasierten (spend-based) Ansatz nutzt und dabei auf Input-Output-Daten (EEO) zurückgreift, ergibt sich für Lebensmittel typischerweise eine Bandbreite von etwa 0,3 bis 0,8 kg CO<sub>2</sub>e pro Euro. Als durchschnittlicher Emissionsfaktor kann daher ein Wert von rund 0,5 kg CO<sub>2</sub>e je Euro angesetzt werden. Geringere Emissionen sind mit pflanzlichen, biologisch erzeugten, wenig verarbeiteten, saisonalen und regionalen Lebensmitteln verbunden. Die Emissionen steigen hingegen insbesondere bei Lebensmitteln mit einem höheren Anteil tierischer Bestandteile sowie mit zunehmendem Verarbeitungs- und Transportaufwand.

Die spezifischen Zusammenhänge zwischen Einkaufspreis, bezogenen Mengen und CO<sub>2</sub>-Emissionen werden auch in einer aktuellen Einkaufsanalyse des Wiener Gesundheitsverbundes für seine Kliniken deutlich. Dabei treten klare Unterschiede zwischen den drei aggregierten Warengruppen Fleisch, Gemüse und Fisch hervor.

Abbildung 7: Einkaufsanalyse des Wiener Gesundheitsverbundes



Quelle: Wiener Gesundheitsverbund. Einkaufsanalysen – Warum sind diese so wichtig?<sup>40</sup> (Folie 10)  
Ausgehend von den im Bundesvoranschlag 2025 veranschlagten 68 Mio. € ergeben sich für das Jahr 2025 durchschnittliche Emissionen von rund 34.000 t CO<sub>2</sub>e, die auf den

<sup>40</sup> <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7442883206846095362/?originTrackingId=IScd-blsO0nm8f%2BoEqXI9WQ%3D%3D>

Lebensmitteleinkauf zurückzuführen sind. Dieser Wert dient lediglich einer ersten Einordnung und bedarf noch methodischer Verbesserungen, um für Steuerungs- und Regulierungszwecke in der Beschaffung geeignet zu sein. Trotz des, im Vergleich etwa zum Bereich Verkehr, deutlich kleineren Einflusses auf die Klimazielerreichung und der größeren Rolle dezentraler Beschaffungsvorgänge bei Lebensmitteln, ergibt sich dennoch Potenzial zur Optimierung und zur Steigerung der Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors.

Der naBe-Aktionsplan ist sich der besonderen Bedeutung des Lebensmitteleinkaufs seit jeher bewusst und enthält in seiner aktuellen Fassung folgende Kriterien:

- Schrittweise Erhöhung des Mindestanteils an biologisch erzeugten Lebensmitteln von 25 % im Jahr 2023 auf 55 %.
- Hohe Tierwohlstandards für die Beschaffung von Lebensmitteln tierischer Herkunft.
- Tierische Produkte aus GVO-freier Fütterung.
- Fisch aus regionalen Gewässern oder nachhaltigen Aquakulturen.
- Kaffee und schwarzer Tee aus fairem Handel.
- Mehrwegsysteme für Verpackungen und Transportsysteme.
- Maßnahmen zur Vermeidung von Lebensmittelabfällen.

Der naBe-Aktionsplan beschränkt sich bislang darauf, Richtlinien für Vergabe und operativen Einkauf in Bezug auf einzelne Produkte vorzugeben. Lediglich im Rahmen der Quotenregelung wird versucht, Einfluss auf den gesamten Beschaffungsplan eines öffentlichen Auftraggebers zu nehmen. Dabei stellt insbesondere die Bio-Quote einen wesentlichen Ansatz dar, um zur Reduktion von Emissionen sowie zum Tierwohl beizutragen. In der Landwirtschaft zählen insbesondere Mineraldünger sowie die tierische Produktion einschließlich der anfallenden Wirtschaftsdünger zu den zentralen Emittenten. Durch ihren Ausstoß von Methan bzw. Lachgas wirken sie sich entsprechend negativ auf die Treibhausgasbilanz aus.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie das budgetäre Risiko in der Lebensmittelbeschaffung konkret quantifiziert werden kann und an welchen Stellen gezielt angesetzt werden sollte. Ein Richtlinienplan für die Beschaffung, wie der naBe-Aktionsplan, setzt erst an, wenn die grundlegende Entscheidung darüber, was beschafft werden soll, bereits getroffen ist. Zentrale Festlegungen, etwa zur Zusammensetzung und Portionierung von Warengruppen, erfolgen jedoch bereits vor dem eigentlichen Beschaffungsvorgang. Gerade diese Entscheidungen sind für die Emissionen im Lebensmittelbereich besonders relevant. Dementsprechend ist bereits auf einer vorgelagerten Ebene anzusetzen, nämlich bei den Bedarfsträgerinnen und Bedarfsträgern, um diese zu motivieren, in ihren Beschaffungsplänen für Lebensmittel in der Gemeinschaftsverpflegung die Klimabilanz systematisch zu

berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Dabei kann auch die Orientierung an den österreichischen Ernährungsempfehlungen einen wesentlichen Beitrag leisten. Zugleich ist festzuhalten, dass diese Verantwortung nicht allein bei den beschaffenden Stellen liegt, sondern das Zusammenspiel sämtlicher relevanter Stakeholder erfordert – bis hin zu den Konsumentinnen und Konsumenten –, um ein nachhaltiges Gesamtergebnis zu erreichen. Hinsichtlich Wissenstransfer, Marktbeobachtung und der Förderung bewährter Praktiken ist insbesondere das Forum „Österreich isst regional“ (FÖIR) hervorzuheben, das Teil der naBe-Plattform in der BBG ist und in diesem Kontext wertvolle überregionale Beiträge leistet.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Berücksichtigung der Klimawirkungen im Lebensmitteleinkauf eine ganzheitliche Betrachtung entlang der gesamten Wirkungskette erfordert. Eine engere Verzahnung zwischen Beschaffung und den relevanten Bedarfsträgerinnen und Bedarfsträgern sowie die Einbindung der hierfür besonders relevanten Nationalen Ernährungscommission (NEK), könnte dazu beitragen, diese Zusammenhänge stärker zu berücksichtigen.

#### **Empfehlung 13: Engere Vernetzung zwischen Beschaffung und den relevanten Bedarfsträgern im Lebensmittelbereich**

Es wird empfohlen, durch die zuständigen Ressorts, unter Einbindung der Nationalen Ernährungscommission (NEK), im Lebensmittelbereich verschiedene Optionen zur besseren Vernetzung von Beschaffung und Bedarfsträgerinnen bzw. Bedarfsträgern zu prüfen.

Darauf aufbauend sollen geeignete Ansätze im Ernährungs- und Beschaffungsbereich weiterentwickelt, erprobt und anschließend skaliert werden, wobei ein besonderer Fokus auf kostengünstige Lösungen sowie auf den wiederkehrenden Verpflegungsdienst gelegt werden könnte.

Ebenso sollte eine Einschätzung erfolgen, inwiefern nachhaltige Beschaffungskriterien zur Reduktion klima- und budgetbezogener Risiken beitragen können und welche Möglichkeiten bestehen, Bedarfsträgerinnen und Bedarfsträger in die Lage zu versetzen, emissionsärmere Lebensmittel- und Verpflegungsoptionen ohne zusätzlichen Aufwand zu wählen.

Für die Berechnung von Emissionsfaktoren für Lebensmittel gibt es verschiedene Ansätze und Berechnungsmethoden. Eine Arbeitsgruppe von Universitäten in Österreich hat 2015

ein Klimabilanzierungstool erstellt, das seither weiterentwickelt wurde.<sup>41</sup> Darin werden wesentliche Materialeinsätze sowie ausgewählte, für Menschen zentrale Lebensmittelproduktgruppen, va. Fleisch als besonders emissionsintensives Produkt, erfasst. Aus Sicht der Beschaffung setzen diese Berechnungen jedoch erst ex post an und bieten einen Überblick über ein bereits abgeschlossenes Wirtschaftsjahr. Die gewonnenen Erkenntnisse finden daher vor allem für die Planung und Gestaltung künftiger Beschaffungsvorgänge Anwendung.

Zudem gibt es auch deutlich umfangreichere und speziell für Vergabeverfahren konzipierte Tools, etwa das TCO CO<sub>2</sub> – Tool der ÖBB (vgl. Kapitel 4.3 - Praxisbeispiel: Mengenbasierte Bilanzierung von Scope-3-Emissionen im ÖBB-Konzern), das für unterschiedliche Produktgruppen eine Monetarisierungsmethode von CO<sub>2</sub> ermöglicht. Wie in Kapitel 4.3 ua. im Exkurs: ÖBB-Bewertungsmatrix dargestellt, eignet sich aber nicht jedes Beschaffungsprojekt für den Einsatz eines derart umfassenden Lebenszykluskostenrechnungstools. Grundsätzlich wäre damit jedoch eine sehr differenzierte Bewertung von Lebensmittelprodukten anhand von Emissionsfaktoren möglich. Dabei wird auf Daten des deutschen Umweltbundesamts<sup>42</sup> sowie auf den Klimarechner des WWF zurückgegriffen. Voraussetzung dafür ist allerdings ein eindeutig definiertes Leistungsverzeichnis im Rahmen eines umfangreichen Vergabeverfahrens, um den zusätzlichen Aufwand sowohl auf Auftraggeber- als auch auf Auftragnehmerseite zu rechtfertigen. Darüber hinaus sollten Abnahmeverpflichtungen vorgesehen werden, damit sichergestellt ist, dass tatsächlich die bewerteten Produkte geliefert werden. Ein wesentlicher Zielkonflikt solcher komplexen Preisberechnungen liegt in der möglichen Überforderung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU).

Eine weitere Herausforderung im Lebensmittelbereich liegt in der Bündelung der Bedarfe, die wiederum eine wesentliche Geschäftsgrundlage zentraler Beschaffungsstellen darstellt. Häufig übermitteln Bedarfsträgerinnen bzw. Bedarfsträger lediglich unvollständige und zudem unverbindliche Bedarfsmeldungen. Aufgrund der auftraggeberfreundlichen Flexibilität bleibt unklar, welche Produkte vom jeweiligen Auftraggeber konkret bezogen werden. Das erschwert einen fairen Wettbewerb unter Berücksichtigung monetarisierter Klimaauswirkungen im Vergabeverfahren. Eine Option wäre, auf klimatechnisch besonders problematische Produktgruppen im Mengengerüst der Ausschreibung zu verzichten. Eine andere Möglichkeit wäre, die Bedarfsträger bereits bei der Einmeldung für

---

<sup>41</sup> Allianz nachhaltige Universitäten in Österreich. (2025) Klimaneutrale Universitäten und Hochschulen. <https://nachhaltigeuniversitaeten.at/arbeitsgruppen/co2-neutrale-universitaeten/>

<sup>42</sup> Mehr Informationen zu den Daten des deutschen Umweltamtes: Probas. (2025) Das Umweltamt. <https://www.probas.umweltbundesamt.de/>

Warengruppen mit dem stärksten THG-Potenzial entsprechend zu sensibilisieren. Zusätzlich könnten in den e-Shops der Beschaffungsstellen oder ausgelagert in jenen der Händler, klimarelevante Produkte explizit ausgewiesen werden. Ein weiteres zentrales Instrument ist der naBe-Aktionsplan, der in den Mengengerüsten zumindest die wesentlichen Produktgruppen mit Mindestanforderungen (zB. AMA-Gütezeichen) definiert, bzw. ein ansprechendes Angebot an Bio-Produkten einfordert, damit die öffentlichen Auftraggeber ihre Bio-Quoten erfüllen können.

**Empfehlung 14: Bessere Berücksichtigung der budgetären Risiken möglicher Klimazielerfehlungen im Zuge der WFA-Erstellung des naBe-Kriterienkatalogs**

Es wird empfohlen, im Zuge der WFA-Erstellung durch das erstellende Ressort des naBe-Kriterienkatalogs für Lebensmittel und Verpflegungsdienstleistungen zu prüfen, in welcher Form budgetäre Risiken im Zusammenhang mit der Erreichung der Klimaziele zukünftig besser berücksichtigt werden können. Dabei ist auch die Möglichkeit einer KI-basierten Lösung durch dieses Ressort zu prüfen.

## 4. Handlungsoptionen zur Implementierung klimaspezifischer Dimensionen in Beschaffungsprozesse

Die positiven ökonomischen und ökologischen Auswirkungen des naBe-Aktionsplans für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung wurden bereits vielfach in Studien und Wirkungsfolgenabschätzungen analysiert. Bisher kaum untersucht wurde jedoch, inwieweit öffentliche Beschaffung systematisch zur Erreichung der Klimaziele bzw. zu einer Verringerung des budgetären Risikos beitragen kann, das – wie in Kapitel 1 beschrieben – aus einer Nichteinhaltung der ESR- und LULUCF-Ziele resultiert.

Dieses Kapitel analysiert daher die praktischen Voraussetzungen, um potenzielle ESR- und LULUCF-Auswirkungen zukünftig systematisch in Beschaffungsvorgängen berücksichtigen zu können. Ziel ist es, das daraus resultierende budgetäre Risiko transparent zu machen und in Entscheidungsprozesse zu internalisieren. Darüber hinaus werden zentrale Herausforderungen, institutionelle Zuständigkeiten sowie bestehende Zielkonflikte analysiert, die eine solche Internalisierung bislang erschweren. Abschließend werden konkrete Handlungsoptionen aufgezeigt, wobei ein besonderer Fokus auf die Anwendung der Lebenszykluskostenanalyse gelegt wird.

Der Schwerpunkt liegt auf den ESR-Sektoren Gebäude (Wärme und Kühlung), Verkehr und Landwirtschaft, da diese einerseits signifikante ESR-Emissionen verantworten und für die Erreichung der Klimaziele im ESR-Bereich zentral sind und andererseits maßgeblich durch öffentliche Beschaffungsentscheidungen beeinflusst werden können. Wie in Abbildung 4 dargestellt, zählen gerade die für den ESR-Bereich relevanten Sektoren Gebäude, Energie und Mobilität auch zu den zentralen Aktivitätsbereichen der BBG und machen einen wesentlichen Anteil des Beschaffungsvolumens aus.

Konkret vom ESR-Bereich umfasst sind beispielsweise Emissionen aus den folgenden, direkt oder indirekt beschaffungsrelevanten Aktivitäten, wobei festzuhalten ist, dass diese nur teilweise in den Wirkungsbereich der BBG fallen:

## **Verkehr**

- Straßenverkehr (PKW, Nutzfahrzeuge etc.)
- Sonderfahrzeuge (Baufahrzeuge)
- Nicht-elektrifizierter Schienenverkehr (zB. Diesel-Loks)
- Teilweise Schifffahrt und Flugverkehr (sofern nicht vom ETS 1 erfasst)

## **Gebäude (Heizung und Kühlung)**

- Raumwärmebereitstellung (Bürogebäude, Krankenhäuser, Schulen etc.)
- Warmwasseraufbereitung
- Teilweise Gebäudekühlung

## **Landwirtschaft**

- Tierhaltung
- Gülle- und Mistmanagement
- Düngemittel

Darüber hinaus umfasst der ESR-Bereich noch die Sektoren Abfallwirtschaft, kleine Energie und Industrie sowie F-Gase.

Für eine wirksame Integration des budgetären Risikos in Beschaffungsprozesse ist ein klares Verständnis der relevanten Kostenkategorien und -konzepte sowie insbesondere deren Einfluss auf Beschaffungsentscheidungen erforderlich. Diese werden im folgenden Kapitel dargestellt.

## **4.1. Kostenkonzepte und -kategorien im Beschaffungsprozess**

### **4.1.1. Überblick über die verschiedenen Kostenkonzepte**

Um die tatsächlichen Kosten einer Anschaffung zu berechnen, gibt es verschiedene Methoden. Einige Ansätze gehen darüber hinaus, nur den reinen Anschaffungspreis zu betrachten. Zwei zentrale Methoden zur Feststellung von Kosten in der öffentlichen Beschaffung sind die TCO und Lebenszykluskostenrechnung (life cycle costing, LCC). Sie sind in der Literatur vielfach diskutiert und es stehen bereits zahlreiche praktische Tools zur Anwendung bereit (siehe Infobox zum TCO-CO<sub>2</sub>-Tool der ÖBB). Bei der TCO-Methode werden alle Kosten miteinberechnet, die während der Nutzungsdauer eines Produkts anfallen. Das bedeutet, zusätzlich zum Einkaufspreis werden hier die Nutzungs- und Entsorgungs- sowie Transportkosten erfasst. Diese Faktoren schlagen unmittelbar in der betriebswirtschaftlichen Gewinn- und Verlustrechnung eines Unternehmens auf.

Auf der Webseite der Europäischen Kommission werden in mehreren Beschaffungsgruppen TCO-Rechner angeboten, die über die dargelegten Kostenfaktoren im Betrieb für den

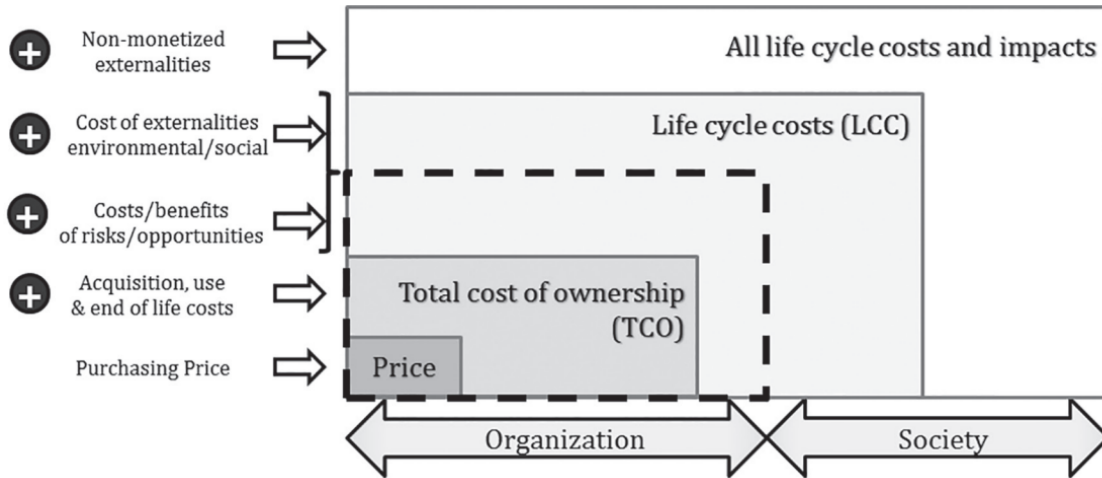
Energieverbrauch auch die CO<sub>2</sub>-Auswirkungen mitberücksichtigen. Diese Tools können zu mehreren Phasenpunkten bei der Umsetzung einer Vergabe eingesetzt werden. Sie unterstützen ua. bereits in der Vorbereitung einer Ausschreibung bei der Einschätzung der Auswirkungen der Umweltfaktoren, beispielsweise im Rahmen der TCO-Anwendung der BBG. Darüber hinaus können sie auch direkt im Vergabefahren verwendet werden, etwa als Zuschlagskriteriensystem unter Berücksichtigung von Gewichtungen für Preis, Betriebskosten und CO<sub>2</sub>-Kosten. Der Vorteil dieser, gegenüber der LCC-Betrachtung vereinfachten Variante ist die Verfügbarkeit der Daten zu Energiekosten und Emissionsfaktoren.

Die LCC-Betrachtung umfasst den gesamten Lebenszyklus (life cycle) eines betrachteten Produkts. Dabei werden nicht nur die Phasen Nutzung, Entsorgung und gegebenenfalls Transporte berücksichtigt, sondern auch die Herstellung sowie monetarisierbare Externalitäten. Die LCC-Betrachtung ist daher umfassender angelegt als die TCO-Berechnung und kann zusätzlich die Dimension sozialer und ökologischer Kosten integrieren (vgl. Abbildung 8). Die LCC ist definiert als die Berechnung und Bewertung aller monetarisierbaren, also in Geld umwandelbaren oder ausdrückbaren Kosten, die im Lebenszyklus eines Produkts anfallen und von einem oder mehreren Akteuren getragen werden.

Darüber hinaus sieht die LCC-Methode vor, bei der Beschaffungsentscheidung einen rechnerischen CO<sub>2</sub>-Preis für die prognostizierten THG-Emissionen zu berücksichtigen, sodass CO<sub>2</sub>-intensive Produkte und Dienstleistungen nach dem Prinzip der Kostenwahrheit entsprechend teurer bewertet werden. Um die tatsächlichen gesamten Kosten im Sinne einer LCC-Bewertung zu berücksichtigen, müsste künftig auch das budgetäre Risiko, das durch Emissionen im ESR- und LULUCF-Bereich entsteht, monetarisiert und internalisiert werden.

Die Herausforderung bei der Nutzung der LCC-Methode im Vergleich zur TCO-Betrachtung ist, dass auch die Lieferkette in die Datenerfassung miteinbezogen werden muss. Dies kann aktuell von den meisten Unternehmen noch nicht bereitgestellt werden bzw. steht der Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen einer Beteiligung an einer Ausschreibung.

Abbildung 8: Überblick über die Kostenkonzepte



Quelle: Jamal Y. und Rochnowski S. (2019) Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V.<sup>43</sup>

Aufgrund des großen Aufwands erweist sich die Lebenszykluskostenrechnung insbesondere bei Produkten sinnvoll, bei denen ein bedeutender Anteil der Kosten während der nachfolgenden Nutzungsphase oder Entsorgung auftritt. So können Produkte, die auf den ersten Blick in der Anschaffung preiswerter wirken, während der Nutzung höhere Folgekosten verursachen, zB. aufgrund des Energieverbrauchs oder häufig notwendiger Reparaturen. Dadurch können sie über den gesamten Lebenszyklus teurer sein als Alternativen mit einem höheren Anschaffungspreis, aber geringeren Folgekosten.

Da mittels der Lebenszykluskostenrechnung der Gesamtpreis einer Beschaffung darstellbar ist, soll die LCC-Methode im Folgenden den Ausgangspunkt bilden, um exemplarisch aufzuzeigen, wie budgetäre Risiken infolge der Verfehlung von Klimazielen in Beschaffungsentscheidungen integriert werden könnten und welche elementaren Herausforderungen dabei zu überwinden sind.

Jedes Bewertungsmodell, das einseitig auf den Anschaffungspreis fokussiert, führt zwangsläufig zu einer verzerrten Wahrnehmung der tatsächlichen Kostenstruktur und begünstigt Fehlallokationen. Vor diesem Hintergrund bietet die Lebenszykluskostenrechnung

<sup>43</sup> Jamal Y. und Rochnowski S. (2019) Leitfaden Nachhaltige Beschaffung. Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik – Leitfaden nachhaltige Beschaffung, S. 21

einen sachgerechteren Bewertungsansatz, da sie sämtliche über den Nutzungszeitraum anfallenden Kosten berücksichtigt und damit die Kostenwahrheit in den Mittelpunkt stellt.

#### **Empfehlung 15: Methodik und Standards der Lebenszykluskostenrechnung**

Den relevanten Stakeholdern wird empfohlen, Überlegungen zur Methodik der Lebenszykluskostenrechnung anzustellen und Standards festzulegen, um unter Berücksichtigung der aktuellen budgetären Rahmenbedingungen die Lebenszykluskostenrechnung als bevorzugtes Bewertungsmodell anwenden zu können. Dabei sollen die Initialkosten nicht isoliert oder überproportional gewichtet werden, sondern ausschließlich im Verhältnis zu ihrem Anteil an den gesamten Lebenszykluskosten. So wird vermieden, dass wirtschaftlich sinnvollere Lösungen mit höheren Anfangskosten, aber niedrigeren laufenden Kosten, schlechter bewertet werden.

Außerdem könnten dadurch Zielkonflikte sichtbar gemacht und idealerweise bei entsprechender Governance auch Fehlanreize durch getrennte Budgetverantwortlichkeiten verringert werden.

#### **4.1.2. Kostenkategorien**

Die Gesamtkosten einer Beschaffung setzen sich aus unterschiedlichen Kostenkategorien zusammen. Welche Kostenkategorien berücksichtigt werden, hängt vom gewählten Kostenkonzept und der Bewertungsmethode ab. Die meisten Kostenkategorien sind internalisierte Kosten, die etwa bei Anschaffung, Nutzung oder Entsorgung eines Produktes anfallen. Dazu gehören unter anderem Anschaffungskosten, Betriebskosten oder Transportkosten. Zusätzlich zu diesen, internalisierten Kosten, gibt es auch externe Kosten (Externalitäten). Externe Kosten sind Kosten, die nicht im Preis berücksichtigt werden und häufig als unbeabsichtigte Nebenwirkungen von Beschaffungsentscheidungen entstehen. Auch budgetäre Risiken zählen zu den Externalitäten. Bei Beschaffungsentscheidungen sind sie relevant, weil daraus finanzielle Belastungen entstehen können, die nicht im Preis abgebildet sind. Im ETS-Bereich sind die Emissionen bereits im Preis berücksichtigt. Emissionen im ESR- und LULUCF-Bereich hingegen sind nicht eingepreist und führen zu einem signifikanten budgetären Risiko ua. durch den Ankaufsbedarf von Klimaschutz-Zertifikaten sowie möglichen Strafzahlungen im Falle der Nichterfüllung. Um den tatsächlichen Preis darzustellen, müsste auch das budgetäre Risiko durch den Ankaufsbedarf von Klimaschutz-Zertifikaten sowie möglichen Strafzahlungen (dh. Emissionen im ESR und LULUCF Bereich) eingepreist werden. Darüber hinaus gibt es noch weitere nicht eingepreiste Klima- und

Transformationsrisiken, wie etwa stranded assets und Pfadabhängigkeiten, die jedoch über den Rahmen dieser Spending Review hinausgehen.

Die unterschiedlichen Kostenkategorien, abhängig von dem gewählten Kostenkonzept, sind in Tabelle 1 dargestellt. Die Übergänge zwischen den Kostenkategorien sind jedoch fließend und können sich in der Praxis überschneiden.

Tabelle 1: Überblick über die Kostenkategorien

<b>Price</b>	<b>TCO</b>	<b>LCC</b>
Anschaffungskosten <i>Kaufpreis</i>	Anschaffungskosten <i>Kaufpreis</i> <i>Planung</i> <i>Transport</i> <i>Installation</i> <i>Garantie</i>	Anschaffungskosten <i>Kaufpreis</i> <i>Planung</i> <i>Transport</i> <i>Installation</i>
	Betriebskosten <i>Energie</i> <i>Wartung/Service</i> <i>Reparatur</i> <i>Reinigung</i> <i>Versicherung</i> <i>Verbrauchsmaterial</i>	Betriebskosten <i>Energie</i> <i>Wartung/Service</i> <i>Reinigung</i> <i>Versicherung</i> <i>Verbrauchsmaterial</i>
	Opportunitätskosten	Opportunitätskosten
	End-of-Life-Kosten <i>Recycling</i> <i>Entsorgung</i> <i>Rückbau</i>	End-of-Life-Kosten <i>Recycling</i> <i>Entsorgung</i> <i>Rückbau</i>
		Transportkosten entlang der gesamten Lieferkette
		Monetarisierbare externe Kosten (entlang der gesamten Lieferkette)

		<p><i>THG-Emissionen und weitere Umweltkosten, insb. in der Produktion</i></p> <p><i>budgetäres Risiko durch Ankaufsbedarf von Klimaschutz-Zertifikaten und mögliche Strafzahlungen</i></p> <p>...</p>
--	--	--

Quelle: Eigene Darstellung

## 4.2. Anforderungen und Herausforderungen

Im Zentrum dieses Kapitels steht die Analyse, welche methodischen und institutionellen Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um klimabedingte budgetäre Risiken künftig systematisch sichtbar zu machen und zu monetarisieren, um sie in Beschaffungsentscheidungen berücksichtigen zu können. Dies umfasst insbesondere Daten und methodische Anforderungen, sowie Anreizstrukturen und rechtliche Rahmenbedingungen.

### 4.2.1. Datengrundlage und methodische Anforderungen

Um das mit Beschaffungsvorgängen verbundene budgetäre Risiko zu bestimmen, müssen die damit verbundenen erwarteten ESR-Emissionen systematisch und vollständig erfasst und bewertet werden. Hierfür liefert die LCC-Berechnung (siehe unten), die sowohl die Herstellung als auch den Betrieb von Produkten und Dienstleistungen abdeckt, bereits jetzt hilfreiche, jedoch noch nicht ausreichende Grundlagen. Insbesondere die für die Bewertung des klimabedingten budgetären Risikos notwendige Abgrenzung der relevanten ESR-/LULUCF-Emissionen stellt derzeit noch eine erhebliche Herausforderung dar.

Die bereits im Rahmen der WFA 2021 zum naBe Aktionsplan geführte Diskussion über die Differenzierung zwischen ETS und ESR-Emissionen verdeutlichte die Komplexität der Thematik. Die Herausforderung liegt unter anderem auch darin, sicherzustellen, dass Emissionminderungen klar abgegrenzt und nicht doppelt zugerechnet werden. Außerdem ist darauf zu achten, dass Maßnahmen nicht zu ungewollten und hinsichtlich deren Klimawirkung nachteiligen Verschiebungen von Emissionen zwischen den beiden Systemen führen, ohne zu einer Gesamtreduktion der Emissionen beizutragen. Da das Emissionshandelssystem (ETS) und die Effort-Sharing-Verordnung (ESR) unterschiedlichen Regelungsprinzipien folgen, ist eine getrennte und transparente Darstellung der Wirkungen erforderlich, aber nicht trivial.

Eine wesentliche methodische Hürde für eine solche getrennte und transparente Darstellung ist die oft noch mangelnde Verfügbarkeit von belastbaren Daten über die bei Herstellung, Bereitstellung und Nutzung von Produkten und Dienstleistungen entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Daten müssen standardisiert und objektiv vergleichbar sein. Nichtsdestotrotz ist bei der Verfügbarkeit von Emissionsdaten jedoch eine kontinuierliche Verbesserung feststellbar. Dies nicht zuletzt aufgrund zunehmender Digitalisierung und immer stärkerer Reportingverpflichtungen, zB. auch im Rahmen des neuen EU CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM).

Um die reinen Emissionsdaten in ein quantifizierbares budgetäres Risiko zu übersetzen, ist es zudem notwendig, Annahmen zu den möglichen Kosten pro Tonne CO<sub>2</sub>-Emissionen für Zertifikatsankäufe bei Zieleverfehlung zu treffen. Eine spezielle Herausforderung bei der Schätzung von Zertifikatspreisen ist das dynamische Umfeld, in dem diese gebildet werden und der nicht-existierende Markt. Konkret handelt es sich bei Zertifikatsankäufen im Zusammenhang mit ESR-/LULUCF Verpflichtungen in der Regel und dem Wesen nach um Government-to-Government Transaktionen zwischen jenen Ländern, die ihre Klimaziele übererfüllen und jenen, die ihre Ziele verfehlen.<sup>44</sup>

Nur wenn Daten für diese beiden Größen vorliegen, können Lebenszykluskosten transparent dargestellt und in Beschaffungsentscheidungen so berücksichtigt werden, dass zukünftig auch die Auswirkungen von öffentlichen Beschaffungen auf die ESR-/LULUCF-Ziele und damit verbundene budgetäre Risiken mitberücksichtigt werden können.

#### **Empfehlung 16: Nutzung/Aufbau einer standardisierten Datenbasis**

Für zentrale Beschaffungskategorien sollten die zuständigen Gremien verstärkt auf die Verwendung standardisierter CO<sub>2</sub>- und Lebenszyklusdaten hinwirken und gegebenenfalls deren Ausbau und Erweiterung vorantreiben, um eine vergleichbare Bewertung von Emissionen und Lebenszykluskosten zu ermöglichen. Dabei kann auf bestehende Instrumente und Datenquellen wie den naBe-Aktionsplan, europäische LCA-Datenbanken sowie bestehende Studien zu zukünftigen Entwicklungen von Emissionen und CO<sub>2</sub>-Preisen aufgebaut werden.

---

<sup>44</sup> Für Österreich wurden in diesem Zusammenhang bereits erste Abschätzungen zu möglichen Zertifikatspreisen für den Ankauf durchgeführt: [KPC-Studie Strategische Flexibilität zur Zielerreichung Österreichs im ESR \(EU 2030 Klimaziel\)](#).

### **Exkurs: Die AVV Klima des deutschen Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie**

Das deutsche Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat im Oktober 2021 eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistungen (AVV Klima) erlassen<sup>45</sup>, das für Vergaben mit einem voraussichtlichen Auftragswert ab 10.000 Euro anzuwenden ist. Dabei sind neben Energieeffizienz im gesamten Lebenszyklus (Herstellung, Nutzung, Wartung, Abholung, Recycling oder Entsorgung) – soweit mit vertretbarem Aufwand möglich – die verursachten Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus der Leistung bei der Zuschlagsentscheidung zu berücksichtigen. Der monetären Bewertung der Treibhausgasemissionen ist ein CO<sub>2</sub>-Preis (sog. Schattenpreis), mindestens der nach § 10 Absatz 2 BEHG<sup>46</sup> gültige Fest- oder Mindestpreis, zugrunde zu legen. Die Bestimmung der verursachten Treibhausgasemissionen erfolgt in der Regel auf der Grundlage von Hilfestellungen des Umweltbundesamtes.

Anmerkung: Die deutschen Verwaltungsvorschriften entsprechen in Österreich den Erlassen (Weisungen), die jedoch nicht bundesverwaltungsweit, sondern in den jeweiligen Aufgabenbereichen eines Bundesministeriums gemäß Bundesministeriengesetz gelten.

Ähnliche Herausforderungen hinsichtlich Datengrundlage und Methodik stellen sich auch in der im Bundesministerium für Finanzen angesiedelten Arbeitsgruppe Kontraproduktive Anreize und Subventionen. Diese identifiziert potenziell kontraproduktive Maßnahmen auf Basis der objektiven, daten- und methodenbasierten Green Budgeting Methode des Bundes und schafft so eine transparente Grundlage für die weitere Diskussion zu standort-, verteilungs- und ökologischen Aspekten der einzelnen Maßnahmen innerhalb der Arbeitsgruppe. Wenngleich die Arbeitsgruppe Kontraproduktive Anreize und Subventionen einen laufenden und sich weiterentwickelnden Prozess darstellt, zeichnen sich bereits zahlreiche Möglichkeiten zur Hebung von Synergiepotenzialen mit der nachhaltigen

---

<sup>45</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistung (2021) [https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund\\_19102021\\_IB3.htm](https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_19102021_IB3.htm)

<sup>46</sup> Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (Brennstoffemissionshandelsgesetz - BEHG) § 10 Veräußerung von Emissionszertifikaten. EU-ETS 2 wurde verschoben auf 2028: BEHG gilt übergangsweise weiter. Im Jahr 2026 gilt weiterhin der gesetzlich festgelegte Preiskorridor von 55 bis 65 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Diese Vorgabe ergibt sich aus § 10 Absatz 2 BEHG. Ab dem 1. Januar 2026 erfolgt die Zertifikatsvergabe im nationalen System über Versteigerungen innerhalb dieses Korridors. Die Berichtspflichten und die Abgabepflicht nationaler Zertifikate bestehen unverändert bis zum Jahresende.

Ausrichtung von Beschaffungsvorgängen ab, insbesondere in Hinblick auf Datengrundlage und methodische Ansätze.

**Empfehlung 17: Berücksichtigung der Erkenntnisse der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen“ in der nachhaltigen Beschaffung**

Es wird empfohlen, im Rahmen der nachhaltigen Ausrichtung der öffentlichen Beschaffung die im Bundesministerium für Finanzen im Zuge der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen“ erarbeiteten und auf den Bereich Beschaffung übertragbaren Methoden, Erkenntnisse und Empfehlungen im Sinne einer effizienten und effektiven Verwendung öffentlicher Mittel systematisch zu berücksichtigen.

**4.2.2. Anreizprobleme durch getrennte Budgetverantwortlichkeiten**

Eine weitere Herausforderung besteht in der derzeitigen institutionellen Anreizstruktur innerhalb der öffentlichen Verwaltung, die bereits in der vertieften Analyse zentraler ESR- bzw. LULUCF-relevanter Beschaffungsgruppen sichtbar wurde. In vielen Fällen ergeben sich Zielkonflikte zwischen kurzfristiger Budgetdisziplin und langfristiger Kosten- und auch Klimawirkung. Entscheidungsträger stehen vor der Herausforderung, höhere Anschaffungskosten für klimafreundliche Produkte zu rechtfertigen, obwohl die daraus entstehenden Einsparungen erst im weiteren Lebenszyklus des Produkts wirksam werden.

Ohne klare rechtliche und methodische Vorgaben besteht eine Zurückhaltung, höhere Investitionskosten zugunsten langfristiger Einsparungen zu akzeptieren. Ein wirksamer Hebel läge in der verbindlichen Verankerung von Klima- und Risikokriterien bereits in der Ausschreibungsphase sowie in standardisierten Bewertungsmodellen, die Entscheidungs- und Rechtssicherheit gewährleisten. Klima- und Risikokriterien sollten bei der Planung berücksichtigt werden und die Lebenszykluskosten schon in der Ausschreibungsphase, nicht erst bei Zuschlag einbezogen werden.

**Empfehlung 18: Berücksichtigung von klimainduzierten Risiken bereits in der Ausschreibung**

Es wird empfohlen zu prüfen, ob klimainduzierte Risiken unter Berücksichtigung der budgetären Rahmenbedingungen bereits bei der Ausschreibung, insbesondere für umfangreichere und langfristige Beschaffungsprojekte beachtet werden sollten, um Risiken, die durch die Klima-Auswirkungen der jeweiligen Beschaffungsprojekte hervorgerufen werden, frühzeitig zu erkennen.

Die Anreizproblematik wird noch verschärft, wenn Anschaffung und anschließender Betrieb organisatorisch auseinanderfallen und die jeweiligen Kosten von verschiedenen Einheiten getragen werden. Folglich werden Entscheidungen getroffen, die zwar aus Sicht der beschaffenden Einheit kostenminimierend sind, gesamtwirtschaftlich jedoch nicht die kostengünstigste Option darstellen. Diese Problematik stellt eine allgemeine Herausforderung in Beschaffungsvorgängen dar, wird jedoch durch bislang nicht berücksichtigte klimainduzierte Budgetrisiken zusätzlich verstärkt.

Damit Lebenszyklus- und Klimakosten systematisch berücksichtigt werden können, sind geeignete institutionelle Steuerungsmechanismen und ein entsprechender Steuerungsrahmen erforderlich. Hierbei spielen insbesondere der Gesetzgeber, das Finanzressort sowie die zentralen Beschaffungsstellen eine wichtige Rolle, etwa durch verbindliche Bewertungsstandards und geeignete Analyseinstrumente.

#### **4.2.3. Das Klimacheck-Tool im Rahmen der wirkungsorientierten Folgenabschätzung**

Mit dem Budgetbegleitgesetz 2025 (BGBl. I Nr. 25/2025, Art. 51) wurde die Einführung eines Klimachecks in der wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) umgesetzt und als neue Wirkungsdimension "Klima" im Bundeshaushaltsgesetz 2013 verankert. Der Klimacheck bewertet systematisch die klimarelevanten Auswirkungen geplanter Maßnahmen, um bereits in der Planungsphase die Emissionswirkungen von Entscheidungen mitzubetrachten.

Im Rahmen des Klimachecks werden sowohl direkte Effekte wie Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen, als auch indirekte Auswirkungen, etwa durch Ressourcennutzung oder Flächenverbrauch, berücksichtigt. Auf Basis dieser Bewertung können Maßnahmen angepasst, klimafreundliche Alternativen priorisiert und langfristige Nachhaltigkeitsziele in der Verwaltung stärker verankert werden. Damit wird ein wichtiger Grundstein gelegt, um die öffentliche Beschaffung stärker an Klimazielen und Nachhaltigkeitskriterien auszurichten. Dies trägt nicht nur dazu bei, Treibhausgasemissionen zu reduzieren, sondern senkt auch potenzielle budgetäre Risiken und Mehraufwendungen, zB. für Klimawandelanpassungen oder zur Behebung von fiskalischen Fehlallokationen.

Für die Zwecke des Klimachecks wurde vom UBA im Auftrag des BMLUK ein sogenanntes „Klimacheck-Tool“ (Excel) entwickelt, das die konkrete Berechnung von Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen und Kohlenstoffspeicherung von Vorhaben ermöglicht. Das Ergebnis der jeweiligen Berechnung des „Klimacheck-Tools“ wird in der

Wirkungsdimension „Klima“ in der WFA-Webanwendung übertragen, wird somit Teil der Darstellung eines Vorhabens und findet Eingang in die gesamthafte Abschätzung einer WFA.

Da das Klimacheck-Tool erst seit dem 1. Quartal 2026 verfügbar ist, befindet es sich noch am Anfang der praktischen Anwendung. Es bietet sich aber bereits jetzt an, zu prüfen, ob das Klimacheck-Tool in seiner derzeitigen Form für Beschaffungs- und Vergabeprozesse der BBG anwendbar ist oder eine Anpassung bzw. Weiterentwicklung erforderlich ist. Insbesondere im Hinblick auf standardisierte methodische Leitlinien, geeignete Datengrundlagen sowie eine stärkere Integration in bestehende Beschaffungsprozesse und -instrumente könnte Weiterentwicklungspotenzial vorhanden sein. Zudem könnte sich durch die Integration der Beschaffungsperspektive zusätzliches Synergiepotenzial für den Klimacheck ergeben.

Angesichts des Volumens öffentlicher Beschaffung und deren direkten sowie indirekten Klimawirkungen kann eine stärkere Berücksichtigung klimarelevanter Effekte in diesem Bereich einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

**Empfehlung 19: Prüfung der Anwendbarkeit des Klimacheck-Tools auf Beschaffungsprozesse**

Es wird empfohlen, durch die naBe-Plattform unter Einbindung der naBe-Beauftragten-gruppe zu prüfen, ob die dem Klimacheck-Tool des BMLUK in seiner jetzigen Form zugrunde liegenden Modelle und Kalkulationsgrundlagen systematisch für Beschaffungsprozesse anwendbar sind. In weiterer Folge wird angeregt, in der praktischen Anwendung zu testen, ob das Klimacheck-Tool in seiner jetzigen Form den Anforderungen von Beschaffungs- und Vergabeprozessen entspricht und falls nicht, ob und wie es konkret angepasst oder weiterentwickelt werden kann.

### **4.3. Bisherige Erfahrungen zur Integration von klimainduzierten Budgetrisiken in die Life Cycle Costing (LCC)-und TCO- Berechnungen**

Die Life Cycle Analysis (LCA), also die Analyse der Umweltwirkungen von Produkten und Dienstleistungen entlang des gesamten Lebenszyklus, eignet sich als zentrales Instrument zur Operationalisierung von Art. 2.1 (c) des Pariser Abkommens im Beschaffungswesen. Eine verstärkte Nutzung von LCA ermöglicht es, Emissionswirkungen frühzeitig sichtbar zu machen, Kosten- und Emissionsrisiken systematisch zu integrieren, Fehlanreize bei der

Beschaffung zu reduzieren und LCC verpflichtend zu berücksichtigen. Dadurch werden Investitionsentscheidungen nicht nur auf Basis der Anschaffungskosten getroffen, sondern erfassen auch Betrieb, Wartung, Energieverbrauch und Entsorgung, wodurch kurzfristige Budgetlogiken um eine langfristige Perspektive ergänzt werden.

Wie in Kapitel 4.2.1 dargestellt, ist die fehlende Datenlage eine besondere Herausforderung bei der Nutzung von LCC. Viele Unternehmen verfügen nicht über die notwendigen Informationen hinsichtlich der Zusammensetzung ihrer Produkte, um exakte klimarelevante Aussagen dazu treffen zu können. Daher erfordert die Anwendung von LCC ein hohes Maß an Know-how, umfassende Informationsbeschaffung sowie eine standardisierte Erfassung von Klimafaktoren. Eine Bündelung der Beschaffungsvorgänge bietet in diesem Zusammenhang Vorteile, da sie Aufbau von Know-how begünstigt, zur Vereinheitlichung der Bewertungsmaßstäbe beiträgt und die systematische Erhebung sowie Nutzung relevanter Daten erleichtert.

**Empfehlung 20: Vorantreiben der Bündelung von Beschaffungen und Einführung einheitlicher Standards**

Es wird empfohlen, die Bemühungen zur verstärkten Nutzung der BBG und damit einhergehend der positiven Wirkungen der Bündelung von Beschaffungen und der Sicherstellung einheitlicher Standards weiter voranzutreiben. Dies ermöglicht einen geringeren Verwaltungsaufwand und eine bessere Planbarkeit der Beschaffungsprozesse.

Gleichzeitig trägt dies zum Aufbau von Know-how für die Anwendung von Lebenszykluskostenrechnungen, zur Verbesserung der Informationsgrundlagen und zu einer standardisierten Erfassung von Klimafaktoren bei.

Sowohl die BBG als auch andere Stakeholder, die Beschaffungsprozesse durchführen, verfügen bereits über Erfahrungen mit LCC und anderen Kostenkonzepten. Ein Blick auf diese bisherigen Erfahrungen hilft dabei, Herausforderungen in der Praxis zu identifizieren und besser zu verstehen.

Nicht zuletzt aufgrund der Herausforderungen bei der Datenverfügbarkeit und den mit der notwendigen Informationsbeschaffung verbundenen Kosten - die sich jedoch infolge zunehmend besserer und einfacher verfügbarer Daten laufend verringern - ist aus beschaffungsstrategischer Sicht der Einsatz von LCC in einer Ausschreibung insbesondere dann sinnvoll, wenn bestimmte Parameter vorliegen, die den Aufwand eines LCC-Projekts rechtfertigen. Die ÖBB hat daher eine Bewertungsmatrix entwickelt, mit der beurteilt werden kann, ob der Aufwand für eine LCC-Berechnung gerechtfertigt ist.

### **Exkurs: ÖBB-Bewertungsmatrix**

Zur Beurteilung, ob der Aufwand für eine LCC-Berechnung gerechtfertigt ist, hat die ÖBB eine entsprechende Bewertungsmatrix entwickelt und drei Skalen festgelegt:

- Vertragswert
- Marktreife der Branche
- Impact-Relevanz in der Branche

Der Fokus ist hier klar auf den Markt und seine Potenzialitäten gerichtet. Nur wenn alle drei Faktoren als hoch eingeschätzt werden, wird eine LCC-Bewertung angestrebt.

Um das bislang noch nicht ausreichend berücksichtigte budgetäre Risiko in der Lebenszykluskostenrechnung besser abzubilden, könnte zunächst eine ähnliche Matrix eingeführt werden. Diese könnte – je nach Branche und im Zusammenhang mit ESR und LULUCF – sowohl die Relevanz als auch die potenziellen Auswirkungen bewerten. Dies könnte zunächst in der pre-award-Phase geschehen, um zu einer ersten Orientierung zu gelangen, welche Beschaffungsprojekte hier einzuordnen sind. So könnten Entscheidungsträger informiert werden, in welchen Bereichen sich besondere budgetäre Risiken abzeichnen, die derzeit noch nicht im Marktpreis berücksichtigt sind.

Klimaaspekte gewinnen zunehmend an Bedeutung, sodass sich immer mehr Unternehmen intensiv damit auseinandersetzen. Ein Praxisbeispiel der ASFINAG zeigt, dass insbesondere im Bereich der nachhaltigen Beschaffung sowohl Initiativen gesetzt als auch bestehende Herausforderungen identifiziert werden.

### **Praxisbeispiel nachhaltiger Beschaffung: ASFINAG**

In der ASFINAG ist Nachhaltigkeit in allen relevanten Prozessen verankert, wobei stets auf ein angemessenes Gleichgewicht zwischen den drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung – ökonomisch, sozial und ökologisch – Bedacht genommen wird.

Wie diese Herangehensweise in der Praxis angewandt wird, zeigt sich zum Beispiel an der Generalsanierung der A2 Südautobahn im Bereich Wöllersdorf. Hier werden viele Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt, ua. wird auf Wiederverwendung von Material geachtet. Die Herstellung des Straßenunterbetons erfolgt unter Einsatz von 70% rezyklierte Gesteinskörnung. Die ungebundenen Tragschichten und das Bankett wird gänzlich aus rezyklierter Gesteinskörnung hergestellt. Damit wird der Einsatz von Primärrohstoffen erheblich reduziert, und zusätzlich die CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgrund der entfallenden Transporte verringert.

Eine Herausforderung bei dem Projekt wurde bereits bei der Angebotsöffnung sichtbar, da sich nur wenige Bieter an dem Verfahren beteiligten. Das verdeutlicht einen Zielkonflikt: Sehr starke Eingriffe in den Beschaffungsprozess, insbesondere durch viele zwingende Vorgaben, führen zu hohem Investitionsdruck. Das kann letztlich dazu führen, dass sich KMUs nicht mehr an Ausschreibungen beteiligen und von Großkonzernen vom Markt gedrängt werden. Dies schwächt den Wettbewerb und kann in weiterer Folge zu steigenden Preisen führen.

Mit Blick auf die Emissionen im Rahmen der Aktivitäten der ASFINAG zeigt sich, dass neben den Verkehrsemissionen der nachgelagerten Kette, die Emissionen der vorgelagerten Kette, hier vor allem die Beschaffung der Bauleistungen, einen erheblichen Anteil an den Scope3 Emissionen darstellen. In der ASFINAG müssen die Auftragnehmer bei Bauleistungen größer 1,0 Mio. € zu den Emissionen der Baustelle für das jeweilige Geschäftsberichts-jahr eine THG-Bilanz vorlegen. Diese Bilanz stellt 12 Hauptmaterialkategorien (wesentliche THG-Treiber) dar sowie den Energie- und Kraftstoffverbrauch auf der Baustelle. Diese Daten sollen neben der Erfüllung der Berichtspflicht gem. CSRD ein Monitoring und eine gezielte Steuerung des ASFINAG-Transitionsplans ermöglichen. Zusätzlich sind für die Beschaffungsprozesse von Bauleistungen größer 1,0 Mio. € verpflichtende ökosoziale Zuschlagskriterien aufzunehmen. Derzeit zielen 4 Kriterien direkt auf die Einsparung von CO<sub>2</sub>e bei der Materialauswahl ab (bei Asphalt, Beton, Straßenbeton und Betonstahl). Die Bewertung dieser Kriterien erfolgt anhand eines fix vorgegebenen Bewertungskriteriums. Damit wird bereits in der Ausschreibung festgelegt, wie viel nachhaltigere Materialien teurer sein dürfen als „herkömmliche“ Materialien.

Die ASFINAG sieht sich in der nachhaltigen Beschaffung aber weiterhin mit gewissen Herausforderungen konfrontiert. Die Verfügbarkeit von nachhaltigen Baumaterialien wie zB. grünem Stahl, CO<sub>2</sub>-neutralem Zement, aber auch von alternativ betriebenen Baugeräten ist nicht immer gegeben. Eine weitere Herausforderung stellt auch die fehlende CO<sub>2</sub> Transparenz bei den Materialien dar. Zudem müssten wirksame Schattenpreise für die Bewertung von THG-Emissionen festgelegt werden und einheitliche Bewertungstools zur Emissionsberechnung erarbeitet werden. Klarere gesetzliche Vorgaben und ein einheitliches nationales Vorgehen wurden von der ASFINAG ebenfalls als relevant für eine nachhaltige Beschaffung bewertet.

Bei der BBG ist die Entwicklung einer Berechnungsmethode zur Berücksichtigung von Betriebs- und Entsorgungs-/Verwertungskosten und der daraus abzuleitenden Optimierung

der Behaltdauer für jedes einzelne Vergabeverfahren prozessual in die Vergabedokumentation eingebettet. Sie erfolgt anlassbezogen durch den jeweils zuständigen Ausschreibungsverantwortlichen mit entsprechender Fachexpertise. Ein genereller Ansatz hat sich bis dato als nicht zielführend erwiesen. Gründe dafür sind die heterogenen, unterschiedlichen und sich rasch ändernden Märkte und Bedarfssituationen.

Die wesentlichsten Aspekte der Bewertungsmodelle sind die treffende Vorhersage des zukünftigen Nutzerverhaltens sowie die Vorhersage der tatsächlichen betriebskostenrelevanten Parameter während der Nutzungsdauer. Je größer die Abweichung zwischen der zugrunde gelegten Prognose und den tatsächlich eintretenden Gegebenheiten ist, desto höher ist das Risiko, dass der im Rahmen des Vergabeverfahrens auf Basis des Folgekostenprognosemodells ermittelte Bestbieter nicht auch der faktische Bestbieter im tatsächlichen Nutzungs- und Betriebskostenszenario ist. Dies lässt sich jedoch immer erst ex Post beurteilen, weshalb weder eine vergaberechtliche noch wirtschaftliche Korrektur erfolgen kann.

Im Rahmen der Verfahrensentwicklung hat der jeweilige Ausschreibungsverantwortliche eine TCO-Analyse vorzunehmen und nach deren Abschluss die entsprechenden Schlüsse und Maßnahmen für das betreffende Vergabeverfahren abzuleiten. Hinsichtlich der Analyse und Ableitung ist das Kompetenzzentrum TCO als beratendes Organ mitzubefassen. Es besteht aus Fachexperten verschiedener Beschaffungsgruppen, da es sich um ein einkaufsstrategisches Querschnittsthema handelt, das einer einheitlichen Abarbeitungslogik bedarf. Das Template für eine entsprechende TCO-Analyse ist im Anhang (Abbildung 9) enthalten.

Die ersten Erfahrungen mit Lebenszyklusberechnungen in der BBG datieren aus dem Jahr 2004. Damals begann die schrittweise Implementierung von Betriebskosten, beginnend bei Kraftfahrzeugen. Dieser Beschaffungssektor wurde gewählt, da hier aufgrund des Nutzerprofils (hohe Laufleistungen, lange Behaltdauer bis zum Eintritt eines wirtschaftlichen Totalschadens) trotz hoher Rabatte und günstigen Zuschlagspreisen hohe Gesamtkosten anfielen. Durch Umlegung dieser Kosten auf die gefahrene Kilometeranzahl konnte gemeinsam mit dem BMI ein Fuhrparkmanagementmodell etabliert werden, das sowohl zu mittelbaren budgetären Einsparungen von über 20%, als auch zu einer deutlichen Senkung des durchschnittlichen Fahrzeugalters im Fuhrpark und einer maßgeblichen CO<sub>2</sub>-Reduktion führte.

Auch der naBe-Aktionsplan enthält Ansätze zur Berücksichtigung von Lebenszykluskosten, jedoch fehlt die verbindliche Anwendung. Derzeit bestehen Einschränkungen etwa bei der Berücksichtigung systematischer Risikobetrachtungen, quantitativer Emissionsbewertungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie bei der bisher schwierigen Integration künftiger CO<sub>2</sub>-Preisszenarien. Insgesamt besteht daher Nachschärfungsbedarf, insbesondere hinsichtlich einer verbindlicheren Umsetzung und einer stärkeren Einbindung von LCC-Ansätzen.

Eine Ausweitung auf weitere Beschaffungskategorien ist grundsätzlich ebenfalls wünschenswert. Gleichzeitig sollte jedoch die Komplexität der naBe Kriterien auf tendenziell weniger, klar prüfbare Kriterien reduziert werden und eine Harmonisierung mit Gesetzen, Richtlinien und Normen erfolgen, wie auch die Pulswerkstudie (2025)<sup>47</sup> nahelegt.

**Empfehlung 21: Weiterentwicklung des naBe Aktionsplans hinsichtlich seines Beitrags zur Klimazielerreichung**

Der naBe-Aktionsplan ist im Zuge der angekündigten Maßnahme der Industriestrategie, einen Aktionsplan für strategische öffentliche Beschaffung zu errichten, gesamthaft zu prüfen. Ein Konzept zur Weiterentwicklung soll mit Unterstützung der naBe-Beauftragtengruppe bis Herbst 2027 erarbeitet werden, in dem auch die Beiträge zur Klimazielerreichung und bester verfügbarer Praktiken im Bund deutlicher herausgearbeitet werden. Hierbei sollen auch die budgetären Auswirkungen für die öffentlichen Auftraggeber und die bisherigen Erfahrungen mit dem naBe-Aktionsplan (Evaluierung) dargestellt werden.

Daraus ergibt sich ein Spannungsfeld zwischen den Zielen einer klimafreundlichen Verwaltung einerseits und den potenziellen Impact-Potenzialen andererseits, die bei einer ausschließlichen Orientierung an bestehenden Rechtsvorschriften sowie bei fehlender Weiterentwicklung und Innovation verloren gehen könnten. Diesen differenziellen Ansatz und die dahinterliegenden Diskrepanzen hat die WIFO-Studie zum naBe-Aktionsplan 2023 mit ihren Abschätzungen der Potenziale wichtiger Produktgruppen zumindest ansatzweise aufgezeigt.

**Empfehlung 22: Prüfung des naBe-Aktionsplans als mögliches Instrument zur Verankerung der Berücksichtigung von CO<sub>2</sub> Bepreisung und (budgetären) Klimakosten**

---

<sup>47</sup> Pulswerk (2025) Evaluierung des nationalen Aktionsplans für nachhaltige öffentliche Beschaffung 2025. <https://www.pulswerk.at/projekte/nabe-aktionsplan-evaluierung/>

Es wird empfohlen, zu prüfen, inwiefern der naBe-Aktionsplan die ausreichende verbindliche Qualität hat, als ordnungspolitisches Steuerungsinstrument zu dienen, um CO<sub>2</sub>-Bepreisungen und Klimakosten im Vergabeverfahren verbindlich zu berücksichtigen.

Insgesamt zeigt sich, dass die Lebenszykluskostenrechnung (LCC) sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Perspektive zahlreiche Vorteile aufweist und eine frühzeitige Identifikation von Emissionswirkungen im Entscheidungsprozess ermöglicht.

Vor diesem Hintergrund lässt sich ein Blick auf die Praxis der ÖBB werfen, die Nachhaltigkeit bereits systematisch in ihre Unternehmensstrategie integriert und hierfür entsprechende methodische Ansätze zur Emissionsbilanzierung entwickelt haben.

### **Praxisbeispiel: Mengenbasierte Bilanzierung von Scope-3-Emissionen im ÖBB Konzern**

Die ÖBB sehen Nachhaltigkeit als zentralen Bestandteil ihrer Unternehmensstrategie. Als Mobilitäts- und Infrastrukturanbieter tragen sie wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung. Als Klimaschutzunternehmen verfolgen die ÖBB ehrgeizige Ziele zur Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsleistung. Dazu gehören messbare Ziele, transparente Berichte und die systematische Erfassung von Treibhausgasemissionen (THG) als Basis für Dekarbonisierung.

Die Bilanzierung von Scope-3-Emissionen ist komplex, da viele Akteure beteiligt sind und Daten oft fehlen. Um konkrete Einsparungen zu erkennen, wurde eine Methodik entwickelt, die mengenbasierte Daten nutzt. Sie umfasst fünf Schritte:

- Zuordnung der Warengruppen zu Scope-3-Kategorien
- Strukturierung in THG-Gruppen
- Qualitative Bewertung der THG-Relevanz (Emissionsintensität)
- Verknüpfung mit historischen Beschaffungsvolumina zur Priorisierung
- Erstellung einer Roadmap zur Datenerweiterung

Die Anwendung zeigt: Rund 80 % der THG-Relevanz stammen aus etwa 10 % der Warengruppen. Das bestätigt den Nutzen eines priorisierten Vorgehens. Die Datenstruktur verbessert die Scope-3-Berichterstattung und unterstützt Strategien für Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft.

Die ÖBB verfolgen das Ziel, mittelfristig die Reduktion wesentlicher THG-Treiber aus der Beschaffung auf Basis konkreter Mengendaten zu steuern. Dafür werden bestehende IT-Systeme genutzt und das TCO-CO<sub>2</sub>-Tool eingesetzt. Dieses Tool, entwickelt mit der TU

Graz, ergänzt den klassischen Kostenansatz um ökologische Kriterien. Es integriert CO<sub>2</sub>-Emissionen in die Angebotsbewertung, basierend auf Umweltdeklarationen (EPD) und offiziellen Emissionsfaktoren. Das Modell betrachtet den gesamten Lebenszyklus und monetarisiert Emissionen nach aktuellem CO<sub>2</sub>-Preis. So entsteht eine objektive, skalierbare Methode, die ökologische und ökonomische Aspekte verbindet.

Das Tool basiert auf einer modularen Excel-Anwendung. Bei vorhandenen EPD-Daten werden diese genutzt, sonst müssen Anbieter Material-, Transport- und Energiedaten liefern. Das Modell berechnet die Emissionen der Lieferkette und weist sie als Kostenblock aus. Es kann für den gesamten Lebenszyklus oder für einzelne Abschnitte genutzt werden. Auftraggeber erhalten eine fundierte ökologische Bewertung und Lieferanten können ihre Prozesse optimieren, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen. Damit unterstützt das Modell verbindliche Umweltkriterien in der Beschaffung und die Ziele des EU-Green-Deal für ein klimaneutrales Europa.

Die Anwendung von LCC ermöglicht es öffentlichen Auftraggebern, Investitionen langfristig wirtschaftlicher zu gestalten und dabei resilienter gegenüber regulatorischen und preislichen Unsicherheiten wie etwa steigenden CO<sub>2</sub>-Kosten zu werden. Darüber hinaus schafft sie eine Grundlage zum Vergleich unterschiedlicher Beschaffungsoptionen und zur Bewertung nachhaltiger Alternativen nicht nur in qualitativer, sondern auch quantitativer Hinsicht.

Anhand der praktischen Anwendungsbeispiele zeigt sich aber auch, dass noch erhebliche methodische und praktische Herausforderungen bestehen. Um die Potenziale vollständig auszuschöpfen, bedarf es klarer methodischer Standards, geeigneter Datenverfügbarkeit sowie entsprechender Kompetenzen innerhalb der Beschaffungsstellen. Vor diesem Hintergrund sollte LCC verstärkt Gegenstand zukünftiger Studien sein, weiterentwickelt und weitreichend angewandt werden.

## 5. Conclusio

Die öffentliche Beschaffung ist aufgrund ihres erheblichen Volumens ein zentraler Hebel staatlichen Handelns. Sie dient nicht nur der Deckung konkreter Bedarfe, sondern beeinflusst durch ihre Nachfragewirkung auch Investitionsentscheidungen, Produktionsstrukturen und technologische Entwicklungspfade. Vor dem Hintergrund der unionsrechtlich verbindlichen nationalen Klimaziele gewinnt diese Steuerungswirkung zusätzlich erheblich an budgetärer Bedeutung. Denn Beschaffungsentscheidungen können Emissions- und Kostenpfade über viele Jahre festlegen und damit mittelbar dazu beitragen, budgetäre Risiken aus einer möglichen Verfehlung der ESR- bzw. LULUCF-Ziele zu verringern.

Die vorliegende Spending Review zeigt, dass ökologische und budgetäre Nachhaltigkeit im Bereich der öffentlichen Beschaffung eng miteinander verbunden sind. Nachhaltige öffentliche Beschaffung ist daher nicht ausschließlich als klima- oder umweltpolitisches Instrument zu verstehen, sondern auch als Bestandteil einer vorsorgenden und langfristig ausgerichteten Budgetpolitik. Dies gilt insbesondere dort, wo Beschaffungsentscheidungen Emissionen in Sektoren beeinflussen, die für die nationale Zielerreichung im Rahmen der Lastenteilungsverordnung relevant sind. Eine stärkere Berücksichtigung dieser Wirkungen kann dazu beitragen, künftige finanzielle Belastungen des Bundeshaushalts, insbesondere durch den Ankauf anrechenbarer Emissionsreduktionen anderer Mitgliedstaaten, zu reduzieren.

Die Analyse zeigt jedoch, dass die Integration von Klimawirkungen und daraus resultierenden budgetären Risiken in Beschaffungsprozesse zwar große Potenziale bietet, derzeit jedoch noch nicht ausreichend umgesetzt wird, auch aufgrund noch bestehender methodischer und datenbezogener Herausforderungen. Insbesondere bei der Abgrenzung und Bewertung von ESR- und LULUCF-Emissionen, beim Aufbau der notwendigen Datenbasis sowie der Abschätzung zukünftiger CO<sub>2</sub>-Preisentwicklungen sind noch weitere Aufbauschritte hin zu einer systematischen Berücksichtigung in der Praxis notwendig. Auch getrennte Budgetverantwortlichkeiten können Fehlanreize schaffen, wenn höhere Anschaffungskosten bei einer Stelle anfallen, während Einsparungen oder vermiedene Risiken erst zu einem späteren Zeitpunkt oder bei anderen Organisationseinheiten wirksam werden.

Die bestehenden rechtlichen und strategischen Grundlagen bieten bereits wichtige Anknüpfungspunkte. Diese sind jedoch noch nicht ausreichend aufeinander abgestimmt, um beispielsweise einheitliche methodische Standards weiterzuentwickeln, Synergiepotenziale bei der Datennutzung zu heben und budgetäre Klimarisiken systematischer und idealerweise bereits in der Ausschreibungsphase in Prozesse einzubinden.

Gleichzeitig verdeutlichen bestehende Instrumente wie LCC, LCA und das Klimacheck-Tool sowie Praxisbeispiele (zB. ÖBB, ASFINAG) bereits, dass eine frühzeitige und standardisierte Einbindung von Klimakosten zu besseren, langfristig wirtschaftlicheren Entscheidungen führen kann, wodurch Zielkonflikte teilweise aufgelöst und ein zusätzlicher ökonomischer und ökologischer Mehrwert geschaffen werden kann.

Über die unmittelbare Reduktion budgetärer Risiken hinaus kann nachhaltige öffentliche Beschaffung auch zusätzliche strategische Wirkungen entfalten. Dazu zählen etwa Marktimpulse für emissionsärmere Produkte und Dienstleistungen („grüne Leitmärkte“), die Unterstützung innovativer Lösungen sowie Beiträge zu Resilienz, Wettbewerbsfähigkeit und strategischer Autonomie. Diese Effekte stehen jedoch nicht im Zentrum der vorliegenden Spending Review, sondern sind als ergänzender Nutzen einer kohärenten, langfristig ausgerichteten Beschaffungspolitik zu verstehen.

Insgesamt zeigt die Spending Review, dass nachhaltige öffentliche Beschaffung ein relevantes, bisher aber noch nicht vollständig ausgeschöpftes Instrument zur Verbindung von Klima- und Budgetpolitik darstellt. Die erarbeiteten Empfehlungen sollen dazu beitragen, budgetrelevante Klimawirkungen künftig systematischer in Beschaffungsentscheidungen zu berücksichtigen, bestehende Instrumente weiterzuentwickeln und die öffentliche Beschaffung stärker als strategischen Hebel für eine kosteneffektive Zielerreichung zu nutzen. Damit leistet die Spending Review einen Beitrag zur Weiterentwicklung des Green-Budgeting-Ansatzes des Bundes und zur langfristig tragfähigen Ausrichtung öffentlicher Finanzmittel im Sinne ökologischer und fiskalischer Nachhaltigkeit.

## 6. Auflistung der Empfehlungen

Nr.	Titel der Empfehlung	Inhalt der Empfehlung
E 1	<b>Nachhaltige öffentliche Beschaffung in wissenschaftlichen Studien berücksichtigen und analysieren</b>	In vorliegenden Studien zu budgetären Kosten und Risiken für Österreich durch klimapolitisches Nicht-Handeln wurden die Beschaffungsdimensionen bisher nur am Rande behandelt, obwohl deren erhebliche Auswirkungen immer wieder hervorgehoben werden. Daher wird empfohlen, die nachhaltige öffentliche Beschaffung in künftigen Studien regelmäßig miteinzubeziehen und deren Beitrag zur Erreichung der österreichischen Klimaziele systematisch zu evaluieren. Um die gewonnenen Erkenntnisse zukünftig in die budgetäre Steuerung integrieren zu können, ist die Kompatibilität mit der Green Budgeting Methode des Bundes sicherzustellen.
E 2	<b>Zusammenführung bestehender Beschaffungsstrategien</b>	Unter Bedachtnahme auf den in der “Industriestrategie Österreich 2035” vorgesehenen “Aktionsplan strategische öffentliche Beschaffung” wird empfohlen, unter besonderer Berücksichtigung der budgetären Auswirkungen, die naBe-Steuerungsgruppe damit zu befassen, im Zusammenwirken mit der Task Force Industrie, der Bundesbeschaffung GmbH und der Initiative für innovationsfördernde öffentliche Beschaffung die Zusammenführung der diversen bestehenden Beschaffungsstrategien voranzutreiben und ein klares, kohärentes Zielbild zu zeichnen.
E 3	<b>Ausarbeitung der Priorisierung der Lebenszykluskosten durch die naBe-Plattform</b>	Es empfiehlt sich, dass die naBe-Plattform unter Einbindung der naBe-Beauftragtengruppe und mit Unterstützung des Umweltbundesamtes konkrete Operationalisierungen der im § 20 Abs. 5

		<p>BVergG 2018 neu eingeführten ökologischen Aspekte der Priorität der Lebenszykluskosten und der Flächeninanspruchnahme ausarbeitet, da beide Dimensionen in engem Zusammenhang mit Klimarisiken stehen. Nur durch klare Anleitungen für beschaffende Stellen können diese Aspekte letztlich realisiert werden. Nach erfolgreicher Durchführung von Pilotprojekten sollen die daraus gewonnenen Erfahrungen im Rahmen der Mittelfristplanung unter Berücksichtigung der aktuellen budgetären Rahmenbedingungen übersichtlich in einem Leitfaden dargestellt werden.</p>
<b>E 4</b>	<b>Analyse der Informationsverpflichtungen aus Berichten</b>	<p>Nach Abschluss des Projekts wird empfohlen, die naBe-Steuerungsgruppe mit der Analyse der Ergebnisse sowie mit Überlegungen von Maßnahmen zur Verwertung der mit dem Vergaberechts-gesetz 2026 einhergehenden neuen Informationsverpflichtungen (eForms), insbesondere zu strategischen Beschaffungsvorgängen zu befassen. Um diese Analyse rasch voranzutreiben, sollten Synergiepotenziale mit dem bereits laufenden OECD-Projekt „Digitale Transformation des öffentlichen Beschaffungswesens“ im Zuge der weiteren Koordination gezielt genutzt werden.</p>
<b>E 5</b>	<b>Methodische Einbindung des Green-Budgeting Ansatzes in die naBe-Steuerungsgruppe</b>	<p>Aufgrund der signifikanten Bedeutung der budgetären Auswirkungen durch die öffentliche Beschaffung, des notwendigen Ausbaus der nachhaltigen Beschaffung und der hierfür herzustellenden Kompatibilität mit der der budgetären Logik entstammenden Green Budgeting Methode des Bundes erscheint eine methodische Einbindung der “Green Budgeting“-Expertinnen und Experten im BMF zielführend.</p>
<b>E 6</b>	<b>Berücksichtigung finanzieller Risiken durch eine</b>	<p>Es wird empfohlen, in den Beschaffungsgruppenstrategien der BBG darzustellen, welche</p>

	<b>mögliche Klimazielverfehlung in den Beschaffungsstrategien der BBG</b>	Methoden und Vorgehensweisen geeignet sind, um finanzielle Risiken durch eine mögliche Verfehlung der Klimaziele zu verringern. Dies soll – nach vorheriger Prüfung – vornehmlich für die Klimazielarchitektur relevanter Beschaffungsgruppen (z.B. Mobilität) erfolgen, wobei auch die budgetären Auswirkungen durch allfällige höhere Produktkosten zu berücksichtigen wären.
<b>E 7</b>	<b>Prüfung der Erfassung der budgetären Risiken durch Klimazielverfehlungen</b>	Durch die naBe-Plattform soll geprüft werden, ob die Erkenntnisse hinsichtlich der nachhaltigen Beschaffung, insbesondere zu den budgetären Risiken infolge einer Verfehlung der Klimaziele stärker erfasst werden könnten. Dabei sollen Überlegungen angestellt werden, ob und wie eine verwaltungseffiziente Quantifizierung bzw. Metrifizierung und dadurch Messbarkeit durch Kennzahlen im Jahresverlauf möglich wäre, wobei auch die Möglichkeit einer KI-basierten Lösung geprüft werden sollte.
<b>E 8</b>	<b>Klarstellung zum Begriff „günstiger“ gemäß § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz</b>	Der Erwerb einer preisgünstigeren, jedoch weniger energieeffizienten Ware stellt keinen Gegenstand des Ausnahmekatalogs gemäß § 4 Abs. 2 Z 2 BB-GmbH-Gesetz dar, da es sich um unterschiedliche Waren handelt, auf die die Voraussetzungen der genannten Gesetzesbestimmung keine Anwendung finden. Die Voraussetzung der genannten Bestimmung greift nur bei gleichem Leistungsinhalt und gleichen sonstigen vertraglichen Konditionen im Vergleich zu den von der BBG beschafften Waren. Es wird daher angeregt, die betroffenen naBe-Kriterien im Anwendungsbereich des § 95 BVergG 2018 an dessen Vorgaben in Sachen Energieeffizienz mit Blick auf die gesamten Lebenszykluskosten anzupassen.

E 9	<b>Fuhrparkmanagement Dekarbonisierung</b>	Es wird empfohlen, eine Fuhrparkevaluierung mit dem Ziel einer möglichst effizienten und entsprechend dem Einsatzzweck der Fahrzeuge gestaffelten Dekarbonisierung des Fuhrparks obligatorisch für jedes Ressort durchzuführen. Dabei sollen auch infrastrukturelle Erfordernisse abgeklärt und eine wirtschaftliche Betrachtung im Hinblick auf die TCO vorgenommen werden.
E 10	<b>Fuhrparkmanagement Leasing</b>	Es wird empfohlen zu prüfen, ob Leasingmodelle im Fuhrparkmanagement als Standard für alle Bundesdienststellen etabliert werden können bzw. der Kauf von Fahrzeugen nur noch in definierten Ausnahmefällen zugelassen werden soll. Dabei sind auch die budgetären Auswirkungen zu prüfen.
E 11	<b>Analyse des Immobilienmanagements und dessen Wechselwirkungen mit budgetären Risiken</b>	Es wird empfohlen, institutionenübergreifend die Auswirkungen der Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) und des Energieeffizienzgesetzes (EEffG) auf das Immobilienmanagement des Bundes zu prüfen. Dabei sollen insbesondere Finanzierungs- und Beauftragungsstrukturen sowie die daraus resultierenden Anreizwirkungen zwischen Eigentümer- und Nutzerebene analysiert werden. Auf dieser Grundlage sollen bestehende Investitionshemmnisse identifiziert und Handlungsoptionen zur Reduktion budgetärer Klimarisiken unter Bedachtnahme auf die budgetären Rahmenbedingungen abgeleitet werden.
E 12	<b>Weiterentwicklung der Hochbaukriterien des Nationalen Aktionsplans für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung (naBe) und Integration von zirkulärer Bauweise</b>	Es wird empfohlen, Kriterien für die Errichtung und Sanierung von kreislauffähigen Gebäuden in den naBe zu integrieren, um Ressourceneffizienz, Emissionsreduktion und die Verlängerung der Nutzungsdauer von Gebäuden zu fördern.

E 13	<p><b>Engere Vernetzung zwischen Beschaffung und den relevanten Bedarfsträgern im Lebensmittelbereich</b></p>	<p>Es wird empfohlen, durch die zuständigen Ressorts, unter Einbindung der Nationalen Ernährungskommission (NEK), im Lebensmittelbereich verschiedene Optionen zur besseren Vernetzung von Beschaffung und Bedarfsträgern zu prüfen. Darauf aufbauend sollen geeignete Ansätze im Ernährungs- und Beschaffungsbereich weiterentwickelt, erprobt und anschließend skaliert werden, wobei ein besonderer Fokus auf kostengünstige Lösungen sowie auf den wiederkehrenden Verpflegungsdienst gelegt werden könnte.</p> <p>Ebenso sollte eine Einschätzung erfolgen, inwiefern nachhaltige Beschaffungskriterien zur Reduktion klima- und budgetbezogener Risiken beitragen können und welche Möglichkeiten bestehen, Bedarfsträger in die Lage zu versetzen, emissionsärmere Lebensmittel- und Verpflegungsoptionen ohne zusätzlichen Aufwand zu wählen.</p>
E 14	<p><b>Bessere Berücksichtigung der budgetären Risiken möglicher Klimazielverfehlungen im Zuge der WFA-Erstellung des naBe-Kriterienkatalogs</b></p>	<p>Es wird empfohlen, im Zuge der WFA-Erstellung durch das erstellende Ressort des naBe-Kriterienkatalogs für Lebensmittel und Verpflegungsdienstleistungen zu prüfen, in welcher Form budgetäre Risiken im Zusammenhang mit der Erreichung der Klimaziele zukünftig besser berücksichtigt werden können. Dabei ist auch die Möglichkeit einer KI-basierten Lösung durch dieses Ressort zu prüfen.</p>
E 15	<p><b>Methodik und Standards der Lebenszykluskostenrechnung</b></p>	<p>Den relevanten Stakeholdern wird empfohlen, Überlegungen zur Methodik der Lebenszykluskostenrechnung anzustellen und Standards festzulegen, um unter Berücksichtigung der aktuellen budgetären Rahmenbedingungen die Lebenszykluskostenrechnung als bevorzugtes Bewertungsmodell anwenden zu können. Dabei sollen die Initialkosten nicht isoliert oder überproportional gewichtet werden, sondern ausschließlich im</p>

		<p>Verhältnis zu ihrem Anteil an den gesamten Lebenszykluskosten. So wird vermieden, dass wirtschaftlich sinnvollere Lösungen mit höheren Anfangskosten, aber niedrigeren laufenden Kosten, schlechter bewertet werden.</p> <p>Außerdem könnten dadurch Zielkonflikte sichtbar gemacht und idealerweise bei entsprechender Governance auch Fehlanreize durch getrennte Budgetverantwortlichkeiten verringert werden.</p>
<b>E 16</b>	<b>Nutzung/Aufbau einer standardisierten Datenbasis</b>	<p>Für zentrale Beschaffungskategorien sollten die zuständigen Gremien verstärkt auf die Verwendung standardisierter CO<sub>2</sub>- und Lebenszyklusdaten hinwirken und gegebenenfalls deren Ausbau und Erweiterung vorantreiben, um eine vergleichbare Bewertung von Emissionen und Lebenszykluskosten zu ermöglichen. Dabei kann auf bestehende Instrumente und Datenquellen wie den naBe-Aktionsplan, europäische LCA-Datenbanken sowie bestehende Studien zu zukünftigen Entwicklungen von Emissionen und CO<sub>2</sub>-Preisen aufgebaut werden.</p>
<b>E 17</b>	<b>Berücksichtigung der Erkenntnisse der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen“ in der nachhaltigen Beschaffung</b>	<p>Es wird empfohlen, im Rahmen der nachhaltigen Ausrichtung der öffentlichen Beschaffung die im Bundesministerium für Finanzen im Zuge der Arbeitsgruppe „Kontraproduktive Anreize und Subventionen“ erarbeiteten und auf den Bereich Beschaffung übertragbaren Methoden, Erkenntnisse und Empfehlungen im Sinne einer effizienten und effektiven Verwendung öffentlicher Mittel systematisch zu berücksichtigen.</p>
<b>E 18</b>	<b>Berücksichtigung von klimainduzierten Risiken bereits in der Ausschreibung</b>	<p>Es wird empfohlen zu prüfen, ob klimainduzierte Risiken unter Berücksichtigung der budgetären Rahmenbedingungen bereits bei der Ausschreibung, insbesondere für umfangreichere und langfristige Beschaffungsprojekte beachtet werden</p>

		sollten, um Risiken, die durch die Klima-Auswirkungen der jeweiligen Beschaffungsprojekte hervorgerufen werden, frühzeitig zu erkennen.
<b>E 19</b>	<b>Prüfung der Anwendbarkeit des Klimacheck-Tools auf Beschaffungsprozesse</b>	Es wird empfohlen, durch die naBe-Plattform unter Einbindung der naBe-Beauftragtengruppe zu prüfen, ob die dem Klimacheck-Tool des BMLUK in seiner jetzigen Form zugrunde liegenden Modelle und Kalkulationsgrundlagen systematisch für Beschaffungsprozesse anwendbar sind. In weiterer Folge wird angeregt, in der praktischen Anwendung zu testen, ob das Klimacheck-Tool in seiner jetzigen Form den Anforderungen von Beschaffungs- und Vergabeprozessen entspricht und falls nicht, ob und wie es konkret angepasst oder weiterentwickelt werden kann.
<b>E 20</b>	<b>Vorantreiben der Bündelung von Beschaffungen und Einführung einheitlicher Standards</b>	Es wird empfohlen, die Bemühungen zur verstärkten Nutzung der BBG und damit einhergehend der positiven Wirkungen der Bündelung von Beschaffungen und der Sicherstellung einheitlicher Standards weiter voranzutreiben. Dies ermöglicht einen geringeren Verwaltungsaufwand und eine bessere Planbarkeit der Beschaffungsprozesse. Gleichzeitig trägt dies zum Aufbau von Know-how für die Anwendung von Lebenszykluskostenrechnungen, zur Verbesserung der Informationsgrundlagen und zu einer standardisierten Erfassung von Klimafaktoren bei.
<b>E 21</b>	<b>Weiterentwicklung des naBe Aktionsplans hinsichtlich seines Beitrags zur Klimazielerreichung</b>	Der naBe-Aktionsplan ist im Zuge der angekündigten Maßnahme der Industriestrategie, einen Aktionsplan für strategische öffentliche Beschaffung zu errichten, gesamthaft zu prüfen. Ein Konzept zur Weiterentwicklung soll mit Unterstützung der naBe-Beauftragtengruppe bis Herbst 2027 erarbeitet werden, in dem auch die Beiträge zur Klimazielerreichung und bester verfügbarer

		Praktiken im Bund deutlicher herausgearbeitet werden. Hierbei sollen auch die budgetären Auswirkungen für die öffentlichen Auftraggeber und die bisherigen Erfahrungen mit dem naBe-Aktionsplan (Evaluierung) dargestellt werden.
<b>E 22</b>	<b>Prüfung des naBe-Aktionsplans als mögliches Instrument zur Verankerung der Berücksichtigung von CO<sub>2</sub> Bepreisung und (budgetären) Klimakosten</b>	Es wird empfohlen, zu prüfen, inwiefern der naBe-Aktionsplan die ausreichende verbindliche Qualität hat, als ordnungspolitisches Steuerungsinstrument zu dienen, um CO <sub>2</sub> -Bepreisungen und Klimakosten im Vergabeverfahren verbindlich zu berücksichtigen.

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überblick über die Kostenkategorien.....	54
Tabelle 2: Der europäische Rechtsrahmen im Überblick.....	79
Tabelle 3: Überblick über die EU-Richtlinien.....	79
Tabelle 4: Weitere strategische Programme .....	80

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Spending Reviews im Rahmen des ARP .....	4
Abbildung 2: EU Klima Governance.....	17
Abbildung 3: BBG-Zielarchitektur.....	32
Abbildung 4: BBG Portfolio.....	35
Abbildung 5: Kostendimensionen im Lebenslauf eines Gebäudes .....	38
Abbildung 6: Struktur der Gemeinschaftsverpflegung in Österreich.....	43
Abbildung 7: Einkaufsanalyse des Wiener Gesundheitsverbundes.....	44
Abbildung 8: Überblick über die Kostenkonzepte.....	52
Abbildung 9:Verfahrensdokumentation/TCO-Analysestruktur .....	82

# Anhang

Tabelle 2: Der europäische Rechtsrahmen im Überblick

<b>Art. 11 AEUV</b>	Integration von Umweltbelangen in alle Politikbereiche, inkl. Vergaberecht.
<b>European Green Deal &amp; Europäisches Klimagesetz (EU 2021/1119)<sup>48</sup></b>	Nutzung der öffentlichen Beschaffung als Instrument zur Klimaneutralität.
<b>Energieeffizienzrichtlinien (2012/27/EU und 2023/1791)</b>	Verpflichtung zur Energieeffizienz als horizontaler Grundsatz; Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors.
<b>Emissionsreduktion (EU-Verordnung 2018/842)</b>	Nationale Verpflichtung zur Treibhausgasreduktion – auch über Beschaffungspolitik umzusetzen.
<b>Kreislaufwirtschaft (COM(2020) 98)</b>	„Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“ <sup>49</sup> . Einer der zentralen Bausteine des European Green Deal, zielt darauf ab, die europäische Wirtschaft nachhaltiger, ressourceneffizienter und wettbewerbsfähiger zu machen.

**EU-Richtlinien<sup>50</sup> legen den Rahmen für Vergaben in der EU fest**, inklusive zulässiger Berücksichtigung von Umwelt-, Sozial- und Innovationsaspekten und sind dadurch auch Grundlage für das nationale Recht.

Tabelle 3: Überblick über die EU-Richtlinien

<b>Richtlinie 2014/24/EU</b>	Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe (EU-weit), Ober- und
------------------------------	--

<sup>48</sup> <https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal>

<sup>49</sup> <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication>

<sup>50</sup> <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication>

	Unterschwellenvergaben. Diese Richtlinie erlaubt ausdrücklich die Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialkriterien bei Vergaben.
<b>Richtlinie 2014/25/EU</b>	Richtlinie über die Vergabe von Aufträgen durch Sektorenauftraggeber (Wasser-, Energie-, Verkehrsversorgung, Postdienste etc.). Auch hier sind ökologische und soziale Kriterien zulässig.
<b>Richtlinie 2014/23/EU</b>	Richtlinie über die Vergabe von Konzessionen, deren Umsetzung in Österreich durch das nationale Gesetz für Konzessionsvergaben erfolgte.
<b>Sonstige</b>	Optional/relevant je nach Beschaffungsbereich bestehen Sektor- bzw. Spezial-Richtlinien wie zB. die Clean Vehicle Directive (2009/33/EG) bzw. neuere Folgevarianten (für Beschaffung von Fahrzeugen), soweit in nationales Recht übernommen.

Tabelle 4: Weitere strategische Programme

<b>Sustainable Development Goals (SDGs)<sup>51</sup></b>	Insbesondere SDG 7, 12 und 15: Öffentliche Beschaffung als Hebel für Ressourcenschonung, Abfallvermeidung und Klimaschutz
<b>Österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie (2022)<sup>52</sup></b>	Fordert die ausdrückliche Verankerung von Nachhaltigkeit im Vergaberecht

<sup>51</sup> <https://sdgs.un.org/goals>

<sup>52</sup> [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr%3A9377ecf9-7de5-49cb-a5cf-7dc3d9849e90/Kreislaufwirtschaftsstrategie\\_2022.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr%3A9377ecf9-7de5-49cb-a5cf-7dc3d9849e90/Kreislaufwirtschaftsstrategie_2022.pdf)

<b>Energie- und Klimaplan</b>	Festlegung von Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen und Förderung erneuerbarer Energien
<b>Biodiversitätsstrategie</b>	Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt, Integration ökologischer Aspekte in Planung und Beschaffung
<b>Bioökonomiestrategie</b>	Unterstützung nachhaltiger biobasierter Wirtschaft und Innovationen in biobasierten Produkten
<b>Masterplan Rohstoffe 2030</b>	Sicherung strategischer Rohstoffversorgung und Förderung nachhaltiger Rohstoffnutzung
<b>FTI-Strategie 2023</b>	Rahmen für Forschung, Technologie und Innovation zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit
<b>Regierungsprogramme (XXVII./XXVIII. GP)<sup>53</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau der Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz, Reparaturfähigkeit</li> <li>• Stärkung des Bestbieterprinzips und der Total Cost of Ownership (TCO)</li> </ul>

---

<sup>53</sup> [https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr%3A8d78b028-70ba-4f60-a96e-2fca7324fd03/Regierungsprogramm\\_2025-2029.pdf](https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr%3A8d78b028-70ba-4f60-a96e-2fca7324fd03/Regierungsprogramm_2025-2029.pdf)

Abbildung 9:Verfahrensdokumentation/TCO-Analysestruktur

<b>TCO-Analyse (Mitbefassung KompZen TCO)</b>	<p><b>Beurteilung der TCO-Analyse-Relevanz</b></p> <p><i>Welche TCO Faktoren sind in welchem Ausmaß und für welche Laufzeit relevant; Inwieweit spielen ein allfälliger Restwert und/oder Laufzeitoptimierung eine Rolle; Mitbefassung des KompZen TCO bei der Befüllung dieses Feldes. Fokus auf Lieferleistungen; TCO-Analyse-Relevanz von Dienstleistungen ist nur gegeben, wenn darin spezifische TCO-relevante Lieferleistungen enthalten sind oder eine weiterführende TCO-Analyse aus einkaufsstrategischen geboten scheint – also eine der beiden nachfolgenden Fragestellungen mit „JA“ zu beantworten ist. (Die grundsätzliche TCO-Relevanz einer Dienstleistung allein, bedingt noch keine TCO-Analyse-Relevanz)</i></p>																																																																				
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">TCO-Analyserelevanz gegeben?</td> <td style="text-align: center;">AUSWAHLFELD</td> </tr> <tr> <td>Wenn JA, Betrachtungszeitraum?</td> <td style="text-align: center;">Anzahl <span style="float: right;">AUSWAHLFELD</span></td> </tr> </table>	TCO-Analyserelevanz gegeben?	AUSWAHLFELD	Wenn JA, Betrachtungszeitraum?	Anzahl <span style="float: right;">AUSWAHLFELD</span>																																																																
TCO-Analyserelevanz gegeben?	AUSWAHLFELD																																																																				
Wenn JA, Betrachtungszeitraum?	Anzahl <span style="float: right;">AUSWAHLFELD</span>																																																																				
	<p><b>Kriterienkatalog</b></p> <p><i>Ein Kriterium der Nachtransaktionsphase ist dann anzuführen, wenn von einem geschätzten TCO-Kostenanteil von mindestens 5% über die gesamte Nutzungsdauer auszugehen ist.</i></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;">Transaktionsphase</th> <th style="width: 5%;">JA</th> <th style="width: 15%;">Kostenanteil in %</th> <th style="width: 40%;">Bemerkung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Einstandspreis (inkl. aller Kosten VOR Abnahme)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Nach-Transaktionsphase</b></td> <td style="text-align: center;"><b>JA</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Kostenanteil in %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Bemerkung</b></td> </tr> <tr> <td>Installation (ohne Abnahme)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Customizing</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Schulung</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Ausfallzeiten, -kosten, Reklamationskosten, Rücksendung</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Ersatzteilkosten</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Wartungs-, Reparaturkosten oder Ersatzvornahme</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Energiekosten</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Weitere Betriebsmittel</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Garantieverlängerung</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Lagerkosten</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Restwert</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Entsorgungskosten</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>Refurbishing</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> <tr> <td>(Liste erweiterbar)</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td></td> <td>Erläuterung wenn JA</td> </tr> </tbody> </table>	Transaktionsphase	JA	Kostenanteil in %	Bemerkung	Einstandspreis (inkl. aller Kosten VOR Abnahme)	<input type="checkbox"/>			<b>Nach-Transaktionsphase</b>	<b>JA</b>	<b>Kostenanteil in %</b>	<b>Bemerkung</b>	Installation (ohne Abnahme)	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Customizing	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Schulung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Ausfallzeiten, -kosten, Reklamationskosten, Rücksendung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Ersatzteilkosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Wartungs-, Reparaturkosten oder Ersatzvornahme	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Energiekosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Weitere Betriebsmittel	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Garantieverlängerung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Lagerkosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Restwert	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Entsorgungskosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	Refurbishing	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA	(Liste erweiterbar)	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA
Transaktionsphase	JA	Kostenanteil in %	Bemerkung																																																																		
Einstandspreis (inkl. aller Kosten VOR Abnahme)	<input type="checkbox"/>																																																																				
<b>Nach-Transaktionsphase</b>	<b>JA</b>	<b>Kostenanteil in %</b>	<b>Bemerkung</b>																																																																		
Installation (ohne Abnahme)	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Customizing	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Schulung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Ausfallzeiten, -kosten, Reklamationskosten, Rücksendung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Ersatzteilkosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Wartungs-, Reparaturkosten oder Ersatzvornahme	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Energiekosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Weitere Betriebsmittel	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Garantieverlängerung	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Lagerkosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Restwert	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Entsorgungskosten	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
Refurbishing	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
(Liste erweiterbar)	<input type="checkbox"/>		Erläuterung wenn JA																																																																		
	<p><i>Sofern der (Einstands-)Preis inkl. ev. anfallender Kosten VOR Abnahme – z.B. Transport, Montage, Bemusterung/Tests, Zölle &amp; Abgaben weniger als 70% der TCO ausmacht, sind die Werte des Kriterienkatalogs zusätzlich in das interne Nachschlage- und Dokumentationsheet zu übertragen. <a href="#">Link</a></i></p> <p><b>Konklusion und Maßnahmen</b></p> <p><i>Hier ist festzuhalten, wie sich obige Ausführungen auf die strategische Umsetzung des Verfahrens auswirken (Preisblatt, Bewertungsmodell, Pönalen, vertragliche Regelungen, MUSS-Kriterien etc.). So ferne Im Bewertungsmodell externe Kostenparameter enthalten sind (z.B. Kraftstoff, Stromverbrauch...) ist hier auch anzugeben, mit welchen Einheitskosten (kWh; l Dieselkraftstoff...) diese berücksichtigt werden. Gegebenenfalls sind die entsprechenden Werte diesbezüglicher BBG-Verträge zur Anwendung zu bringen (Stromvertrag, Tankkartenvertrag...)</i></p>																																																																				

Quelle: BBG

# Abkürzungen

Abk.	Abkürzung
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AMA	Agrarmarkt Austria
ARP	Aufbau- und Resilienzplan
Art.	Artikel
AT	Austria
ASFINAG	ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG
AVV Klima	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistungen
BBG	Bundesbeschaffung GmbH
BB-GmbH-Gesetz	Bundesgesetz über die Errichtung der Bundesbeschaffung GmbH
BEHG	Brennstoffemissionshandelsgesetz
BEV	Battery Electric Vehicle
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BHG	Bundeshaushaltsgesetz
BIG	Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMJ	Bundesministerium für Justiz
BMLV	Bundesministerium für Landesverteidigung
BMLUK	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft

BVergG 2018	Bundesvergabegesetz
BVergGKonz 2018	Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018
BVergGVS 2012	Bundesvergabegesetz Verteidigung und Sicherheit 2012
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw.	beziehungsweise
C	Celsius
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2</sub> e	CO <sub>2</sub> -Äquivalent
CRREM	Carbon Risk Real Estate Monitor
CSRD	Corporate Sustainability Reporting Directive
dh.	das heißt
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EEffG	Bundes-Energieeffizienz-Gesetz
EEO	Energy Efficiency Obligation
EFS	EFS Unternehmensberatung GesmbH
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive
EPD	Environmental Product Declaration
e-Shop	online Shop
ESR	Effort Sharing Regulation
et al.	et alii
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EU ETS	europäischer Emissionshandel
EUR	Euro
F-Gase	fluorierte Treibhausgase
FÖIR	Forum „Österreich ist regional“
FTI	Forschung, Technologie und Innovation
G	Gesetz
GP	Gesetzesperiode

gem.	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
gv.	Government
H <sub>2</sub>	Wasserstoff
IIGCC	Institutional Investors Group on Climate Change
IMIB	Immobilien und Industriebeteiligungen GmbH
inkl.	inklusive
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IT	Informationstechnologie
iZm	im Zusammenhang mit
JVA	Justizvollzugsanstalt
KPC	Kommunalkredit Public Consulting
KFZ	Kraftfahrzeug
KI	Künstliche Intelligenz
km	Kilometer
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KompZen TCO	Kompetenzzentrum TCO
LCA	Life Cycle Assessment
LCC	Life Cycle Costing
LFP	Langfristige Budgetprognose
LKW	Lastkraftwagen
LULUCF	Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft
leg. Cit	legis citate (= die zitierte Gesetzesstelle)
LZ-Kostenrechnung	Lebenszyklus-Kostenrechnung
Mio.	Millionen
naBe	Nachhaltige Beschaffung
naBe-Aktionsplan	Österreichischer Aktionsplan für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung
NEK	Nationale Ernährungskommission

Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
PKW	Personenkraftwagen
RL	Richtlinie
RRF	Recovery and Resilience Facility
S.	Sektor
s.	siehe
SanktG	Sanktionengesetz 2024
SDGs	Sustainable Development Goals
SFBG	Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz
SFDR	Sustainable Finance Disclosure Regulation
SR	Spending Review
t	Tonnen
TCO	Total cost of ownership
THG	Treibhausgas
TJ	Terajoule
TU Graz	Technische Universität Graz
ua.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VCS	Verified Carbon Standard
va.	vor allem
WFA	Wirkungsorientierte Folgenabschätzung
vgl.	vergleiche
WIFO	Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung
WWF	World Wide Fund for Nature
www.	World Wide Web
Z	Ziffer
zB.	zum Beispiel

