

## Europäische Kommission trifft BMK

### Ein Austausch auf nationaler und europäischer Ebene über nachhaltige Rahmenbedingungen für die öffentliche Beschaffung

Was sind die Zukunftsaussichten für die nachhaltige Beschaffung in der öffentlichen Verwaltung und welche Bedeutung haben der europäische Green Deal, Lebenszykluskosten und nationale Klimastrategien? Einblicke in die strategische Ausrichtung auf nationaler und europäischer Ebene mit einem Schwerpunkt auf Mobilität liefert das folgende Interview mit →



**Andreas Tschulik**  
Leiter der Abteilung  
„Integrierte Produktpolitik,  
Betrieblicher Umweltschutz  
und Technologie“ im BMK

#### Arbeitsschwerpunkte

Andreas Tschulik leitet im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) die Abteilung „Integrierte Produktpolitik, betrieblicher Umweltschutz und Umwelttechnologie“. Aufgabenbereiche der Abteilung sind unter anderem die nachhaltige öffentliche Beschaffung, das Österreichische sowie das Europäische Umweltzeichen, Umweltmanagement, EMAS sowie die Forcierung von Umwelttechnologien und Kreislaufwirtschaft.



**Katharina Knapton-Vierlich**  
Leiterin des Referats  
Vergabepolitik in der  
Europäischen Kommission

#### Arbeitsschwerpunkte

Katharina Knapton-Vierlich leitet seit 2018 das Referat für Vergabepolitik in der Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und Klein- und Mittelunternehmen. Ziel und Auftrag des Referates ist es, öffentlichen Einkaufenden dabei beizustehen, dass ihre Investitionen ihren Anteil dazu beitragen, die Zukunftsfähigkeit Europas zu garantieren. Unterstützt werden insbesondere die nachhaltige, soziale und innovative Vergabe als Instrument für eine widerstandsfähige europäische Wirtschaft.

***2019 und damit vor der Krise haben Sie beim 6. Deutschen Vergabetag auf den tiefen Wandel der öffentlichen Vergabe hingewiesen, strategischer also grüner und sozialer muss sie werden, was ist seither geschehen? Und welchen Einfluss hat die Pandemie auf die Strategieentwicklung?***

**Katharina Knapton-Vierlich (KV):** An der Grundausrichtung hat sich seitdem nichts geändert. Ganz im Gegenteil. Bei der Gestaltung des Wiederaufbaus nach der Pandemie ist es notwendiger als je zuvor, dass öffentliche Auftraggeber das Ihrige beitragen, dass wir nicht weitermachen wie bisher. Es gibt keine Alternativen zu Nachhaltigkeit, digitaler Transformation und Innovation. Die Pandemie hat unsere wirtschaftlichen Prognosen über den Haufen geworfen. Aber sie hat gleichzeitig auch das Engagement der EU und ihrer Mitgliedsstaaten für unser aller Wohlergehen auf eine neue Ebene gehoben. Die Aufbau- und Resilienzfaszilität ist Zeichen unseres gemeinsamen Engagements. Wir werden fast 700 Milliarden Euro in den Wiederaufbau investie-

ren. Damit möchten wir insbesondere 14 Kernbereiche vorantreiben. Dabei geht es zum Beispiel um Bau, Mobilität, Gesundheit und um erneuerbare Energien.

***Wie reagiert die Bundesregierung in Österreich auf diesen Wandel in der öffentlichen Beschaffung, welche Strategien sind hier vordergründig?***

**Andreas Tschulik (AT):** Die Bundesregierung hat in ihrem aktuellen Regierungsprogramm das Thema der nachhaltigen öffentlichen Beschaffung stark hervorgehoben, einer der Punkte ist der Auftrag zur Überarbeitung des Österreichischen Aktionsplans für eine nachhaltige öffentliche Beschaffung (kurz: naBe-Aktionsplan), ein anderer die Versorgung der Bundesdienststellen mit Strom aus erneuerbaren Quellen. Die Revisionsarbeiten zum naBe-Aktionsplan wurden unter Beteiligung einer breiten Gruppe an Stakeholdern und unter Einbezug aller Ebenen der verschiedenen Gebietskörperschaften realisiert.

***Der europäische Green Deal ist die Antwort der EU auf die Klimakrise – Stichwort Klimaneutralität bis 2050 –, was wird das konkret für die öffentliche Beschaffung in den nächsten Jahren bedeuten?***

**KV:** Öffentliche Auftraggeber sind gemeinsam für ungefähr 14% des BIP verantwortlich und das hat transformative Kraft. Diese Kraft müssen wir nutzen. Als erstes müssen wir uns von einem Verständnis der Wirtschaftlichkeit verabschieden, das nur auf den Preis achtet und unsere wirklich wichtigen Herausforderungen übersieht, ja sie sogar als Ablenkung von der sparsamen Nutzung öffentlicher Mittel sieht. Öffentliche Auftraggeber müssen in die richtigen Projekte investieren, zukunftsweisende Schulen bauen, ehrgeizige Mobilitätskonzepte unterstützen und realisieren.

Wir wollen öffentlichen Auftraggebern mit Rat und Tat, aber auch mit legislativer Unterstützung beistehen. Wir werden gemeinsam mit allen Stakeholdern ein Paket von Hilfe- und Unter-

stützungsleistungen entwickeln. Zum Beispiel werden wir Leitlinien für öffentliche Infrastrukturprojekte veröffentlichen, von der Projektdefinition über die Planung bis zum Ende der Ausführung. Wir werden diese Leitlinien mit der Möglichkeit, sich von der Kommission die Vereinbarkeit der Projekte mit den europäischen Vorgaben bestätigen zu lassen, ergänzen. Unser mittelfristiges Ziel ist es, öffentliche Projekte in die EU Taxonomie zu integrieren, um die Finanzierung grüner öffentlicher Projekte zu erleichtern und voranzutragen. Insgesamt setzen wir dabei auf europäische Netzwerke, die wir aufbauen und verstärken möchten, in denen sich Auftraggeber austauschen, vernetzen, inspirieren und gegenseitig vorantreiben. Wir freuen uns insbesondere, dass Österreich bei manchen Initiativen ganz vorne dabei ist. Nicht zuletzt finanzieren wir auch Projekte, die das ganze exemplarisch umsetzen, mit den Big Buyers for Climate and Environment (BBCE).

***Die Kreislaufwirtschaftsstrategie kann nur mit Unterstützung der öffentlichen Auftraggeber gelingen, was wiederum bietet die EU als Unterstützung an und was sind diese erwarteten Leistungen an die öffentlichen Auftraggeber?***

**KV:** Wir erwarten und unterstützen vor allem den Paradigmenwechsel weg von der Wirtschaftlichkeit, verstanden als einen möglichst niedrigen Preis hin zu der Erkenntnis, dass die öffentlichen Beschaffenden eine ganz wesentliche Rolle bei der „Green Transition“ zu spielen haben und dieser auch gerecht werden müssen. In vielen Mitgliedsstaaten sehen wir, dass die Verwaltungsorganisation diesen Paradigmenwechsel nicht erleichtert. Oft sind die verschiedenen Bereiche von der ersten Planung bis zur Realisation eines Projekts sehr stark organisatorisch voneinander getrennt, sodass sich gute Ideen am Ende nur schwer durchsetzen. Ich sehe zum Beispiel in Deutschland, dass diejenigen, die Vergabeverfahren führen, selten Einfluss auf die Planung des Projektes haben.

Wichtig ist für mich, dass öffentliche Beschaffung als eine integrative Staatsfunktion wahrgenommen wird, in der alle Akteure zusammenarbeiten. Wir können unseren Beitrag im Wesentlichen dadurch leisten, dass wir diese Akteure zusammenbringen. Dabei werden wir uns auf die großen Infrastrukturprojekte konzentrieren. Die BBG hat schon immer verstärkt anderen Mitgliedsstaaten geholfen, ich denke das ist etwas sehr Wertvolles.

***Das BMK koordiniert aktuell eine österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie. Welche Rolle wird darin die öffentliche Beschaffung spielen? Welche Querverbindungen gibt es zur EU-Strategie?***

**AT:** Das Arbeitsprogramm der Bundesregierung sieht die Erarbeitung einer österreichischen Kreislaufwirtschaftsstrategie vor. Wir haben konkret im letzten Herbst 2020 die Arbeiten dafür aufgenommen. Darin wird auch die öffentliche Beschaffung eine wichtige Rolle spielen. Durchaus analog zu anderen natio-

nenalen Strategien zum Beispiel zur österreichischen Klimastrategie, in der auch die öffentliche Beschaffung als wichtiges Instrument für den Klimaschutz und die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich angesprochen wird. Wir können hier auf gute Beispiele Bezug nehmen, wie wir von der Strategie ins konkrete Tun kommen. Beim Strom wird ab 2022, also ab nächstem Jahr, die Versorgung aller Bundesdienststellen mit Strom aus erneuerbaren Quellen umgesetzt. Das Vergabeverfahren durch die BBG läuft gerade. Analog sehe ich es für die Kreislaufwirtschaftsstrategie in anderen Bereichen der Beschaffung zum Beispiel im Bauwesen, der im europäischen Aktionsplan zu Kreislaufwirtschaftsstrategie als ein zentraler Sektor genannt wird. Auch in Österreich ist dies klar als prioritärer Bereich genannt und in unserem naBe-Aktionsplan ist dem Bereich des Bauwesens bereits sehr viel Raum gegeben worden. Ich glaube das ist tatsächlich auch ein gutes Beispiel, wo wir auf europäischer Ebene in der Zukunft noch viel mehr zusammenarbeiten könnten und sollten.

***Im gesamten Lebenszyklus eines Produktes können diese Bewertungsmöglichkeiten hineinfließen, in der Prüfung eines Produktes, in der Bewertung eines Produktes, sodass das beste beziehungsweise das nachhaltigste Produkte den Zuschlag erhält. Wir sind in der Praxis mit Unternehmen konfrontiert, die argumentieren, dass das wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Was sagen Sie hierzu?***

**KV:** Ich glaube, es führt kein Weg an Lebenszykluskosten vorbei. Wir müssen wahrnehmen, was uns Beschaffung wirklich kostet, an Rohstoffen verbraucht und was wir für Auswirkungen über die gesamte Zeit der Nutzung eines Produktes, einer Leistung oder einer Bauleistung verursachen. Wir sind uns natürlich der Tatsache bewusst, dass das nicht einfach ist, deswegen haben wir in manchen Bereichen Lebenszykluskosten-Berechnungstools entwickelt. Das ist noch nicht genug, da werden wir weitermachen.

*Lebenszykluskostenberechnungen und CO2-Bepreisung sind auch wichtige Themen im aktuellen Regierungsprogramm.*

*Wie sehen hier die nächsten Schritte aus?*

**AT:** Ich kann nur unterstreichen was Frau Knapton-Vierlich hier gesagt hat. Es geht nicht nur um Lebenszykluskosten, sondern auch um Lebenszyklusauswirkungen also auch um die Berücksichtigung der gesamten CO2-Emissionen oder sonstigen Umweltauswirkungen über den Lebenszyklus von Produkten und Leistungen. Das ist auch für uns in Österreich eine Herausforderung, wenn man in die Vielzahl und Verschiedenheit der Vergabeverfahren geht. Da macht es Sinn Initiativen zu setzen, um harmonisierte Berechnungsgrundlagen zu haben. Die CO2-Bepreisung der Zukunft wird hier natürlich den Rahmen für die Berechnung der Lebenszykluskosten neu abstecken.

*Die Clean-Vehicle-Directive (CVD) hat in den Mitgliedsstaaten eine ungeheure Dynamik in der strategischen Vergabe ausgelöst. Sehen Sie die Umsetzung bis 2027 in allen Mitgliedsstaaten gesichert? Wo liegen die Herausforderungen?*

**KV:** Ja, in der Tat, die CVD war ein erster Schritt und eines der ersten Vorhaben, spezifische verbindliche Anforderungen für öffentliche Beschaffungen festzulegen. Wir halten das für einen guten Anfang. Die Umsetzungsfrist der Richtlinie endet dieses Jahr. 2027 ist die erste Evaluierung vorgesehen und trotzdem haben die Mitgliedsstaaten bereits damit begonnen, die CVD frühzeitig umzusetzen. In Hinsicht auf 2027 werden wir auch evaluieren, ob wir die CVD weiter ausbauen und zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge oder andere Fahrzeugkategorien mit aufnehmen. Ich wünsche mir außerdem, dass die Zielvorgaben der CVD in der Praxis nicht maximale, sondern minimale Ziele sind. Die Herausforderungen an die Umsetzungen der Ziele sind dort größer, wo die Möglichkeiten der Verwaltung geringer sind und wo es gegebenenfalls an professionellen Mitarbeitenden

mangelt. Ende des vergangenen Jahres hat die Kommission mit der Sustainable and Smart Mobility Strategie, die auch auf die CVD aufbaut und zahlreiche weitere Vorschläge macht, klargemacht, was mittelfristig umgesetzt werden soll. Die CVD wird am Ende ein Bausteinchen eines größeren Mobilitätsumbaus sein, an dem die öffentlichen Auftraggeber einen erheblichen Anteil haben werden.

***Der naBe-Aktionsplan orientiert sich bei Fahrzeugen stark an der CVD, ist dies eine Vorgangsweise, welche generell Zukunft hat?***

**AT:** Für die Überarbeitung unseres nationalen Aktionsplans war die CVD-Richtlinie eine wichtige Grundlage, die uns die Diskussion insofern erleichtert hat, dass wir nicht mehr über die einzelnen Emissionszielwerte diskutieren mussten. Trotzdem ist unser Anspruch auch national über die Anforderungen der CVD-Richtlinie in Teilbereichen hinauszugehen. Das halte ich für sehr wichtig, dass solche nationalen Spielräume in der Zukunft beste-

hen bleiben. Andererseits sind die Herausforderungen von konkreten Grenz- oder Zielwerten auf der Kostenseite zu betrachten. Wir erwarten im Bereich der Fahrzeugbeschaffung in Teilen doch auch Kosteneffekte. Eine sehr große Herausforderung für die Umsetzung wird sicher auch sein, wie in einem föderal organisierten Staat wie Österreich die Ziele verbindlich auf die verschiedenen föderalen Ebenen umzulegen sind beziehungsweise wie man die Umsetzung von Beschaffungen durch unterschiedliche Stellen evaluiert.

***Gibt es am Vorbild der CVD schon weitere Pläne in anderen Beschaffungsgruppen?***

**KV:** Wir haben im Sustainable Europe Investment Plan (SEIP) und im Kreislaufwirtschaftsaktionsplan aufgenommen, dass wir bei sektoralen Initiativen individuell evaluieren, ob es zwingende Ziele beziehungsweise Kriterien geben sollte. Uns ist die Zielgenauigkeit wichtig. Eine ganz allgemeine Verpflichtung zur

grünen Beschaffung riskiert, in der Praxis nicht genug zu erreichen. Die notwendige Balance zwischen Ehrgeiz und Umsetzbarkeit, Flexibilität und Konkretheit erreicht man besser für spezifische Bereiche bzw. Produktgruppen. Wir arbeiten in der Beschaffungspolitik eng mit anderen Bereichen zusammen, um derartige Vorschläge zu erarbeiten, derzeit im Bereich Batterien, aber auch Energieeffizienz.

**Was würde ihnen einfallen in welchen Beschaffungsgruppen die Zielpfadlogik der CVD auch in Zukunft sehr hilfreich wäre?**

**AT:** Auf jeden Fall bei Batterien, da dadurch die Möglichkeit eröffnet wird, dass in der öffentlichen Beschaffung der Einsatz von Sekundärrohstoffen, wie er jetzt auch in den europäischen Vorschriften erwähnt ist, verstärkt wird.

**KV:** Energieeffizienz als solches wäre auch gut, letztlich alles wo öffentliche Beschaffende erheblichen Einfluss haben. Bei Bauwirtschaft, Mobilität, überall dort macht es Sinn Regelungen zu

schaffen. In Bereichen, in denen öffentliche Einkaufende wenig Gewicht haben, sind spezifische Regelungen weniger sinnvoll.

***Auf nationaler Ebene wird das EU-Recht in Bezug auf regionale Vergaben mit Blick auf Qualität und Herkunft gerade im Bereich Lebensmittel als sehr restriktiv im Sinne des Binnenhandels und der Diskriminierungsfreiheit betrachtet. Welche Antwort bietet hier die Farm-to-Fork-Strategie?***

**KV:** Selbstverständlich verstehe ich die Sorgen, dass einen europäischen Recht davon abhalten könnte, bei der Lebensmittelbeschaffung auf gesunde frische und saisonale Produkte zu setzen. Das ist aber nicht der Fall. Selbstverständlich kann jeder öffentliche Auftraggeber Qualitätsstandards, Ökostandards und Frischestandards bei Schulen, Kantinen, Gefängniskantinen usw. verlangen. Er kann verlangen, dass Essen vor Ort hergestellt werden muss, er kann verlangen, dass es nicht aufgeheizt werden darf, dass es aus saisonalen Produkten bestehen muss und



vieles mehr. Öffentliche Beschaffende nehmen diese Möglichkeiten auch intensiv wahr. In dem Zusammenhang ist es auch wichtig, ernsthaft zu überlegen, wie umfangreich Verträge angelegt sein sollten und ob die Gesamtbeauftragung für einen ganzen Schulbezirk kleinere Unternehmen, die gegebenenfalls vor Ort sind, ausschließt, weil sie die Kapazität nicht bringen können. Das gilt sowohl für die Rohprodukte als auch für die fertigen Gerichte.

All dies gilt nicht nur für Lebensmittel, sondern für alle Vergaben. Insofern sollte man sich immer überlegen, ob es sich nicht lohnt in kleinere Lose aufzuteilen, die es kleineren Unternehmen leichter machen sich an der Ausschreibung zu beteiligen. Die Farm-to-Fork-Strategie wird sich genauer damit beschäftigen, welche Möglichkeiten es hier gibt und was wir unterstützen werden.

***Tierwohl und generell die Umweltgerechtigkeit der Leistungen sind ja laut Paragraph 20 Absatz 5 des Bundesvergabegesetzes***

***(BVerG) von 2018 verpflichtend umzusetzen. Wo sehen Sie die Herausforderungen auch im Lichte der aktuellen Diskussionen zum naBe-Reformprozess bei Lebensmittel?***

**AT:** Die Aspekte der umweltfreundlichen oder biologischen Landwirtschaft, aber auch der Tiergesundheit sind im Bereich der Lebensmittelbeschaffung zentrale Diskussionspunkte auch bei der Revision des naBe-Aktionsplans. Wir sind sehr intensiv dabei, hier auch Zielpfade gemeinsam mit der Wirtschaft zu entwickeln. Eine der wichtigen Fragen ist, wie groß derzeit das Angebot an solchen Waren ist. Hier ist es unser Anliegen gewesen, auch in der Diskussion mit den möglichen Lieferanten zu klären, wie die Anforderungen definiert werden können, um eine gute Perspektive für die nachhaltige Beschaffung von Lebensmitteln zu bekommen. Wichtig ist, dass hier auch die naBe-Plattform eine starke Rolle in der Umsetzung dieser Anforderungen spielt, denn wir müssen gemeinsam den Markt in Richtung zu mehr Nachhaltigkeit entwickeln.

## ***Können sie uns generell etwas zu den Plänen zur Weiterentwicklung der EU-Beschaffungsrichtlinie sagen?***

**KV:** Die Beschaffungsrichtlinien von 2014 brachten erhebliche Neuerungen zu der 2004er Generation. Deshalb hat ihre Umsetzung auch wesentlich länger gedauert als vorgesehen. Erst vor kurzem haben alle Mitgliedstaaten tatsächlich alle drei Richtlinien umgesetzt. Österreich war kein Vorreiter bei der Umsetzung. Wir sind daher der festen Überzeugung, dass erst wesentlich mehr Erfahrung gesammelt werden muss. Wir glauben, dass die Richtlinien, so wie sie jetzt stehen, zukunftsfähig sind. Sie haben die Beschaffung wesentlich flexibilisiert. Sie setzen den Schwerpunkt auf die strategische Vergabe, auf grüne Vergabe, auf soziale Vergabe und auf innovative Vergabeformen die sich erst etablieren müssen. Daher gilt es jetzt die Möglichkeiten des bestehenden Regimes auszuschöpfen, zusammen mit den Mitgliedsstaaten. Der Rat der Europäischen Union (Ministerrat) hat Ende des letzten Jahres Ratsschlussfolgerungen zur öffentlichen

Vertragsvergabe beschlossen, mit der Bitte an die EU Kommission weiterzuverfolgen wie die gesamten Möglichkeiten der Richtlinien auszuschöpfen sind und auch die Frage der Notwendigkeit der Verbesserung abzuschätzen.

Derzeit arbeiten wir zur Ergänzung des bestehenden Rahmens an sektoriellen Vorschlägen. Aktuell ist ein Thema, wie wir uns vor unfairer Konkurrenz auch aus Nicht-EU Staaten schützen. Wir erarbeiten gerade einen Vorschlag, der verhindern soll, dass ausländische Subventionen einen negativen Einfluss auf unsere Vergabeverfahren haben. Der Vorschlag ergänzt den Vorschlag für ein „Internationales Vergabeinstrument“, dessen Ziel es ist, ausländische Vergabemärkte für EU Unternehmen zu öffnen.

## ***Das Vergaberecht in Österreich orientiert sich natürlich sehr stark an der EU. Wo sehen Sie Handlungsdruck?***

**AT:** Das Europäische Vergaberecht determiniert das österreichische Vergaberecht sehr stark. Wo es aber durchaus Freiräume gibt, ist die konkrete Anwendung und Umsetzung, wenn es um

Aspekte der Nachhaltigkeit geht. Die Frage ist wie man Kriterien, die jetzt die nachhaltige Beschaffung forcieren, dann umsetzt. Diese Konkretisierung ist eine Aufgabe, die wir mit dem nationalen Aktionsplan aufgenommen haben, da sehe ich durchaus auch noch Möglichkeiten im österreichischen Recht konkreter zu werden. Wir haben schon bei der letzten Novelle des BVergG die Aspekte, die bei der Berücksichtigung ökologischer Aspekte zulässig und relevant sind, erweitert. Hier sehe ich auch für die Zukunft noch weiteren Spielraum, um präziser zu werden, weil das Vergaberecht hier nicht nur den Rahmen absteckt, was zulässig ist, sondern auch was geboten ist. Das heißt, es ist auch dann durchaus ein Auftrag an die Beschaffungsstellen diese Aspekte zu berücksichtigen.

Was die Diskussion auf der europäischen Ebene anbelangt sind die regionalen Aspekte der Beschaffung, nicht nur im Lebensmittelbereich, sondern auch in vielen anderen Produktbereichen ein Thema. Da öffnet das europäische Vergaberecht viele Möglichkeiten, auch die regionale Wertschöpfung zu sichern.

Hier gibt es jedoch noch eine Reihe von praktischen Hindernissen. Es ist nicht nur eine Frage der regionalen Wertschöpfung, sondern auch die der kurzen Wege bei der Beschaffung und dabei die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Transport.

***Kooperationen zwischen den strategischen Beschaffungsservicestellen in Europa sind ansatzweise vorhanden. Welche Unterstützungsmöglichkeiten kann die Europäische Kommission hier noch anbieten?***

**KV:** Letztlich Soft Power. Die Leute zusammenzubringen, die sich gegebenenfalls nicht kennen, Plattformen zur Verfügung zu stellen und Diskussionen anzustoßen, Diskussionen auch aus diesen Foren hineinzutragen in unsere Politikvorschläge und umgekehrt unsere Vorschläge in diesen Netzwerken zu diskutieren. Traditionell sprechen wir vor allem mit zentralen Regierungsstellen, die für uns selbstverständlich wichtige und unverzichtbare Ansprechpartner sind. Sie dürfen aber nicht die Einzigen sein. Wir haben die zentrale Arbeitsgruppe gerade durch eine neue Arbeitsgruppe zur Gesundheitsbeschaffung ergänzt.

Wir sehen auch großes Potenzial in der gerade von der deutschen Präsidentschaft angestoßenen Zusammenarbeit von nachhaltigen Beschaffungsstellen.

***Die Servicestelle zur nachhaltigen Beschaffung (naBe-Plattform) wurde vor eineinhalb Jahren im Auftrag des BMK in der BBG eingerichtet. Welche Entwicklungslinien sehen Sie für die kommenden Jahre?***

**AT:** Die naBe-Plattform hatte einen sehr erfolgreichen Start. In den letzten Jahren ist es gelungen sie zu etablieren und auch inhaltlich viel zu bewegen. Hier sehe ich eine Entwicklungslinie auf nationaler Ebene, dass wir mit der naBe-Plattform noch stärker in den konkreten Vergabeverfahren der Bundesbeschaffung GmbH aber auch durchaus in den anderen Gebietskörperschaften die Aspekte der Nachhaltigkeit forcieren können. Dies kann durch Kommunikation und gemeinsame Arbeit an Kriterien und Erfahrungsaustausch mit anderen Beschaffungsstellen geschehen. Auf der europäischen Ebene ist die verstärkte Mitwirkung

in den bestehenden Netzwerken wichtig, um einerseits unserer Erfahrungen einzubringen, aber auch andererseits von Erfahrungen vieler anderer in der EU zu lernen.