

naBe-Fachtag 2025: Mobilität: Beschaffung von nachhaltigen Flotten- und Fuhrparklösungen - Q&As

Wird es Anpassungen beim SFBG und dessen Geltungsbereich geben? Wurde bei der Einführung des SFBG bedacht, dass die Kommunikation bei der Umsetzung das Wesentlichste ist?

Das SFBG adressiert alle öffentlichen Auftraggeberinnen und -geber in Österreich. Die Zuständigkeit für seine Vollziehung liegt beim Bundesministerium für Justiz. Weiterführende Informationen finden Sie hier:

[Beschaffung von Straßenfahrzeugen - BMJ](#)

Bei der Ausschreibung von Personentransporten als Dienstleistung gibt es momentan keine naBe-konformen Möglichkeiten. Gibt es hierzu bekannte Alternativen zur naBe-konformen Beschaffung?

Personentransport-Dienstleistungen sind keine relevante naBe-Produktgruppe. Der naBe-Aktionsplan formuliert in der Produktgruppe Fahrzeuge Kriterien lediglich für Busdienstleistungen, welche die eingesetzten Fahrzeuge als auch die anbietenden bzw. leistenden Unternehmen betreffen.

Die Beschaffung von Personenverkehrsdienstleistungen ist auch im Portfolio der BBG. Ähnlich wie bei der Betankung von Fahrzeugen spielen hier betriebliche Entscheidungen der Nutzerinnen und Nutzer, etwa welches Verkehrsmittel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für eine bestimmte Dienstreise nutzen, eine gewichtige Rolle, die vorab nicht auf Anbieter via Ausschreibung überwälzt, sondern im Einzelfall nachfrageseitig konkretisiert werden müssen.

Welche Entwicklungen im Ausbau der Ladeinfrastruktur können erwartet werden?

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Österreich ist eine übergeordnete Herausforderung und mit zahlreichen Akteurinnen und Akteuren, Förderinstrumenten sowie zu beschaffenden Leistungen, insbesondere Bauleistungen, verbunden. Weitere Informationen finden sie hier:

[Österreichs größtes Ladenetz wächst • BEÖ •• Bundesverband Elektromobilität Österreich](#)

[eMove Austria fördert nun auch E-Ladepunkte in Wohnbauten – BMIMI INFOTHEK](#)

Größere Kommunen sind von dieser Frage, ob des hohen Verkehrsaufkommens in urbanen Räumen, besonders berührt. Der Ausbau von Ladeinfrastrukturen in städtischen Gebieten – in öffentlichen und privaten Räumen – ist somit Gegenstand zahlreicher Aktivitäten in der Stadtentwicklung, Standortpolitik, Raumplanung, Energieversorgung oder der urbanen Mobilität. Eine hohe Zahl an städtischen Prozessen ist unmittelbar davon berührt. Weitere Informationen finden Sie u. a. hier:

[Wien Energie - Ladepunkte in Österreich » Entwicklung der Ladeinfrastruktur](#)

[WKO - Leitfaden-mehrparteienwohnbau-sis-web.pdf](#)

[Publikationen zum Fachkonzept Mobilität - STEP 2025 - Stadt Wien](#)

Wie kann sichergestellt werden, dass der alternative Kraftstoff in LKWs tatsächlich emissionsfrei ist und DURCHGEHEND getankt werden?

Alternative Kraftstoffe sind niemals emissionsfrei. Im besten Fall kann man von Klimaneutralität in der Gesamtbilanz ausgehen, wenn die richtigen biogenen Rohstoffe bei der Produktion zum Einsatz kommen.

Öffentlich beschaffende Stellen in Österreich haben keine unmittelbare Kontrolle über globale Lieferketten. Sie setzen daher zumeist auf im Markt anerkannte, unabhängige Zertifikate und Gütesiegel gemäß §108 und 109 BVergG.

Die Beschaffung von alternativen Kraftstoffen in der gewünschten Qualität ist – im Lichte der europaweit knappen Angebote – nur eingeschränkt möglich. In Österreich beträgt der Gesamtanteil alternativer Kraftstoffe derzeit etwa 5 Prozent (vgl. [Biokraftstoffbericht Österreich](#)). Mit einer starken Ausweitung der (verfügbarer) Angebotsmengen ist aufgrund von ökologischen Zielkonflikten auf Sicht nicht zu rechnen.

Je nach Kraftstoffart können technische Adaptierungen konventioneller Fahrzeuge vonnöten sein. Die Betankungen selbst erfolgen im Betrieb bzw. sind Gegenstand von betrieblichen Entscheidungen in der täglichen Praxis der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer, die nicht auf Anbieter über eine Ausschreibung überwälzt werden können.

Was hat die Fahrzeugklasse M1 bei einer E-Busförderung (EBIN) zu suchen?

Antworten auf alle Fragen zum EBIN-Programm finden Sie bei den zuständigen Fördereinrichtungen:
[EBIN | FFG](#)

Besteht die Möglichkeit über die Wallbox auch den Strom aus dem Fahrzeug für das Haus zu verwenden. Ist es schon Standard, dass man den Strom aus dem Fahrzeug für zu Hause verwenden kann? Ist es / wann ist es geplant, dass BEVs mit der technischen Möglichkeit BIDIREKTIONAL zu laden, als Batteriespeicher für den Haushalt zu nutzen?

Diese Frage lässt sich von Seiten der öffentlichen Beschaffung nicht beantworten und hängt von einer Vielzahl von Parametern ab. Allen voran gilt es, die Kapazitäten sowie Stabilität der österreichischen Stromnetze sicherzustellen. Weiterführende Informationen finden Sie u. a. hier:

[APG - Energiesystemvision - Österreich braucht Strom](#)

Es gibt verschiedene Arten des bidirektionalen Ladens. Weiterführende Informationen finden Sie hier:
[ADAC: Bidirektionales Laden: E-Auto wird zum Stromspeicher fürs Haus](#)

Für weiterführende Fragen wenden Sie sich bitte an Kompetenzzentren wie den Bundesverband für Elektromobilität:

[• BEÖ • Bundesverband Elektromobilität Österreich](#)

Warum wird der E-Gebrauchtwagen-Markt für Private nicht weiter gefördert?

Die öffentliche Beschaffung von Fahrzeugen macht in Österreich nur einen kleinen Teil des Gesamtfahrzeugmarkts aus. Der Neuwagenmarkt für BEV befindet sich derzeit in einer ersten starken Wachstumsphase, sodass hierzulande in Bälde 5 Prozent des Fahrzeugbestands elektrisch angetrieben sein werden.

Der Gebrauchtwagenmarkt befindet sich in Österreich hingegen noch in einem Frühstadium. Je etablierter BEVs in Österreich sind, desto stärker werden sich komplementäre Märkte und Services

entwickeln. Dies wird bspw. in Form von höheren Restwerten bzw. Weiterverkaufspreisen sowie ansteigenden Zulassungen von gebrauchten elektrischen Fahrzeugen sichtbar. Weiterführende Informationen finden Sie hier:

[Austria Tech - Elektromobilität in Österreich - Juli 2025](#)

Warum muss zwingend ein Rahmenvertrag für die Wartung abgeschlossen werden, bei E-PKW ist das preislich nicht attraktiv?

Die Grundidee des Fuhrparkmanagementangebots ist es, öffentliche Auftraggeber so weit wie möglich zu entlasten und dabei ein Maximum an operativem Nutzen und ökonomischen Vorteilen im Vergleich zum Fahrzeugankauf wirtschaftlich und rechtssicher zu realisieren.

Ein verpflichtender Wartungsvertrag über die Laufzeit garantiert einen stabilen (meist höheren) Restwert als ohne. Eine lückenlose Servicehistorie ist ein MUSS, nicht zuletzt zur Erhaltung der Mobilitätsgarantie.

Der vertragliche Rahmen schafft ferner klare Bedingungen mit Haftungsregelungen und Service-Level-Agreements (SLAs) etc. sowie mehr Transparenz. Zusätzlich reduziert sich der administrative Aufwand für den Beschaffenden, da nicht für jeden Anlassfall ein neuer Vertrag abgeschlossen werden muss.

Organisationen trachten in der Planung und Steuerung ihrer Aktivitäten nach kalkulierbaren Kosten über die gesamte Laufzeit. Durch Fuhrparkmanagement ergeben sich diese für nutzende Organisationen kalkulierbare Kosten über die gesamte Nutzungsdauer. So können diese langfristig geplant und gesteuert werden können.

Elektro-PKWs benötigen zwar absehbar weniger Wartung als Verbrenner, dennoch können unerwartete Reparaturen auftreten. Daher kann eine kontinuierliche Betreuung im Rahmen eines Fuhrparkmanagements auch hier sinnvoll sein. Mit zunehmender Praxiserfahrung werden sich die Erkenntnisse zur Wartungsintensität langfristig in den Preisstrukturen widerspiegeln.

Warum gibt es überhaupt eine Kaufoption im Fuhrparkmanagementvertrag der BBG?

Optionale Vertragsbestimmungen sollen eine möglichst hohe Flexibilität für öffentliche Auftraggeber herstellen, um auf besondere Bedarfslagen oder Nutzungssituationen reagieren zu können.

Wird in der TCO auch die Möglichkeit des günstigeren Ladens mittels eigener Ladeinfrastruktur berücksichtigt? Beispiel Post und ÖAMTC-Laden daheim wurde umgesetzt

Den TCO-Berechnungen für eine Ausschreibung, die zahlreiche Bedarfe bündeln soll, liegen Annahmen zu Parametern wie Laufzeit, Abnutzung oder eben zum durchschnittlichen Strom- oder Kraftstoffverbrauch zugrunde.

Ziel ist es stets, im Wege von Bedarfsermittlungen und -erhebungen im Vorfeld die Nachfrage möglichst genau abzubilden bzw. nachzuweisen. Der operative Betrieb kann sich jedoch je nach Organisation erheblich unterscheiden. Diese Annahmen lassen sich, wenn vorhanden, durch spezifische operative Daten einer Organisation aus dem Betrieb ergänzen oder weiter präzisieren.

Natürlich ist der Stromverbrauch ein wesentlicher Kostenfaktor, der in der TCO-Betrachtung maßgeblich wirkt. Dafür werden Durchschnittswerte aus den Ladevorgängen im öffentlichen Netz, im betrieblichen Umfeld des Unternehmens und zu Hause ermittelt, wo die AG-seitigen Angebote jeweils einen Ladeprovider berücksichtigen (z. B. beim Fuhrparkmanagement der Porsche Bank AG ist es MOON). Weitere Ladekartenbetreiber können konkretisiert werden. Die BBG veröffentlicht demnächst eine neue Ladekartenausschreibung.