

# Nachhaltige Kriterien für die Beschaffung von Transport- leistungen mit LKW

Kriterienkatalog 05007

4.Okt. 2021

**ÖkoKauf  
WIEN**



# ÖkoKauf Wien

Arbeitsgruppe 05  
Fuhrpark

Arbeitsgruppenleiter:

Ing. Martin Wabeck  
Stadt Wien Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und  
Fuhrpark  
Richthausenstraße 2, 1170 Wien  
Telefon: +43 1 48804 48601  
E-Mail: [martin.wabeck@wien.gv.at](mailto:martin.wabeck@wien.gv.at)  
[www.oekokauf.wien.at](http://www.oekokauf.wien.at)

# 1. Einleitung

Der Umweltschutz ist ein wichtiges Ziel der Wiener Stadtverwaltung. Dazu zählen die Verringerung des Ressourcenverbrauches (z. B. Energie), die Vermeidung umweltbelastender Stoffe, die Vermeidung von Abfällen, die ökologisch zweckmäßige Behandlung nicht vermeidbarer Abfälle sowie die Verminderung der Lärm- und Schadstoffbelastung.

## 2. Information für Beschaffer\*innen

Auf den Grundsatz „Reparieren statt Wegwerfen“ ist nicht nur in der Ausschreibungsphase (Liefer- und Serviceverträge) bedacht zu nehmen, sondern auch während der Nutzungsphase.

Die Kraftfahrzeuge sind generell als eine der bedeutsamsten Quellen für Umweltbelastungen zu nennen. Nachstehend werden die in diesem Zusammenhang wichtigsten Umweltprobleme im Straßenverkehr angeführt.

Bei den Emissionen kann man zwischen eher lokal und eher global (also klimarelevant) wirkenden Emissionen unterscheiden. Global wirksam ist vor allem Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>). Lokal wirksam sind Stoffe wie Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) und Partikel z. B. bei Diesel.

### 2.1. Klimarelevante Emissionen - Kohlendioxid

Österreich hat sich nach diversen Klimaschutzprotokollen verpflichtet, seine Treibhausgas-Emissionen gegenüber dem Ausgangswert vom Jahr 1990 zu senken. CO<sub>2</sub> ist hinsichtlich seiner negativen Auswirkungen auf das Klima relevant.

Der Verkehrsbereich ist einer der wesentlichen Verursacher von Treibhausgas-Emissionen und damit verantwortlich für ca. 22 Prozent des gesamten Kohlendioxid-Ausstoßes.

Im Rahmen der Beschaffung ist den CO<sub>2</sub>-Emissionen deshalb besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

## 2.2. Luftverunreinigungen

**Die nachstehend aufgelisteten Schadstoffe werden durch EU-weit geltende Maßnahmen zur Verminderung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen bereits erheblich reduziert:**

- **CO-Emissionen:**  
Bei der heute auftretenden, sehr niedrigen CO-Konzentration in der Luft gibt es keine negativen Auswirkungen für Mensch oder Natur. Der Verkehr ist zwar nach wie vor der größte Verursacher von CO-Emissionen, durch den Einsatz von Dreiwegkatalysatoren und schadstoffarmen Dieselfahrzeugen nimmt dieser Anteil seit Anfang der Achtziger Jahre aber kontinuierlich ab.
- **NO<sub>x</sub>-Emissionen:**  
Der Straßenverkehr verursacht ca. die Hälfte der NO<sub>x</sub>-Emissionen in Österreich. Stickoxide gelten als bedeutender Faktor für Waldschäden sowie als Vorläufersubstanz für die Bildung von bodennahem Ozon.
- **Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe (NMHC):**  
Der Straßenverkehr verursacht ca. 1/3 der gesamten Emissionen von Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen in Österreich. Die NMHC sind in ihren Umweltauswirkungen sehr unterschiedlich zu bewerten. Sie haben vor allem Bedeutung als Schadensfaktor für Waldschäden, hinsichtlich gesundheitsschädigender Eigenschaften und als Vorläufersubstanz für die Ozonbildung. Der Hauptanteil wird vor allem von benzinbetriebenen Kraftfahrzeugen emittiert (ca. 87 %).
- **Rußpartikel-Emission:**  
Rußpartikel werden überwiegend von dieselpetriebenen Kraftfahrzeugen emittiert. Diese haben sich im Tierversuch als krebserzeugend erwiesen. Außerdem sind polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe angelagert, von denen einige, z. B. Benzo(a)pyren, als krebserzeugend eingestuft sind.

## 2.3. Geräuschemissionen

Der Straßenverkehr ist eine bedeutende Lärmemissionsquelle. Umfragen zufolge fühlen sich 2/3 der Bevölkerung dadurch belästigt, fast 1/4 sogar stark belästigt.

## 2.4. Recycling

Die Entsorgung von Kraftfahrzeugen, einschließlich der Zubehörartikel, z. B. Starter-Batterien, Altöl und Altreifen, stellt ein nicht unwesentliches Abfallproblem dar.

## 2.5. Resümee

Bei der Beschaffung von Transportleistungen mit LKW sind die unter Punkt 2 geforderten Mindestanforderungen einzuhalten.

**Über die unter Punkt 2 angeführten Mindestanforderungen hinausgehende bzw. alternative Kriterien können sein:**

- Elektroantrieb bzw. teilweise Elektrifizierung
- Berücksichtigung von strengeren Abgasnormen bzw. über das Gesetz hinausgehende Grenzwerte
- Biodiesel (RME) als alternativer Kraftstoff  
Wenn Fahrzeuge größtenteils in ökologisch sensiblen Gebieten (z. B. Wasserschutzgebieten) eingesetzt werden, kann durch den Einsatz von Biodiesel das Risiko einer Umweltverschmutzung durch auslaufenden Treibstoff stark reduziert werden
- sonstige umweltfreundliche alternative Kraftstoffe (z. B. synthetische Kraftstoffe)

# 3. Mindestanforderungen an die Leistung in der Leistungsbeschreibung

In die Leistungsbeschreibung sind folgende Mindestanforderungen an die Leistung jedenfalls aufzunehmen:

### Umweltschutz

Beschreibung	Mindestanforderung
Umsetzung Clean Vehicles Directive (CVD)	ja
Emissionsgrenzwerte	Euro VI <sup>1</sup>
Antrieb	Diesel bzw. umweltfreundliche alternative Kraftstoffe od. (Teil-) Elektrifizierung

<sup>1</sup> Im Falle eines Missverhältnisses zwischen der Wechselwirkung von Angebot und Nachfrage (zB: Pflügen und Streuen im Winterdienst) kann die Mindestanforderung auf herabgesetzt werden.

# 4. Verpflichtend beizubringende Nachweise

## 4.1. Datenblätter

Aktuelle Datenblätter für die Mindestanforderungen sind dem Angebot beizulegen. Der Nachweis zu Daten betreffend die Mindestanforderungen, die in den Datenblättern nicht angeführt sind, ist auf gesonderte Anforderung der Auftraggeberin bzw. des Auftraggebers in geeigneter Form zu erbringen.

Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte nach der geforderten Euro-Abgasnorm ist durch Vorlage des Typenscheins oder der Einzelgenehmigung zu belegen.