

Oberösterreichischer



Landesrechnungshof

Initiativprüfung

*Dienstkraftwagen-Betrieb*

*des Landes Oö.*

Bericht

## **Auskünfte**

Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
A-4020 Linz, Schubertstraße 4  
Telefon: #43(0)732-7720/11426  
Fax: #43(0)732-7720/14089  
E-mail: [post@lrh-ooe.at](mailto:post@lrh-ooe.at)

## **Impressum**

Herausgeber: Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
A-4020 Linz, Schubertstraße 4  
Redaktion und Grafik: Oberösterreichischer Landesrechnungshof  
Herausgegeben: Linz, im Februar 2005

## Inhaltsverzeichnis

<b>Kurzfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>Allgemeines</b> .....	<b>6</b>
<b>DKW-Strategien des Landes Oberösterreich</b> .....	<b>6</b>
<b>Kosten</b> .....	<b>7</b>
<b>Einteilung und Auslastung der Fahrzeuge</b> .....	<b>10</b>
<b>Personal</b> .....	<b>13</b>
Dienstzeiten .....	13
Überstunden.....	13
<b>Werkstätte</b> .....	<b>15</b>
<b>Bundesländervergleich</b> .....	<b>16</b>

## Abkürzungsverzeichnis / Glossar

<b>Begriff</b>	<b>Erklärung</b>
<b>A</b>	
ABB	Agrarbezirksbehörde
<b>B</b>	
best-practice	in einem Vergleich erhobene, best geeignete Lösungen
BH	Bezirkshauptmannschaft
BH-Fahrer	Bezirkshauptmannschaft-Fahrer
<b>C</b>	
Car sharing	besondere Form der (stundenweisen) Automiete
<b>D</b>	
DBO	Dienstbetriebsordnung des Landes Oö.
Dienstwagen	Dienstwagen gemäß Oö. Landes-Bezügegesetz 1998
DKW	Dienstkraftwagen
DKW-Betrieb	Dienstkraftwagen-Betrieb
<b>F</b>	
Fuhrparkmanagement-System	System zur Verwaltung eines Fuhrparks
<b>I</b>	
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
<b>K</b>	
Kfz	Kraftfahrzeug
<b>L</b>	
LDZ	Landesdienstleistungszentrum
LRH	Oö. Landesrechnungshof
<b>M</b>	
Mobilitätsalternativen	verschiedene Personen-Beförderungsalternativen

**P**

PKW

Personenkraftwagen

**S**

Selbstlenker

Dienstfahrzeug, das von Landesbediensteten selbst gelenkt wird

Der Landesrechnungshof (LRH) hat in der Zeit vom 27.8.2004 bis 23.11.2004 (mit Unterbrechungen) eine Prüfung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG, LGBl. Nr. 38/1999 i.d.g.F. durchgeführt.

Wesentlicher Inhalt dieser Prüfung war es, die Kosten und das System des Dienstkraftwagen-Betriebes des Amtes der Oö. Landesregierung (inkl. Bezirkshauptmannschaften und Agrarbezirksbehörde) zu erheben bzw. darzustellen. Weiters wurden Kostenüberlegungen unter Beachtung wesentlicher Schnittstellen angestellt sowie effizienzsteigernde Maßnahmen aufgezeigt.

Der Dienstkraftwagen-Betrieb ist eine Dienststelle des Präsidiums, deren Aufgabe laut Kompetenzkatalog des Amtes der Oö. Landesregierung u. a. die strategische Ausrichtung, Steuerung und Koordinierung des Dienstkraftwagen-Betriebes ist.

Die Fahrzeuge, die Fahrer und Leistungen des Straßenerhaltungsdienstes des Landes Oberösterreich waren nicht Gegenstand dieser Prüfung.

Das Prüfungsteam setzte sich aus Manfred Holzer-Ranetbauer als Prüfungsleiter, Mag. Franz Bauer, Daniela Grillberger und Peter Spanner zusammen. In einem abgegrenzten Teilbereich der Prüfung wurde das Team von einem externen Experten unterstützt.

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde dem Präsidium in der Schlussbesprechung am 2.2.2005 zur Kenntnis gebracht.

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die EDV-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten.

## KURZFASSUNG

(1) Der Landesrechnungshof prüfte den Dienstkraftwagen-Betrieb (DKW-Betrieb) des Landes Oberösterreich. Hauptaufgabe des DKW-Betriebes ist es, neben Fahrzeugen auch Fahrpersonal für die Landesverwaltung und politische Repräsentanten zur Verfügung zu stellen.

Insgesamt wurden beim Land Oberösterreich im Jahr 2003 rd. 21 Mio. Kilometer gefahren bzw. verrechnet. Davon entfielen auf die etwa 250 Fahrzeuge umfassende Flotte des DKW-Betriebes rd. 6,7 Mio. Kilometer. Auf jene 12 Fahrzeuge (mit eigenen Chauffeuren), die dem im Oö. Landes-Bezügegesetz definierten Personenkreis sowie dem Landesamtsdirektor zur Verfügung stehen, entfielen rd. 680.000 Kilometer. Zahlreichen Abteilungen sind Autos fix zur Nutzung zugeteilt.

51 Personen sind beim Land Oberösterreich in diesem Aufgabenbereich als hauptberufliche Fahrer beschäftigt. Weitere 11 Bedienstete verwalten und warten den Fuhrpark. Der LRH ermittelte für den DKW-Betrieb jährliche Kosten (inkl. kalkulatorische Kosten) von rd. 4,8 Mio. Euro (die zahlungswirksamen Ausgaben sind geringer).

**(2) Kritisch sah der LRH die hohen Personalkosten im Fahrerbereich. Diese sind nicht unwesentlich durch das bestehende Arbeitszeitmodell bedingt, welches sich nach Ansicht des LRH nicht ausreichend an den dienstlichen Erfordernissen orientiert. Außerdem lag die Auslastung einiger Fahrzeuge unter der kritischen Grenze, die einen DKW-Einsatz rechtfertigt. Speziell bei Fahrzeugen, die Abteilungen fix zugeteilt sind, hält der LRH das Fuhrparkmanagement für verbesserungswürdig. Es fehlten vernetzte Aufzeichnungen, eine aussagekräftige Kostenrechnung sowie Instrumente zur optimalen Steuerung des Betriebes. Aufgrund der Kostensituation hält es der LRH für sinnvoll, Alternativen zur derzeitigen Form der Leistungserbringung und Finanzierung zu überdenken.**

(3) Das Land Oö. verfolgte seit Anfang der 90er Jahre im DKW-Betrieb zwei wesentliche Ziele: Der Personalstand von 126 Fahrern sollte halbiert und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung sollten angeregt werden, sogenannte „Selbstlenker“-Dienstfahrzeuge zu nutzen. Die Bereitstellung dieser Fahrzeuge zu den damaligen Kosten schätzte das Management günstiger ein als die Abgeltung des amtlichen Kilometergeldes für dienstliche Fahrten mit Privat-PKW.

Das Land Oö. hat sein Ziel, die Zahl der Fahrer zu halbieren, mehr als erreicht und hat dadurch die Personalkosten gesenkt. Das forcierte Anbieten der „Selbstlenker“ machte eine Fuhrparkerweiterung um rd. 100 Fahrzeuge auf etwa 250 Fahrzeuge notwendig. Nach Meinung des LRH nähert sich der DKW-Betrieb einer kritischen Fuhrparkgröße. Eine Erweiterung ist von Parametern wie Auslastung, Kapazität, Kosten und Mobilitätsbedarf abhängig. Bei künftigen strategischen Entscheidungen wird nach einem optimalen „Mobilitätsmix“ (Selbstlenker, Einsatz von Privat-PKW) und grundsätzlich anderen Alternativen zu suchen sein. Aus Sicht des LRH wäre noch eine weitere Reduzierung von DKW-Lenkern möglich, ohne das Leistungsangebot einzuschränken.

(4) Der LRH errechnete Kilometervollkosten je Fahrzeug für das Land von rd. 0,31 Euro (inkl. kalkulatorischer Kosten, ohne Fahrer), das sind rd. 0,29 Euro Kilometervollkosten je Fahrzeug ohne Fahrer zuzüglich die Entschädigung für das Selbstlenken eines Dienstfahrzeuges und beurteilte diese im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld (0,356 Euro) als relativ hoch. Eine weitere Erhöhung der Fixkosten wäre jedenfalls zu vermeiden. Sollten zusätzliche Investitionen notwendig werden, wären sie kritisch zu hinterfragen. Nach Meinung des LRH könnte die Auslastung der Fuhrpark-Ressourcen noch verbessert werden, für Auslastungsspitzen wäre nach kostengerechten Alternativen zu suchen.

(5) Nicht für zeitgemäß hält der LRH die Entschädigung für das Chauffieren eines „Selbstlenker-Dienstfahrzeuges“ (0,037 Euro pro Kilometer bzw. jährlich insgesamt rd. 267.000,— Euro).

(6) Der LRH ermittelte für die rd. 250 Fahrzeuge des DKW-Fuhrparks für das Jahr 2003 eine mittlere Kilometerleistung von rd. 27.000 km. Bei Gegenüberstellung der vom LRH erstellten Vollkostenkalkulation und dem amtlichen Kilometergeld errechnet sich derzeit die kritische Auslastungsgrenze mit rd. 22.000 Jahres-Kilometern. Das heißt, dass aus Kostensicht ab dieser Jahres-Kilometerleistung der Einsatz eines Dienstkraftwagens dem eines privaten PKWs vorzuziehen ist. Bei Fahrzeugen, mit denen jährlich weniger als 10.000 Kilometer gefahren werden, übersteigen bereits die laufenden Kilometerkosten eines solchen Fahrzeuges das amtliche Kilometergeld. Nach Ansicht des LRH ist deren Einsatz durch geeignete Alternativen zu ersetzen. Künftig sollte sich die DKW-Einsatzplanung an den Kalkulationsergebnissen einer Kostenrechnung orientieren.

(7) Für die Wartung, Pflege und Überprüfung der Fahrzeuge wird den Fahrern täglich eine Überstunde, die sogenannte „Pflegestunde“, zugestanden. Um Personalkosten bei gleichbleibendem Leistungsangebot zu senken, regte der LRH an, diese Leistungen in die Bereitschaftszeiten zu verlegen und die „Pflegestunde“ als Überstunde zu streichen. Außerdem würde ein zeitgemäßes Arbeitszeitmodell für die DKW-Lenker die Kosten für Überstunden erheblich verringern. Das könnte jährlich rd. 150.000,— Euro sparen.

(8) In Oberösterreich ist der Kreis der Anspruchsberechtigten für einen Dienstwagen gemäß Oö. Landes-Bezügegesetz 1998 im Bundesländervergleich groß. Die Ausstattung dieser Fahrzeuge entspricht dem durchschnittlichen Standard der Bundesländer oder liegt teilweise darunter. Für das Lenken der Autos wird hingegen vergleichsweise viel Personal eingesetzt. Der LRH geht davon aus, dass ein wirtschaftlicherer Personaleinsatz die Kosten reduzieren könnte.

**Der LRH gab für den DKW folgende zusammenfassende Empfehlungen:**

- Einführung eines geeigneten Arbeitszeitmodells für alle Kraftwagenlenker des DKW-Betriebes (siehe Berichtspunkt 15.2.; Umsetzung ab sofort)
- Reduzierung des Überstundenausmaßes der Fahrer bei gleichbleibendem Leistungsangebot des DKW-Betriebes (siehe Berichtspunkt 16.2.; Umsetzung ab sofort)
- Abschaffung der „Pflegestunde“ als Überstunde (siehe Berichtspunkt 17.2.; Umsetzung ab sofort)
- Einführung einer integrierten Kostenrechnung (siehe Berichtspunkt 3.2.; Umsetzung ab sofort)
- Entwicklung von Strategien auf Basis der Kostenrechnung und Nutzung der Kostenrechnungsdaten für das Fuhrparkmanagement (siehe Berichtspunkt 6.2.; Umsetzung ab Ende 2005)
- Prüfung der Kosten von „Mobilitätsalternativen“ wie zB Kosten von Leasing oder externem Fuhrparkmanagement gegenüber den derzeitigen Vollkosten (siehe Berichtspunkt 6.2.; Umsetzung ab sofort)
- Einführung eines geeigneten Fuhrparkmanagementsystems und Optimierung der Auslastung aller Fahrzeuge (siehe Berichtspunkt 8.2.; Umsetzung ab sofort)
- Ermittlung von Kriterien zur Verbesserung der Auslastung von Dienstkraftwagen und Alternativen (siehe Berichtspunkte 11.2. und 7.2.; Umsetzung ab sofort)
- Abschaffung der Kilometerentschädigung für „Selbstlenker“ (siehe Berichtspunkt 6.2.; Umsetzung ab Ende 2005)



## *Allgemeines*

- 1.1. Beim Land Oö. wurden im Jahr 2003 mit Kraftfahrzeugen insgesamt rd. 21 Mio. Kilometer zurückgelegt. Auf die dienstlichen Fahrten der Landesbediensteten mit Privat-PKWs sowie auf die Fahrten der Straßenerhaltungsfahrzeuge entfallen davon jeweils rd. 7 Mio. Kilometer. Mit den Fahrzeugen des Dienstkraftwagenbetriebes (kurz DKW-Betrieb) wurden im Jahr 2003 rd. 6,7 Mio. Kilometer gefahren. Davon entfielen auf Fahrten für Dienstwagen gemäß dem Oö. Landes-Bezügegesetz 1998 rd. 680.000 Kilometer<sup>1</sup>. Diesen Dienstwagen sind fixe Chauffeure zugeordnet.

Die Flotte des DKW-Betriebes besteht insgesamt aus rd. 250 Fahrzeugen. Etwa 100 Fahrzeuge aus der Flotte sind verschiedenen Abteilungen des Amtes zur Nutzung fix zugeteilt. Am Standort der Landesgarage Promenade sind ca. 60 Fahrzeuge ("Politiker- und Allgemein-Fahrzeuge") stationiert.

Somit stehen

- rd. 60 Autos den Bezirkshauptmannschaften (kurz BH)
- rd. 30 Autos der Agrarbezirksbehörde (kurz ABB)
- 12 Dienstwagen nach dem Oö. Landes-Bezügegesetz
- rd. 50 "Allgemein-Fahrzeuge" am Standort Landesgarage sowie
- rd. 100 Autos verschiedensten Abteilungen

zur Verfügung.

Im landeseigenen Gebäude Promenade sind neben den Stellplätzen für die Autos eine Werkstatt für drei Fahrzeuge, eine Autowaschanlage, Sozialräume für die Fahrer sowie DKW-Büroräumlichkeiten untergebracht. Auf dem Betriebsgelände befindet sich eine Tankstelle.

Wartung, Service, Betankung sowie verschiedene Reparaturen, soweit nicht fremdbezogen (zB Tankkarten), werden zentral für alle Autos an diesem Standort durchgeführt. Darüber hinaus gibt es derzeit noch zwei weitere Standorte zur Betankung (Straßenmeisterei Ansfelden, Betriebswerkstätte Ohlsdorf).

Als weiterer Standort für die Fahrzeuge des DKW-Betriebes wird die Garage der Bezirkshauptmannschaft Linz-Land in der Nähe des neuen Landesdienstleistungszentrums (LDZ) genutzt. Dort sind derzeit rd. 80 Autos garagiert. Eine geringe Anzahl von Autos ist bei weiteren Dienststellen des Landes geparkt. Dienstkraftwagen, die von Landesbediensteten - gegen Entgelt (Sachbezug) - auch privat genutzt werden, dürfen am jeweiligen Wohnort abgestellt werden.

Insgesamt sind 62 Personen mit der Leistungserbringung befasst, rund 51 davon sind hauptberufliche Fahrer.

### *DKW-Strategien des Landes Oberösterreich*

- 2.1. Das Land Oö. verfolgte seit Anfang der 90er Jahre zwei wesentliche Ziele: die seinerzeit insgesamt 126 Fahrer um die Hälfte auf einen Stand von rd. 60 Fahrern zu reduzieren. Weiters war die Strategie, dienstliche Fahrten der Mitarbeiter der Landesverwaltung mit Privat-PKWs durch Selbstlenker-Auto-Einsatz zu substituieren, um die Kosten für Fahrten gegen amtliches Kilometergeld zu senken.

- 2.2. Der LRH stellte fest, dass das Land Oö. das selbstgesteckte Ziel im Bereich der Fahrer mehr als erreicht und dadurch Kosten reduziert hat. Auch die Fahrten mit privaten PKWs gegen Abgeltung des Kilometergeldes verminderten sich. Diese Substitution von Privat-Kilometern durch Selbstlenkernutzung machte die Ausweitung des DKW-Fuhrparks um rd. 100 Fahrzeuge auf rd. 250 Fahrzeuge nötig.

Nach Ansicht des LRH nähert sich der DKW-Betrieb einer kritischen Fuhrparkgröße. Der LRH empfahl auf Basis verlässlicher aktueller Kalkulationsergebnisse einer Kostenrechnung neuerlich strategisch zu überlegen, wie ein optimaler „Mobilitätsmix“ (Selbstlenker, Einsatz von Privat-PKW) bzw. grundsätzlich andere Alternativen aussehen könnten. Weiters ist es aus Sicht des LRH möglich, ohne Einschränkung des Leistungsangebotes mit weniger Fahrern auszukommen.

### **Kosten**

- 3.1. Es ist vorgesehen, im Rahmen der landesweiten Einführung einer Kostenrechnung auch für den DKW-Betrieb eine Kostenrechnung im ersten Halbjahr 2005 zu implementieren. Die Einführung war während der Prüfung noch in einer Abstimmungsphase, die erstmalige Kostenerfassung war mit 1.2.2005 geplant gewesen. Diese Kostenrechnung sollte sowohl die Kosten der Fahrer, als auch die Kosten des Fuhrparks umfassen.
- 3.2. Der LRH begrüßte die Einführung einer Kostenrechnung im DKW-Betrieb als Management-Unterstützung und zu Informationszwecken.
- 4.1. Betreffend die Fahrzeugkosten bietet sich für Entscheidungsrechnungen (zB Ankauf und Ersatz von Fahrzeugen, Ersatzzeitpunkt, Fahrzeugzuteilungen an Personen und Abteilungen, Kostenvergleich zu Alternativen etc.) eine Analyse der Kosten je Fahrzeug je Kilometer Fahrleistung an. Eine derartige Kostenanalyse fand zum Zeitpunkt der Prüfung zwar statt, war aber nicht vollständig und nicht integriert. Es wurde nur ein Teil der Einzelkosten (Ankauf, Betrieb und die Verwertung der Fahrzeuge) exakt aufgezeichnet und in die Überlegungen miteinbezogen. Teile der Einzelkosten und wesentliche Teile der variablen und insbesondere fixen Gemeinkosten blieben unberücksichtigt. Ein gewisser Anteil der Gemeinkosten wurde pauschal über einen „Werkstattzuschlag“ umgelegt.

Die Personalkosten im Fahrerbereich und zum Teil im Werkstattbereich (auch hier wurde mangels Einzelarbeitsaufträgen mit einem pauschalen „Werkstattzuschlag“ gerechnet) wurden bisher vom DKW-Management nicht vollständig erhoben und ausreichend beobachtet.

- 4.2. Nach Ansicht des LRH sind die bisherigen Aufzeichnungen und Auswertungen für die Optimierung des Fahrzeugeinsatzes und zur strategischen Ausrichtung des DKW-Betriebes nicht optimal. Vorliegende Aufzeichnungen sind nicht miteinander vernetzt. Der LRH kritisierte, dass die zum Prüfungszeitpunkt vorliegende Kostenanalyse dazu führte, dass strategische und operative Entscheidungen teilweise nach Kostenschätzungen getroffen wurden.

Der LRH hat daher auf Basis der erteilten Auskünfte und erhaltenen Unterlagen eine möglichst detaillierte Kalkulation der Kosten je Kilometer für den Fuhrpark und eine Kalkulation der Kosten der Fahrer je zurückgelegtem Kilometer durchgeführt. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse der Prüfung (insbesondere die Kalkulation) können aus Sicht des LRH bei der Einführung der Kostenrechnung, sowie beim Fuhrparkmanagement und für Entscheidungsrechnungen unterstützende Informationsquellen sein.

- 5.1. Ausgehend von den in der Personalabteilung für den relevanten Personenkreis erhobenen Personalausgaben 2003 wurden nach einer sachgerechten Zuordnung der Personalausgaben zum Fahrerbereich und zum Werkstatt/Verwaltungsbereich Personalkosten ermittelt. Darin enthalten sind auch Dienstgeberbeiträge, Sonderzahlungen und Vergütungen sowie die anteiligen zukünftigen Pensionsaufwendungen für pragmatisierte Mitarbeiter. Andere Tätigkeiten (wie zB Kanzleitätigkeiten der BH-Fahrer) neben der Fahrtätigkeit wurden jeweils berücksichtigt. Die Analyse wurde für die Gruppen Präsidium, Bezirkshauptmannschaften und Agrarbezirksbehörde vorgenommen.

Im Bereich Präsidium ließen sich folgende Kosten je Kilometer (Fahrer ohne Fahrzeugkosten) ermitteln:

Rund 1,62 Euro Fahrerkosten je gefahrenem Kilometer für das Chauffieren der Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz.

Für die Allgemeinen Fahrer der Verwaltung lassen sich die Fahrerkosten je Kilometer auf Basis der derzeitigen Aufzeichnungen nicht genau ermitteln. So fehlen beispielsweise mit vertretbarem Aufwand auswertbare Aufzeichnungen über die gefahrenen Kilometer je Allgemeinem Fahrer des DKW-Betriebs.

Auch im Bereich der Bezirkshauptmannschaften lassen sich aus demselben Grund die Kilometerkosten je Fahrer nur ungefähr errechnen. Nach einer überschlägigen Berechnung des LRH belaufen sich die Kosten auf rd. 1,42 Euro je Fahrerkilometer.

Der LRH hat auch Kosten je Kilometer für den gesamten Fuhrpark ermittelt. Nachstehende Tabelle gibt einen groben Überblick über die vom LRH erstellte Kalkulation:

Im Jahr 2003 wurden von den Fahrzeugen des DKW-Betriebes 6.731.795 Kilometer zurückgelegt

	rd. Euro	Durchschnittliche Kilometervollkosten je Fahrzeug in Euro
Personalkosten Werkstatt/Verwaltungsbereich (inkl. Pensionsaufwendungen der Beamten)	525.000	
Kosten für den laufenden Betrieb	950.000	
Kosten für Leistungen anderer Abteilungen	49.000	
Kosten im Zusammenhang mit dem Betriebsgebäude u. der Liegenschaft	117.000	
Kalkulatorische Kosten	299.000	
<b>Kosten inkl. Werkstatt/Verwaltungsbereich u. kalkulatorische Kosten</b>	<b>1.940.000</b>	<b>0,288</b>
Entschädigung für das Lenken eines Dienstkraftwagens "Selbstlenker"	174.000	
<b>Kilometervollkosten des Landes zuzüglich "Selbstlenker-Entschädigung"</b>	<b>2.114.000</b>	<b>0,314</b>
Fahrerkosten	2.735.000	
<b>Gesamtkosten DKW-Betrieb inkl. Entschädigung für Selbstlenker</b>	<b>4.849.000</b>	

Abbildung 1: Kilometervollkosten je Fahrzeug

In dieser Berechnung wurden die Personalkosten des Werkstatt/Verwaltungsbereiches berücksichtigt (siehe oben, in Summe inklusive der Pensionsaufwendungen der Beamten rd. 525.000,— Euro). Ausgehend von den Sachausgaben laut Rechnungsabschluss 2003 wurden

in Abstimmung mit dem DKW-Management durchschnittliche jährliche Kosten in Höhe von rd. 950.000,— Euro ermittelt. Es handelt sich dabei um die Kosten für den laufenden Betrieb (zB Treibstoff, Versicherung, Eigen- und Fremdwartung, Service, Reifen etc.) inklusive Abschreibungen der Fahrzeuge ohne kalkulatorische Zinsen. In den Sachausgaben lt. Rechnungsabschluss sind allerdings Leistungen, die andere Abteilungen des Landes für den DKW-Betrieb erbringen, nicht enthalten. Diese Posten (exklusive Leistungen im Zusammenhang mit der Betriebsliegenschaft) und sonstigen Kosten betragen insgesamt rd. 49.000,— Euro.

Die Kosten in Zusammenhang mit dem Betriebsgebäude bzw. der Betriebsliegenschaft (inkl. Werkstatt und Tankstelle) beliefen sich auf rd. 117.000,— Euro. Darin waren unter anderem die Abschreibung, Energiekosten, laufende Instandhaltungen sowie weitere Kosten für den laufenden Betrieb enthalten.

An kalkulatorischen Kosten (kalkulatorische Zinsen, kalkulatorische Wagnisse, Opportunitätskosten für zusätzliche Wegzeiten und Dispositionskosten in den Abteilungen) wurden rd. 299.000,— Euro ermittelt.

- 5.2. Der LRH stellte fest, dass sich die Kosten inklusive Werkstatt/Verwaltungsbereich (inklusive der genannten kalkulatorischen Kosten), aber ohne die Fahrerkosten auf rd. 1,9 Mio. Euro belaufen. Zusammen mit den Personalkosten des Fahrerbereichs in Höhe von rd. 2,7 Mio. Euro ergeben sich jährliche Kosten für den DKW-Betrieb von rd. 4,8 Mio. Euro<sup>2</sup> (inkl. BH, ABB und Entschädigung für Selbstlenker).

Bei einer Gesamtjahres-Kilometerleistung von rd. 6,7 Mio. Kilometer ergeben sich daraus Kilometervollkosten des Landes je Fahrzeug (ohne Fahrer) von rd. 0,31 Euro. Diesen Wert beurteilte der LRH im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld von 0,356 Euro<sup>3</sup> (bzw. rd. 0,36 Euro inkl. hypothetische Schadensabgeltung) als relativ hoch. Die Sensitivitätsanalysen (= Analyse der Auswirkung unterschiedlicher Anschaffungskosten einzelner Fahrzeuge auf die Kilometerkosten des gesamten Fuhrparks) des LRH haben gezeigt, dass der Durchschnittswert von rd. 0,31 Euro pro Kilometer als repräsentativ für den gesamten Fuhrpark (Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz, obere Mittelklasse, Mittelklasse, untere Mittelklasse und Kleinbusse) gelten kann.

Eine weitere Erhöhung der Fixkosten (fixen Gemeinkosten) ist nach Meinung des LRH jedenfalls im Einzelfall genau zu prüfen. Sollten zusätzliche Investitionen für notwendig erachtet werden, wären sie kritisch zu hinterfragen. Für Auslastungsspitzen wären auch kostengerechte Alternativen zu suchen.

- 6.1. Ebenfalls in den Kilometer-Vollkosten von rd. 0,31 Euro ist die Entschädigung für das Selbstlenken eines Dienstkraftwagens (sogenannte "Selbstlenker") enthalten. Diese Entschädigung gebührt entsprechend der Oö. Landesreisegebührenvorschrift einem Bediensteten für das Lenken eines Dienstkraftfahrzeuges je Fahrkilometer von 0,037 Euro. Für jede Person, deren Mitbeförderung mit einem solchen Kraftfahrzeug dienstlich notwendig ist, steht ein Zuschlag je Fahrkilometer von 0,019 Euro zu. Diese Beträge sind steuerpflichtig. Berufsmäßige Dienstkraftwagenlenker haben keinen Anspruch auf eine derartige zusätzliche Entschädigung. Im Jahr 2003 wurden nach Angaben der Personalabteilung unter diesem Titel beim Land Oö. insgesamt rd. 267.000,— Euro ausbezahlt. Auf den DKW-Betrieb entfallen davon rd. 174.000,—<sup>4</sup> Euro, der Rest entfällt auf den Bereich Straßenerhaltung des Landes Oö.
- 6.2. Um weiter Kosten abzubauen und somit die Kilometer-Vollkosten zu reduzieren, regte der LRH an, die Regelung für die Entschädigung für das Lenken eines Selbstlenker-Autos zu ändern. Die Auszahlung eines Kilometergeldes für Benutzung von Dienstautos ist nach Ansicht des LRH als Anreiz nicht erforderlich.

Aufgrund der Kostensituation hält es der LRH für sinnvoll, Alternativen zur derzeitigen Form der Leistungserbringung und Finanzierung zu überdenken. Die vom LRH erstellte Kalkulation zeigt, dass man sich mit "Mobilitätsalternativen" wie zB Leasing, vollständigem externen Fuhrparkmanagement, Car Sharing etc. auseinandersetzen sollte. Bestehende Überlegungen des DKW-Betriebes hinsichtlich Leasing sind auf Basis der Empfehlungen des LRH und der zukünftigen Kostenrechnungsergebnisse zu konkretisieren. Weiters regte der LRH an, Strategien auf Grundlage der mit 2005 einzuführenden Kostenrechnung zu entwickeln.

### ***Einteilung und Auslastung der Fahrzeuge***

- 7.1. Die Einteilung der Dienstkraftwagen am Standort Promenade erfolgt durch den Garagenmeister bzw. durch seinen Stellvertreter. Ein Erlass der Personalabteilung aus dem Jahr 2001 legte fest, dass für dienstliche Fahrten ab 150 Kilometer ("150-Kilometer-Grenze") jedenfalls ein Dienstkraftwagen einzusetzen ist. Der Erlass sieht als Folge vor, dass, wenn Dienstkraftwagen trotz des Überschreitens der festgelegten Wegstrecke nicht angefordert werden, nur das billigste öffentliche Verkehrsmittel ersetzt wird.

Die Dauer der Dienstreise spielt bei der Zuteilung eher eine untergeordnete Rolle. Die Einteilung der Selbstlenker-Autos wird bei Kurzstrecken durchaus auch kurzfristig vorgenommen. Steht kein Dienstkraftwagen mehr zur Verfügung, kann die Dienstreise mit dem Privat-PKW gegen Verrechnung des amtlichen Kilometergeldes durchgeführt werden.

Die "150-Kilometer-Grenze" wurde von der Personalabteilung als Höchstgrenze für die Durchführung von dienstlichen Fahrten mit Privat-PKWs angesetzt. So hat zB die Abteilung Jugendwohlfahrt für ihre Fahrten diese Grenze erheblich niedriger angesetzt.

Als zweites Regulativ wird zwischen der Personalabteilung und der jeweiligen Fachabteilung ein Kilometer-Jahreskontingent vereinbart. Die Abteilungen haben sich in diesem Rahmen zu bewegen.

- 7.2. Der LRH bewertete die Vorgehensweise der Prioritätenreihung bei der Fahrzeugzuteilung des Fuhrparkmanagements unter den bestehenden technischen Gegebenheiten als grundsätzlich sinnvoll. Um die Kosten für die sogenannten "Privatkilometer" in den jeweiligen Abteilungen des Amtes der Oö. Landesregierung kostengerecht zu vermindern, empfahl der LRH die "150-Km-Grenze" generell aus Kostensicht auf "100 Kilometer" herabzusetzen. Ebenso könnte sich der LRH eine weitere Reduzierung der Privatkilometer-Reisegebührenkontingente in den jeweiligen Abteilungen vorstellen. Es sollten aber auch Beförderungsalternativen berücksichtigt werden. Dies hätte unter anderem auch eine höhere Auslastung der Selbstlenker-Autos zur Folge. Weiters empfahl der LRH den Erlass der Personalabteilung auch im Hinblick auf fix zugeteilte Dienstkraftwagen konsequenter durchzusetzen. Alleine schon durch eine höhere Disziplin bei der sachgerechten Nachfrage nach DKW bzw. Privat-PKW-Fahrten sollte eine Auslastungssteigerung der vorhandenen Fahrzeuge sowie eine Kostenreduktion insgesamt möglich sein.
- 8.1. Als Nachweis für die Auslastung der Fahrzeuge am Standort Promenade dienen neben einer vom Garagenmeister erstellten "Tagesliste" die Fahrtenbücher pro Fahrzeug. Diese weisen unter anderem den Fahrtbeginn, das Fahrtende, die pro Fahrzeugeinsatz gefahrenen Kilometer sowie das Ziel der Fahrt aus.

Eine Auslastungsstatistik pro Fahrzeug oder pro Lenker wird nicht geführt. Im Wochen- bzw. Jahresverlauf sind die Fahrzeuge unterschiedlich ausgelastet. Nach Einschätzung des Garagenmeisters sind die Autos im Bereich Promenade an den "langen" Amtstagen (Montag, Dienstag u. Donnerstag) besser, an den "kurzen" Amtstagen (Mittwoch u. Freitag) eher

schlechter ausgelastet. Im August werden die Dienstkraftwagen urlaubsbedingt weniger genutzt.

- 8.2. Zur optimalen Nutzung aller Fahrzeuge empfahl der LRH den Einsatz eines Fuhrparkmanagement-Systems. Ein derartiges System sollte die für die Steuerung wesentlichen Daten wie zB Wegstrecke, Fahr- u. Stehzeiten des Dienstkraftwagens berücksichtigen. Damit könnte nach Ansicht des LRH die Auslastung der Fahrzeuge noch verbessert werden. Zusätzlich könnten durch den Einsatz eines derartigen Systems Verwaltungstätigkeiten reduziert werden. Vor allem stünden aber die notwendigen Informationen und Daten für Steuerungszwecke zur Verfügung.
- 9.1. Für den wirtschaftlichen Einsatz sowie für die Auslastung jener Dienstkraftwagen, die Abteilungen, den Bezirkshauptmannschaften und der Agrarbezirksbehörde des Landes fix zugeteilt sind, ist der jeweilige Abteilungs- bzw. Behördenleiter zuständig. Einen zeitnahen Überblick über die Auslastung dieser fix zugeteilten Fahrzeuge haben der Garagenmeister bzw. der Leiter der Dienststelle DKW-Betrieb nicht. So kam es während der Prüfung zur Situation, dass im Bereich Promenade zu wenig Autos zur Verfügung standen, gleichzeitig aber beispielsweise am Standort BH Linz-Land<sup>5</sup> Autos nicht in Anspruch genommen wurden.
- 9.2. Insgesamt stellte der LRH fest, dass die Verantwortlichen jener Abteilungen bzw. Organisationseinheiten, denen Autos fix zugeteilt sind, in stark unterschiedlichem Ausmaß einen Überblick über ihre Fahrzeuge, deren Auslastung bzw. über die insgesamt gefahrenen Kilometer hatten. Ebenso wurde bei der Einteilung der Autos unterschiedlich vorgegangen.

Kritisch zu hinterfragen ist für den LRH, warum die in der Vergangenheit bisher erfolgten monatlichen "Kilometerleistungs-Mitteilungen" der Abteilungen mit fix zugeteilten Fahrzeugen an den DKW-Betrieb wieder eingestellt wurden. Es gibt aber Abteilungen, die freiwillig Monatsaufstellungen erstellen. Durch diese periodischen Informationen würde sich der Informationsstand des Fuhrparkverantwortlichen wesentlich erhöhen.

Mit der Einführung eines Fuhrparkmanagement-Systems könnte sowohl der Überblick als auch die Auslastung der fix zugeteilten Fahrzeuge wesentlich verbessert werden.

- 10.1. Die Hauptinformation über die Kilometer-Auslastung aller Fahrzeuge erhält der Leiter des DKW-Betriebes über die selbst erstellten quartalsweisen Kilometer-Auswertungen sowie über die unterjährigen Betankungsaufzeichnungen der jeweiligen Autos.

Am Jahresende werden die Jahres-Kilometer aller Fahrzeuge eruiert. Die gefahrenen Jahres-Kilometer pro Fahrzeug sind das Hauptkriterium für die Analyse der Auslastung des Fuhrparks.

Die einzelnen Fahrtnachweise der Beilage zur Reiserechnung dienen ebenfalls zur Information über die Auslastung. Allerdings besteht für Landesbedienstete die Möglichkeit innerhalb einer Frist von 6 Monaten eine Reiserechnung zu legen.

Weiters bekommt der Leiter des DKW-Betriebes von der Personalabteilung jährlich eine Aufstellung aller im Landesdienst abgerechneten "Selbstlenker-" und Privat-PKW-Kilometer.

Aufgrund dieser Auswertungen wurden schon mehrmals Änderungen in der fixen Zuteilung von Fahrzeugen an Abteilungen vorgenommen. Weiters wird das Alter der Fahrzeuge als Basis für Ankaufsentscheidungen von zusätzlichen Autos herangezogen.

- 10.2. Wichtig wäre es aus Sicht des LRH, bei der Beurteilung der Auslastung einzelner Fahrzeuge nicht nur die Kilometerleistung eines Jahres sondern auch die Anzahl der Einsatztage bzw. der Einsätze und deren Dauer miteinzubeziehen.

- 11.1. Der LRH ermittelte für die rd. 250 Fahrzeuge, die im DKW-Bereich zur Verfügung stehen, einen Mittelwert der Kilometerleistung von rd. 27.000 für das Jahr 2003. Die Verteilung der durchschnittlichen Jahres-Kilometerleistung beträgt lt. dem Leiter des DKW-Betriebes:
- bei den Fahrzeugen, die beim Amt der Oö. Landesregierung eingesetzt sind, rd. 33.000 Kilometer,
  - bei den BH-Fahrzeugen rd. 21.700 Kilometer sowie
  - bei den Fahrzeugen der ABB rd. 18.200 Kilometer.

Auf Basis der Vollkostenkalkulation des LRH in Gegenüberstellung zum amtlichen Kilometergeld ergibt sich derzeit bei der aktuellen Fuhrparkgröße eine kritische Auslastungsgrenze von rd. 22.000 Jahres-Kilometern. Das heißt, dass aus Kostensicht ab dieser Jahres-Kilometer-Leistung der Einsatz eines DKW-Fahrzeuges gegenüber einem Privat-PKW jedenfalls vorzuziehen ist.

- 11.2. Die Erhebungen des LRH ergaben, dass rd. die Hälfte der im Jahr 2003 zugelassenen Fahrzeuge über und rd. die Hälfte dieser Fahrzeuge unter dieser Auslastungsgrenze liegen.

Wie auch die Analyse der Kostenstruktur zeigt, sind Fahrzeuge mit einer Jahres-Kilometer-Leistung unter 10.000 Kilometer aus Kostensicht jedenfalls auszuschneiden und deren Einsatz durch Alternativen zu ersetzen. Bei einer Fahrleistung unter dieser kritischen Grenze übersteigen die laufenden Kilometerkosten eines solchen Fahrzeuges bereits vor Umlage von Gemeinkosten das amtliche Kilometergeld.

Auch wenn bei einigen Fahrzeugen die Auslastung noch verbessert werden könnte, stellte der LRH fest, dass im Rahmen der Möglichkeiten und der gegebenen Voraussetzungen das Fuhrparkmanagement operativ relativ gut abgewickelt wurde. Sobald eine verlässliche Kostenrechnung vorliegt, wären die vom LRH ermittelten Kriterien für den optimalen Einsatz von DKWs und Alternativen zu verifizieren und auf Basis der Kalkulation konsequent durchzusetzen.

- 12.1. Bei den Bezirkshauptmannschaften Braunau, Gmunden, Vöcklabruck und Wels-Land werden vorwiegend Selbstlenker-Autos für sogenannte "Essenstransporte" für die Mitarbeiter verwendet. In diesen Fällen wird für Bedienstete der vier genannten Bezirkshauptmannschaften das Mittagessen von einer jeweiligen Großküche bezogen. Mit diesen Fahrzeugen wurden im Jahr 2003 insgesamt rd. 30.000 Kilometer zurückgelegt, das sind durchschnittlich weniger als 8.000 Kilometer pro Fahrzeug.
- 12.2. Aus Sicht des LRH ist zu hinterfragen, ob es für diese Transporte nicht günstigere Alternativen gäbe.
- 13.1. Branchenüblich werden Fahrzeuge, wie sie im Fuhrpark des Landes großteils im Einsatz sind, mit einer Nutzungsdauer von 4 bis 6 Jahren bzw. zwischen 130.000 und 150.000 Kilometern ersetzt. Bei längerer Nutzung bzw. höherer Kilometerleistung ist der wirtschaftliche Betrieb nicht mehr gewährleistet. Höherklassige Fahrzeuge werden bei bis zu 250.000 Kilometer ausgeschrieben.
- 13.2. Der LRH stellte fest, dass bis auf wenige Ausnahmen diese optimalen Ersatzzeitpunkte sinnvoll eingehalten werden.

## **Personal**

- 14.1. Am Standort Promenade sind 35 Fahrer (22 fix zugeteilte Dienstwagen-Lenker und ein Pool von 13 Allgemeinen Fahrern für die Landesverwaltung), 2 Mitarbeiter im Garagenhilfsdienst (im Wesentlichen für Autopflege u. gelegentlich Fahrteinsätze) sowie 5 Bedienstete (entspricht 4,5 Vollzeitäquivalenten) in der Verwaltung tätig. Von den 13 Allgemeinen Fahrern sind zwei Fahrer auch als Mechaniker in der eigenen Werkstätte eingesetzt. Drei weitere Fahrer werden abwechselnd fallweise als Spengler/Lackierer eingesetzt.

Für das Lenken von Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz stehen jeweils ein bzw. zwei Fahrer zur Verfügung. Diese sind im Wechseldienst tätig. Sind sie als "Hauptfahrer" unterwegs, absolviert der "Ablösefahrer" Fahrten - sofern vorhanden - für die Landesverwaltung oder er baut seine Überstunden ab.

Bei den Bezirkshauptmannschaften sind 18 Fahrer (mit weiteren Aufgaben) und bei der Argarbezirksbehörde zwei Fahrer (auch als Hauswarte tätig) eingesetzt. Anfang der 90er Jahre waren noch 126 Bedienstete beim Land Oö. als Fahrer beschäftigt. Der Leiter des DKW-Betriebes hat keinen Einfluss auf die Anzahl und den Einsatz der Fahrer bei den Bezirkshauptmannschaften.

### **Dienstzeiten**

- 15.1. Ein Großteil der Bediensteten des Landes Oö. erfasst seine Dienstzeiten mittels elektronischer Zeiterfassung. Der zum Prüfungszeitpunkt geltende Dienstzeitrahmen ist von Montag bis Donnerstag von 6h30 bis 20h00 und am Freitag von 6h30 bis 16h00 definiert. Innerhalb dieses Rahmens fallen keine abzugeltenden Überstunden an.

Der DKW-Betrieb ist von dieser Regelung ausgenommen. Entsprechend der DBO wurde ein eigenes Arbeitszeitmodell für den DKW-Betrieb mit folgendem Dienstzeitrahmen erarbeitet: Montag, Dienstag und Donnerstag von 7h30 bis 17h30 (Mittagspause von 13h00 bis 13h30), Mittwoch von 7h30 bis 13h30 und am Freitag von 7h30 bis 13h00.

Überstunden für die Fahrer mit Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz fallen außerhalb dieses Rahmens sofort an und werden nach Wahl des Fahrers wahlweise finanziell abgegolten oder in Form von Zeitausgleich ausgeglichen.

Die Überstunden der Allgemeinen-Fahrer sind von Montag bis Samstag zwischen 6h00 und 22h00 durch eine Pauschale abgegolten. Für sie besteht keine Möglichkeit eines Zeitausgleiches.

- 15.2. Der LRH stellte fest, dass das Zeitmodell des DKW-Betriebes vom Arbeitszeitmodell der übrigen Landesverwaltung abweicht. Er stellte weiters fest, dass offensichtlich für Allgemeine Fahrer und Dienstwagen-Lenker unterschiedliche Rahmenbedingungen des "DKW-Modells" Anwendung finden. Der LRH empfahl daher, ein den dienstlichen Erfordernissen entsprechendes Arbeitszeitmodell für alle Fahrer samt elektronischem Erfassungssystem einzuführen.

### **Überstunden**

- 16.1. Im Jahr 2003 wurden laut einer Aufstellung des Leiters des DKW-Betriebes von den Fahrern der Landesgarage insgesamt 31.146,5 Überstunden geleistet. Davon entfielen auf die Dienstwagen-Fahrer rd. 84%. Darin sind auch jene Überstunden der Dienstwagen-Fahrer gemäß Landes-Bezügegesetz enthalten, die bei sogenannten Allgemeinen Fahrten angefallen sind.



Vor allem im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit wurde im Dezember 1997 eine Neuregelung der Überstundenleistung für die Dienstwagen-Chauffeure in folgender Weise vorgenommen:

- Die bezahlten Überstunden werden jährlich auf 1200 (netto) limitiert, d. h., dass maximal monatlich 100 Stunden bezahlt werden. Ein gleichmäßiges Aufteilen der Überstunden ist nicht erforderlich.
- Über die 1200 Überstunden hinaus können weitere 200 Überstunden für die Verwendung als Zeitausgleich vorgemerkt werden.

- 16.2. Der LRH war der Meinung, dass das jährliche Limit mit 1200 Stunden zu hoch bemessen wurde. Insgesamt beurteilte der LRH diese Regelung als zu großzügig.

Dem LRH war sehr wohl bewusst, dass im Dienstkraftwagen-Bereich im gewissen Maße Überstunden erforderlich sind. Trotzdem konnte sich der LRH ein Absenken des Limits auf 800 Jahresstunden vorstellen. Dies deshalb, weil mit der Einführung eines den betrieblichen Erfordernissen entsprechenden Zeitmodells vor allem die Überstunden an Mittwoch- und Freitag-Nachmittagen wesentlich reduziert werden könnten. Dies würde pro Fahrer und Jahr ein durchschnittliches Einsparungspotential von rd. 220 Überstunden (netto) bzw. jährlich insgesamt rd. 86.000,— Euro ergeben. Dem LRH war nicht plausibel, warum für die Fahrer des DKW-Betriebs eine andere Überstundenregelung als für die anderen Landesbediensteten gelten soll.

Die Argumente die Verkehrssicherheit betreffend, konnte der LRH nicht ausnahmslos nachvollziehen, zumal Dienstreisen oftmals länger als 12 Stunden dauern. In einem Fall war ein Dienstwagen-Fahrer durchgehend 26 Stunden im Einsatz.

- 17.1. Für die Wartung, Pflege und Überprüfung der Fahrzeuge wird den Fahrern seit mehr als 30 Jahren täglich eine Stunde, die sogenannte "Pflegestunde", zugestanden (eine halbe Stunde vor Antritt der Dienstreise bzw. eine halbe Stunde nach Rückkehr der Dienstreise). Eine derartige Regelung gibt es nur in Oberösterreich und Niederösterreich.

Der LRH ermittelte für 2003 bei den Allgemeinen Fahrern eine Anzahl von rd. 132 "Pflegestunden-Überstunden" pro Fahrer. Bei den Dienstwagen-Fahrern waren es durchschnittlich rd. 150 Überstunden. Insgesamt machten die "Pflegestunden" im Jahr 2003 rd. 3600 Überstunden aus. Dies entspricht rd. 2,1 Personenjahren.

- 17.2. Der LRH stellte fest, dass es sich bei der "Pflegestunde" in diesem Ausmaß vor allem aufgrund der technischen Entwicklung der Fahrzeuge um eine nicht mehr zeitgemäße Regelung handelt. Um Kosten im Personalbereich bei gleichbleibendem Leistungsangebot des DKW-Betriebes zu reduzieren, regte der LRH an, diese Wartungs- bzw. Pflegeleistungen in die Bereitschaftszeiten der Fahrer zu verlegen. Dann könnte die "Pflegestunde" als Überstunde gestrichen werden. Das vom LRH errechnete Einsparungspotential würde sich auf jährlich rd. 64.000,— Euro belaufen.

- 18.1. Die Fahrer der Personen, denen nach dem Oö. Landes-Bezügegesetz Dienstwagen zustehen, lösen sich bis auf eine Ausnahme entweder regelmäßig (zB wöchentlich) oder unregelmäßig ab, um die oben genannten 1.200 Jahres-Überstunden pro Fahrer nicht zu überschreiten. In der Zeit, in der die Kraftwagenlenker nicht für Fahrten eingesetzt sind, wird entweder der vorhandene Zeitausgleich bzw. Urlaub in Anspruch genommen oder sie stehen für Allgemeine Fahrten zur Verfügung. Bei diesen Fahrten werden Bedienstete des Landes mit Dienstautos chauffiert.

Da von einigen Dienstwagen-Lenkern die Auszahlung der 1200 möglichen Überstunden voll ausgenutzt wird - d. h. sie machen von der Möglichkeit eines Zeitausgleichs nicht vollständig Gebrauch -, stehen diese Fahrer häufig auch für den allgemeinen Fahrbetrieb zur Verfügung. Hier können sie jedoch mangels Fahrten bzw. durch die Forcierung der Selbstlenker nicht immer eingesetzt werden. Einerseits sind dadurch Stehzeiten zu verzeichnen. Andererseits werden Überstunden ausbezahlt, die durch Zeitausgleich abgebaut werden könnten.

Die Landesregelungen sehen keine Möglichkeit vor, einen Zeitausgleich anzuordnen.

- 18.2. Der LRH empfahl mit der Einführung des neuen Arbeitszeitsystems auch die Möglichkeit eines zwingenden Zeitausgleichs, wenn die Fahrer mangels Fahrten für den allgemeinen Fahrbetrieb nicht eingesetzt werden können. So könnten nach Ansicht des LRH Stehzeiten reduziert und Kosten gespart werden. Weiters empfahl der LRH für die Ablösung der Fahrer untereinander verbindliche Vereinbarungen zu treffen, sodass eine gleichmäßigere Aufteilung der Überstunden der Fahrer eines politischen Repräsentanten möglich ist.

Weiters erachtete es der LRH als notwendig, dass die Kraftwagenlenker dem Leiter der Dienststelle bzw. beim Garagenmeister mitteilen, wenn sich die Anspruchsberechtigten für die Dienstwagen (Mitglieder der Oö. Landesregierung, die Präsidenten des Oö. Landtages, der Amtsführende Präsident des Oö. Landesschulrates sowie der Landesamtsdirektor) auf Urlaub bzw. längere Zeit im Ausland befinden. Dadurch wäre aus Sicht des LRH ein effizienterer Einsatz dieser Kraftwagenlenker möglich. Falls sich nämlich Kraftwagenlenker nicht dahingehend melden, sind diese mit Stehzeiten belastet, weil sie für andere Fahrten nicht berücksichtigt werden könnten.

### **Werkstätte**

- 19.1. In der zum DKW-Betrieb gehörenden Werkstätte können gleichzeitig drei Fahrzeuge repariert werden. Zwei Allgemeine Fahrer werden hauptsächlich als Mechaniker in der Werkstatt eingesetzt. Gelegentlich werden Fahrer, die keine Fahrten zu absolvieren haben, für Werkstatt-Tätigkeiten eingesetzt.

In der Werkstätte werden Reparaturen an Fahrzeugen (bis zu einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen) sowie Wartungen/Services durchgeführt. Reparaturen von Großschäden sowie Reparaturaufträge mit hohem Geräteaufwand werden an externe Fachwerkstätten vergeben. Die Werkstätte ist von den Kfz-Herstellern, die den DKW-Betrieb beliefern, als Fachwerkstätte anerkannt. Sie ist daher autorisiert Reparaturen ohne Verlust von Gewährleistungsansprüchen nach den Richtlinien der Hersteller durchzuführen.

- 19.2. Der LRH kam zum Ergebnis, dass die Werkstätte vollständig, jedoch veraltet ausgestattet ist. Die Raumhöhe ist für höhere Fahrzeuge nicht geeignet.
- 20.1. Eine Wirtschaftlichkeitsanalyse der Werkstätte ist aufgrund der derzeitigen Beleg-Struktur nicht möglich. Beispielsweise kann ein Stundenberechnungssatz (Summe aller Aufwendungen dividiert durch die Summe der geleisteten Stunden) nicht festgestellt werden, da eine echte Leistungs- und Zeiterfassung (zB Einzelarbeitsaufträge) nicht vorhanden ist.
- 20.2. Der LRH erachtete es als notwendig, eine Leistungs- u. Zeiterfassung einzuführen, um steuerungsrelevante Informationen (zB Entscheidungsrechnungen, Alternativen, etc.) zu erhalten. Bezogen auf die derzeitige Fuhrparkgröße bewertete der LRH mit Unterstützung eines beigezogenen Experten die Größe der Werkstätte als optimal. Auch die Leistungserbringung von drei produktiven Mitarbeitern ergibt grundsätzlich eine schlüssige Auslastungssituation und Produktivität.

- 21.1. Für die Werkstätte gibt es nach Auskunft des Leiters des DKW-Betriebes eine mündliche Regelung, dass alle Mitarbeiter des DKW-Betriebes in Absprache mit dem Garagenmeister für Servicearbeiten an eigenen Fahrzeugen die Infrastruktur der Werkstatt in Anspruch nehmen können. Nach dieser Regelung darf dies nur in “Stehzeiten” während der Betriebszeit geschehen.
- 21.2. Sollte es zur Nutzung der Infrastruktur kommen, kann dies nach Ansicht des LRH ausschließlich außerhalb der Arbeitszeit und gegen Kostenersatz erfolgen. Derartige Service-tätigkeiten sollten reduziert werden. Mittels geeigneter Kontrollmechanismen soll sicher-gestellt werden, dass entsprechend den internen Regelungen vor allem aus sicherheits-technischen Überlegungen keinerlei Reparaturtätigkeiten stattfinden.

### **Bundesländervergleich**

- 22.1. Der LRH stellte einen Bundesländervergleich an (siehe nachfolgende Tabelle). Für Oberösterreich bestimmt das Oö. Landes-Bezügegesetz 1998, dass dem Ersten, Zweiten und Dritten Präsidenten des Landtages, den Mitgliedern der Landesregierung und dem Amtsführenden Präsidenten des Landesschulrates ein Dienstwagen gebührt. Die Nutzung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den Landesamtsdirektor ist gesetzlich nicht geregelt, aber bundesländerweit üblich<sup>6</sup>. Für die private Benutzung eines Dienstwagens ist ein monatlicher Beitrag von 1,5% des Anschaffungspreises (entspricht der steuerlichen Sachbezugsregelung) des jeweiligen Dienstwagens mit einer Obergrenze zu leisten. Allerdings lassen sich über die einzelnen Bundesländer nur Überblicksaussagen auf Basis der erhaltenen Unterlagen bzw. Auskünften der jeweiligen Verantwortlichen machen. Die Ausstattung der Fahrzeuge ist bundesweit vergleichbar, wenn in Oberösterreich nicht sogar auf einem niedrigeren Standard.

Amt der Landes-regierung ohne Bezirkshaupt-mannschaften	Leasing-Varianten	Dienstwagen gem. Oö. Landesbezüge-gesetz inkl. Landesamtsdirektor	Fix zuge-teilte Dienstwagen-fahrer	Allge-meine Fahrer	Entschädi-gung für “Selbst-lenker”	“Pflege-stunde”
Burgenland	✓ <sup>7</sup>	9	9 Haupt- und 9 Ablöse-fahrer	2		
Kärnten	✓	9	9 inkl. Vertretung	11	✓	
Niederösterreich		12	12; hinsichtlich Vertretung keine exakte Angabe	43	✓	✓
Oberösterreich		12	12 plus 10 Vertretung	11	✓	✓
Salzburg		10	9 inkl. Vertretung	5		
Steiermark		11	13 inkl. Vertretung	11	✓	
Vorarlberg		8	9 inkl. Vertretung	0		
Tirol		9	11 inkl. Vertretung	18		

Abbildung 2: Bundesländervergleich

Die fix zugeteilten Dienstwagen-Fahrer in Oberösterreich sind nach Auskunft des Leiters des DKW-Betriebes zu ca. 10% bis 20% auch als Allgemein-Fahrer eingesetzt. In den anderen Bundesländern gibt es zum Teil ähnliche Regelungen. Teilweise werden zB auch Allgemeine Fahrer als Fahrer für politische Repräsentanten eingesetzt. Dies ist in Oberösterreich nicht der Fall.

- 22.2. Der LRH stellte fest, dass das Oö. Landes-Bezügegesetz i.d.g.F. über die Bereitstellung von Fahrern keine Auskunft gibt. In der Praxis wird die Nutzung von Autos und Chauffeuren unterschiedlich gehandhabt.

Den Anspruchsberechtigten auf Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz stehen grundsätzlich jeweils zwei Chauffeure im Wechseldienst zur Verfügung. Zwei von ihnen benützen jeweils ein fix zugeteiltes Fahrzeug mit weniger als zwei zugeordneten Dienstwagen-Lenkern. Ein Mitglied der Landesregierung sowie die Dritte Präsidentin nehmen derzeit keinen fix zugeteilten Dienstwagen gemäß Landes-Bezügegesetz in Anspruch. Sie ziehen für ihre Fahrten die Fahrzeuge des allgemeinen Fahrzeug-Pools des DKW-Betriebes und dessen Fahrer (=Allgemeine Fahrer) heran. Dadurch würden bei der derzeitigen Kostenstruktur jährlich je nach zurückgelegten Jahres-Kilometern jeweils zwischen rd. 2.000,— Euro (bei zB 10.000 Jahre-Kilometern) und 10.000,— Euro (bei zB 50.000 Jahres-Kilometern) eingespart. Davon abzuziehen sind die Ausgaben für Taxispesen und öffentliche Verkehrsmittel. Durch dieses Modell fallen nicht die durchschnittlich höheren Kilometerkosten eines Dienstwagen-Lenkens sondern die Kosten eines Allgemein-Fahrers an. Diese Einsparung tritt dann ein, wenn es zu einer tatsächlichen Verlagerung von Dienstwagen-Lenkern-Fahrten zu Allgemeinen Fahrten kommt. Insbesondere durch die Gründung eines Fahrerpool für das Lenken der Dienstwagen gem. Oö. Landes-Bezügegesetz kann dieser Effekt erzielt werden.

Der LRH empfahl, einen bundesweiten Informationsaustausch zu initiieren und best-practice-Lösungen auszutauschen. Weiters stellte der LRH fest, dass der Kreis der Anspruchsberechtigten für einen Dienstwagen gemäß Oö. Landes-Bezügegesetz 1998 im Bundesländervergleich in Oberösterreich hoch ist. Dadurch ergibt sich auch eine größere Anzahl an Fahrern. Der LRH meinte, dass mit einem wirtschaftlicheren Personaleinsatz Kosten reduziert werden könnten.

#### 1 Beilage

Linz, am 7. Februar 2005

Dr. Helmut Brückner  
(Direktor des Oö. Landesrechnungshofes)

**Fußnoten:**

- <sup>1</sup> Der Kreis der Anspruchsberechtigten für Dienstwagen gemäß dem Oö. Landes-Bezügegesetz 1998 umfasst: Den Ersten, Zweiten und Dritten Präsidenten des Landtages, die Mitglieder der Landesregierung und den Amtsführenden Präsidenten des Landesschulrates (dafür erhält das Land eine Entschädigung des Bundes). Zusätzlich wird für den Landesamtsdirektor ein eigenes Fahrzeug zur Verfügung gestellt.
- <sup>2</sup> Die zahlungswirksamen Ausgaben sind geringer.
- <sup>3</sup> Das Land Oberösterreich sieht in der Oö. Landesreisegebührenvorschrift eine Abgeltung von 0,357 Euro pro Kilometer vor.
- <sup>4</sup> Die Differenz zwischen den Kilometervollkosten des Landes d.s. 0,314 Euro zu 0,288 Euro ergibt sich aus der in Anspruch genommenen Entschädigung für das Selbstlenken eines Dienstkraftwagens.
- <sup>5</sup> In der Tiefgarage der BH ist ein Großteil der fix zugeteilten Fahrzeuge geparkt.
- <sup>6</sup> Im Jahr 2003 wurden mit dem Chauffeur rd. 38.000 Kilometer zurückgelegt. Davon wurden Fahrzeug und Fahrer für rd. 3.000 Kilometer für Allgemeine Fahrten anderer Bediensteter eingesetzt.
- <sup>7</sup> Die Ausschreibung lief zum Prüfungszeitpunkt.

### AKTENVERMERK

Gegenstand: Schlussbesprechung über die Initiativprüfung betreffend  
Dienstkraftwagen-Betrieb des Landes Oö.

Aktenzahl: LRH-100024/11-2005-Hr

Ort und Datum: Landesrechnungshof (Schubertstraße 4), am 2. Februar 2005

Teilnehmer: Landespräsidialdirektor WHR Dr. Kurt Schlegel  
Landespersonaldirektor HR Dr. Peter Reinberg  
Hermann Dedl

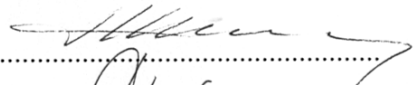
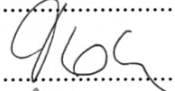
Mitglieder des LRH: Manfred Holzer-Ranetbauer  
Mag. Franz Bauer  
Daniela Grillberger

Den oben angeführten Teilnehmern ist das vorläufige Ergebnis der Initiativprüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden.

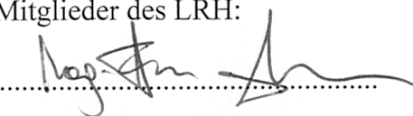
Über den Inhalt des vorgetragenen Ergebnisses konnte inklusive der während der Schlussbesprechung vorgenommenen Änderungen übereinstimmende Auffassung erzielt werden. Die von den Teilnehmern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle und mit Kursivdruck).

Die oben angeführten Teilnehmer verzichten auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. Landesrechnungshofgesetz eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

Die Teilnehmer:

  
.....  
  
.....  
Reinberg (ks)  
.....  
.....

Mitglieder des LRH:

  
.....  
Daniela Grillberger  
.....  
Manfred Holzer-Ranetbauer  
.....  
.....