

**Bericht 3/2005**

**Dienstkraftwagen**  
**bei den Bezirkshauptmannschaften**

St. Pölten, im September 2005

NÖ Landesrechnungshof  
3109 St. Pölten, Tor zum Landhaus  
Wiener Straße 54 / Stg.A

Tel: (02742) 9005-12620

Fax: (02742) 9005-15740

E-Mail: [post.lrh@noel.gv.at](mailto:post.lrh@noel.gv.at)

Homepage: [www.lrh-noe.at](http://www.lrh-noe.at)

DVR: 2107945

## INHALTSVERZEICHNIS

### Zusammenfassung

<b>1</b>	<b>Prüfungsgegenstand .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rechtliche Grundlagen .....</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Finanzieller Aufwand .....</b>	<b>2</b>
4.1	Sachaufwand .....	3
4.2	Personalaufwand .....	3
<b>5</b>	<b>Kostenvergleich .....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>BH – Dienstkraftwagen, Betrieb und Beschaffung.....</b>	<b>7</b>
6.1	Fuhrpark .....	7
6.2	Beschaffungsvorgang .....	7
6.3	Zahlungsweise .....	9
6.4	Versicherung.....	10
6.5	Generelle Anregungen zur Beschaffung von Dienstkraftwagen.....	10
6.6	Benützung von Dienstkraftwagen .....	11
6.7	Privatfahrten .....	12
6.8	Betankung.....	13
6.9	Service und Wartung .....	13
6.10	Vorgangsweise bei Ausfällen.....	14
<b>7</b>	<b>Zusammengefasste Empfehlungen .....</b>	<b>15</b>

## ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahre 2003 wurden bei den 21 Bezirkshauptmannschaften Niederösterreichs rund 3,3 Mio km im Außendienst zurückgelegt; hievon entfielen rund 1,18 Mio km auf Fahrten mit landeseigenen Dienstkraftwagen, der Rest von rund 2,12 Mio km auf Fahrten mit Privat-PKW.

Im oben genannten Jahr verfügten die Bezirkshauptmannschaften über 38 Dienstkraftwagen, die mit wenigen Ausnahmen von hauptberuflichen Fahrern gelenkt wurden.

Aus dem im Rechnungsabschluss 2003 dargestellten Sachaufwand und dem Personalaufwand der bei den Bezirkshauptmannschaften als Fahrer beschäftigten Bediensteten wurde ein Gesamtaufwand pro Dienstkraftwagenkilometer von € 1,71 ermittelt.

Ein Kostenvergleich der einzelnen Arten der Dienstreisekosten ergibt Kilometerkosten von:

€ 0,27 bei Selbstlenken eines vom Dienstgeber zur Verfügung gestellten PKW,

€ 0,356 bei Durchführung einer Dienstreise mit Privat-PKW und

€ 1,71 bei Durchführung der Fahrt mit Dienst-PKW samt Fahrer.

Die derzeit erlassmäßig festgelegte Art der Beschaffung der Fahrzeuge und der technischen Betreuung ist nicht optimal.

Um Dienstreisen in Zukunft kostengünstiger bewältigen zu können, wird die Erarbeitung eines Konzeptes für das gesamte Dienstkraftwagenwesen des Landes (Betrieb und Beschaffung) als zweckmäßig erachtet. Besonderes Augenmerk wäre der Möglichkeit des Selbstfahrens der Bediensteten mit landeseigenen Dienstkraftwagen zu schenken. Gleichzeitig wäre auch auf die bestmögliche Nutzung bereits vorhandener Ressourcen des Landes (Garagen, Stellplätze, Tankstellen und Werkstätten der Straßenverwaltung) Bedacht zu nehmen.

Im Rahmen eines solchen zu erarbeitenden Konzeptes ist die Möglichkeit, bei einzelnen Bezirkshauptmannschaften auch mehr Dienstkraftwagen als bisher zu stationieren, durchaus einzukalkulieren, jedoch müsste nach Ansicht des NÖ Landesrechnungshofes mit einem hauptamtlichen Fahrer pro Bezirkshauptmannschaft das Auslangen zu finden sein.

Die Zuständigkeit für den Dienstkraftwagenbetrieb bei den Bezirkshauptmannschaften sollte zwischen den Abteilungen Landesamtsdirektion und Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten eindeutig abgeklärt werden.

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Stellungnahme zugesagt, den Beanstandungen Rechnung zu tragen und die Anregungen und Empfehlungen aufzunehmen und umzusetzen.

## 1 Prüfungsgegenstand

Der NÖ Landesrechnungshof (LRH) hat die Prüfung „Dienstkraftwagen bei den Bezirkshauptmannschaften“ in sein Jahresprogramm 2004 aufgenommen.

Für die Prüfung wurden alle mit der Anschaffung und dem Betrieb der Dienstkraftwagen anfallenden Aufwendungen sowie die an Bedienstete, die für die Absolvierung von Außendiensten eigene PKW verwendeten, geleisteten Entschädigungen erfasst.

Einzelne Bezirkshauptmannschaften sowie Ausgabenpositionen wurden stichprobenweise geprüft.

Besondere Schwerpunkte der Prüfung stellten die Ermittlung der Betriebskosten einschließlich der Personalkosten und der anfallenden Nebenkosten sowie die Zweckmäßigkeit der Einsätze der Dienstkraftwagen dar.

Hauptziel der Prüfung war es, allfällige kostengünstigere Alternativen zu finden.

Grundsätzlich wurden die im Jahr 2003 anfallenden Kosten der Prüfung unterzogen.

## 2 Rechtliche Grundlagen

Als rechtliche Grundlagen für die Prüfung des Betriebes der Dienstkraftwagen der Bezirkshauptmannschaften wurden herangezogen:

- Die Dienstpragmatik der Landesbeamten, DPL 1972, LGBl 2200, (VIII. Teil Landes-Reisegebührenvorschrift)
- das Landes-Vertragsbedienstetengesetz, LVBG, LGBl 2300,
- die Erlässe der Gruppe 1 (Vorstandsangelegenheiten) betreffend Dienstkraftwagen bei den Bezirkshauptmannschaften, 01-01/00-1000, Richtlinien für die Benützung der Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich, 01-01/00-0352.

Beim Amt der NÖ Landesregierung werden die Belange des Dienstkraftwagenbetriebes der Bezirkshauptmannschaften inklusive An- und Verkauf von der Abteilung Landesamtsdirektion (LAD1), die dienst- und besoldungsrechtlichen Belange der Fahrer von der Abteilung Personalangelegenheiten (LAD2) sowie Garagenangelegenheiten von der Abteilung Gebäudeverwaltung (LAD3) wahrgenommen.

Mit der technischen und wirtschaftlichen Begutachtung sowie teilweise mit der Durchführung von Ein- und Umbauarbeiten sowie von Wartung und Reparaturen ist die Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten (WST8) befasst.

### **3 Allgemeines**

Die grundsätzliche Notwendigkeit zur Vorhaltung für Dienstkraftwagen im Bereich der Bezirkshauptmannschaften wird darin gesehen, dass Amtshandlungen und Dienstverrichtungen außerhalb der Gebäude der Bezirkshauptmannschaften vorzunehmen sind (zB Gewerbe- und Verkehrsverhandlungen, Amtshandlungen und Dienstverrichtungen der Sozial-, Jugend und Forstabteilungen), und zwar sehr oft an Orten, die nur schwer oder zu ungünstigen Zeitpunkten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Da auf Grund der derzeitigen Gesetzeslage kein Bediensteter des Landes verpflichtet werden kann, sein eigenes Kraftfahrzeug für dienstlich erforderliche Fahrten zu verwenden, ist für solche Beförderungsfälle mittels Dienstkraftfahrzeugen vorzusorgen. Außerdem sind fallweise Dienstfahrten erforderlich, die das Lenken eines Kraftfahrzeuges durch den mit der auswärtigen Dienstverrichtung betrauten Bediensteten nicht zulassen. Als Beispiel hierfür sind verschiedene Maßnahmen der Jugend- und Sozialabteilungen der Bezirkshauptmannschaften (zB Überstellungsfahrten) anzuführen. Ein weiterer Aspekt für die Vorhaltung von Dienstkraftwagen im Bereich der Bezirkshauptmannschaften ist darin zu ersehen, dass die Bezirkshauptleute bzw. deren Vertreter auch repräsentative Aufgaben wahrzunehmen haben, die das Selbstfahren eines Kraftfahrzeuges als unzweckmäßig erscheinen lassen.

Die 21 Bezirkshauptmannschaften in NÖ verfügen derzeit über 38 Dienstkraftwagen, die mit wenigen Ausnahmen von den hauptsächlich hierfür angestellten Bediensteten gelenkt werden. Diese Bediensteten werden teilweise in geringem Ausmaß auch für andere Tätigkeiten wie zB Kanzleihilfsdienst oder Hausarbeitsdienst verwendet.

Im Jahre 2003 wurden bei den Bezirkshauptmannschaften insgesamt rund 3.300.000 km im Außendienst zurückgelegt. Hievon entfallen rund 1.177.000 km auf Fahrten mit landeseigenen PKW, der Rest von 2.123.000 km entfällt auf Fahrten mit beamteneigenen PKW (hievon wiederum rund 91.000 km Mitfahrkilometer).

### **4 Finanzieller Aufwand**

Der finanzielle Aufwand für die Dienstkraftfahrzeuge der Bezirkshauptmannschaften setzt sich aus dem Sachaufwand und dem für die Fahrer anfallenden Personalaufwand zusammen.

#### 4.1 Sachaufwand

Im Rechnungsabschluss 2003 des Landes NÖ sind unter dem Teilabschnitt 03002 Bezirkshauptmannschaften, Dienstkraftwagen folgende Einnahmen und Ausgaben (in €) ausgewiesen:

Rechnungsabschluss 2003	
Einnahmen	3.756,20
Ausgaben	321.694,00
Abgang	317.937,80

Die wesentlichsten Ausgaben stellen die Posten

4520 Treibstoffe	mit € 61.848,54,
6170 Fahrzeuge, Instandhaltung	mit € 59.980,16,
6529 Aufwendungen an Ratenfinanzierungen	mit € 8.600,79,
7100 Ausgaben an öffentl. Abg.	mit € 7.042,24 und
0401 Personenkraftwagen	mit € 159.939,39 dar.

Auf eine genaue Feststellung der Garagierungskosten wurde verzichtet, da diese im Verhältnis zu den übrigen Kosten unbedeutend sind. Da die Gebäudebetriebskostenabrechnungen in den seltensten Fällen eigene Kostenstellen für die Garagen enthalten, würde die Ermittlung der Garagierungskosten einen unverhältnismäßig großen Aufwand bedeuten.

Der im Rechnungsabschluss 2003 des Landes NÖ ausgewiesene Abgang aus dem Dienstkraftwagenbetrieb von € 317.937,80 ergibt bei rund 1.177.000 zurückgelegten Kilometern einen Sachaufwand von € 0,27 pro Kilometer.

#### 4.2 Personalaufwand

Der Personalaufwand, insbesondere der als Fahrer beschäftigten Bediensteten, ist in den allgemeinen Personalaufwendungen des Amtes der NÖ Landesregierung enthalten und wurde an Hand der Unterlagen der Abteilung LAD2 und der einzelnen Bezirkshauptmannschaften ermittelt.

Der Personalaufwand aller bei den Bezirkshauptmannschaften als Fahrer von Dienstkraftwagen in Verwendung gestandener Bediensteten hat im Jahr 2003 € 1.694.222,81 betragen. (Hierbei ist das jeweilige tatsächliche Beschäftigungsausmaß von Bediensteten, die nicht ausschließlich oder nicht das ganze Jahr über als Fahrer Verwendung fanden, sowie die Überstundenentlohnungen berücksichtigt.) Somit ergibt sich ein Personalaufwand von € 1,44 pro Kilometer.

Hierbei ist wegen Geringfügigkeit die geringe Anzahl von Kilometern, die von den im Außendienst beschäftigten Bediensteten selbst mit Dienst-PKW gefahren wurden, nicht berücksichtigt.

#### 4.2.1 Reisebeihilfe

In den Personalkosten enthalten ist u.a. die Reisebeihilfe, die den Fahrern der Dienstkraftfahrzeuge gemäß den Bestimmungen des Landes-Vertragsbedienstetengesetzes, LGBl 2300/00, gewährt wird. Diese Reisebeihilfe wird aus zwei Komponenten errechnet:

- aus den Zeiten der auswärtigen Dienstverrichtungen – ähnlich den Bestimmungen der Tagesgebühren gemäß der in der Dienstpragmatik der NÖ Landesbediensteten enthaltenen Landes-Reisegebührenvorschrift und
- aus der mit dem Dienstkraftwagen zurückgelegten Kilometeranzahl.

Bis zu einem Höchstbetrag von fünfzehn Tagesgebühren pro Monat (= € 396,36) wird der jeweils sich als höher erweisende Betrag – entweder Tagesgebühren oder der sich aus der Kilometeranzahl ergebende Betrag (€ 0,0925 pro 100 km) – ausbezahlt.

Diese Vorgangsweise entspricht zwar den gesetzlichen Bestimmungen, jedoch ist der Verwaltungsaufwand für die solcherart ermittelten Gebühren unverhältnismäßig hoch.

#### Ergebnis 1

**Im Sinne einer einheitlichen Reisegebührenverrechnung und Verwaltungsvereinfachung sollte überprüft werden, ob diese Bestimmung noch zeitgemäß ist.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Gemäß den §§ 169 und 170 der Dienstpragmatik der Landesbeamten 1972, LGBl. 2200, iVm § 36 des Landes-Vertragsbedienstetengesetzes, LGBl. 2300, erhalten die Bediensteten bestimmter Dienstzweige als Ersatz des Mehraufwandes für auswärtige Dienstverrichtungen eine Reisebeihilfe.*

*Es soll dadurch der Aufwand (Verpflegungsaufwand), der durch die auswärtige Dienstverrichtung entsteht, ersetzt werden.*

*Auch Kraftfahrzeuglenker gehören zum Personenkreis der Reisebeihilfenbezieher. Im Jahr 2004 waren insgesamt 88 Personen ausschließlich als Kraftfahrzeuglenker beschäftigt, davon 47 beim Amt der NÖ Landesregierung und 41 vorwiegend bei den Bezirkshauptmannschaften.*

*Die Kraftfahrzeuglenker der Bezirkshauptmannschaften erhalten durchschnittlich eine Reisebeihilfe in Höhe von € 238,18 pro Monat. Durch die derzeitige Regelung wird diesen Bediensteten nur jener Aufwand abgegolten, der auf eine tatsächliche Außendiensttätigkeit zurückzuführen ist, da gesetzlich keine Pauschalierung vorgesehen ist.*

*Zu der angesprochenen Verwaltungsvereinfachung durch einfachere Abgeltungs- bzw. Berechnungsregeln darf angemerkt werden, dass die geringe Anzahl der Kraftfahrzeuglenker bei einer Gesamtbetrachtung keinen übermäßigen Abrechnungsaufwand zur Folge hat. Im Übrigen wird durch das Bestreben zum Abbau derartiger Dienstposten in der Landesverwaltung durch Begleitmaßnahmen (Kraftfahrzeuge zum Selbstlenken), sowie der Automatisierung der Reisegebüh-*

*renabrechnung (derzeit im Aufbau) nochmalig eine Verringerung des Arbeitsaufwandes erreicht.*

*Berücksichtigt man nun einerseits, dass in Zeiten der Dienstabwesenheit mangels Pauschalierung keine Reisebeihilfe ausbezahlt werden muss, und andererseits die derzeit bereits geringe Anzahl der Kraftfahrzeuglenker, erscheint die derzeitige Regelung für das Land NÖ als kostengünstige Variante.*

*Dennoch wird die Regelung einer Prüfung unterzogen werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **5 Kostenvergleich**

Auf Grund der unter Punkt 4 angestellten Berechnungen ergibt sich für Fahrten mit einem landeseigenen Dienstkraftwagen und einem beigeestellten Fahrer ein Gesamtaufwand (Sachaufwand plus Personalaufwand) von € 1,71 pro Kilometer.

Für den eher selteneren Fall, dass der mit dem Außendienst beauftragte Bedienstete selbst mit einem landeseigenen PKW fährt, ergeben sich Kilometerkosten von € 0,27, und wenn der Beamte sein eigenes Fahrzeug zur Verfügung stellt, ist diesem ein Kilometergeld von € 0,356 pro Kilometer zu vergüten. Somit ergibt sich folgende Reihung der Kilometerkosten:

1. € 0,27, wenn der Bedienstete einen vom Land zur Verfügung gestellten PKW selbst lenkt,
2. € 0,356, wenn die Fahrt mit beamteneigenem PKW durchgeführt wird (eventuell fallen noch € 0,043 für weiterer Mitfahrer an, was bei Verwendung landeseigener PKW nicht in Betracht kommt) und
3. € 1,71, wenn die Fahrt mit Dienst-PKW samt Fahrer durchgeführt wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass dieser Wert im Einzelfall noch wesentlich überschritten wird, wenn Dienstleistungen des Lenkers außerhalb der normalen Dienstzeit anfallen (Überstundenentlohnungen, Nacht-, Sonn- und Feiertagszuschläge).

Der Betrieb von landeseigenen Dienst-PKW mit eigens dazu zur Verfügung gestellten Fahrern erweist sich somit als mit Abstand teuerste Variante der Dienstreisenverrichtung.

Die günstigste Form der Dienstreisenabsolvierung stellt – abgesehen von öffentlichen Verkehrsmitteln in einzelnen Fällen – das Selbstfahren mit vom Dienstgeber beigeestellten PKW dar, wobei diese Aussage nur generell getroffen werden kann und in konkreten Situationen auch andere Möglichkeiten durchaus betrachtenswert sind.

Ebenso wie für die Beschaffung und technische Wartung von Dienstkraftfahrzeugen wären auch generell für die Absolvierung von Außendiensten kostengünstigere Alternativen zu überlegen, wobei festzuhalten ist, dass es durchaus für möglich und auch wirt-



schaftlich günstig gehalten wird, auch mehrere für konkrete Fälle zugeschnittene Lösungsmöglichkeiten vorzusehen.

Hiezu einige Lösungsansätze:

- Selbstfahren des betreffenden Bediensteten mit zur Verfügung gestellten landeseigenen Dienstkraftwagen. (Diese Form der Durchführung von Dienstreisen wird in den Bundesländern Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Tirol bereits mit wachsender Tendenz praktiziert.)
- Im Bedarfsfalle könnten bei jeder Dienststelle auch mehrere landeseigene Dienstkraftwagen zum Selbstfahren zur Verfügung gestellt werden; die Zahl der hauptberuflichen Fahrer wäre aus Sicht des LRH jedenfalls auf einen pro Bezirkshauptmannschaft zu begrenzen.
- Bediensteten, die vorwiegend im Außendienst eingesetzt sind und eine festzulegende Jahreskilometergrenze überschreiten, einen eigenen Dienstkraftwagen zur Verfügung zu stellen, wobei man auch eine private Nutzung – gegen ein zu kalkulierendes Entgelt – vereinbaren könnte.
- Bediensteten, die vorwiegend im Außendienst eingesetzt sind, einen Zuschuss zum Ankauf eines privaten Kraftfahrzeuges zur gewähren – im Gegenzug dazu verpflichtet sich der Bedienstete, einen zu vereinbarenden Zeitraum hindurch Dienstreisen mit diesem Kraftfahrzeug ohne Verrechnung weiterer Kosten durchzuführen.
- Bei auswärtigen Dienstverrichtungen, die einen Einsatz eines Dienstkraftfahrzeuges samt Lenker erfordern und darüber hinaus Fahr- und/oder Wartezeiten außerhalb der Normalarbeitszeit verursachen, wäre im Einzelfall zu überprüfen, ob der Einsatz eines Taxis (lediglich Hin- und Rücktransport ohne Wartezeit) die kostengünstigere Variante darstellen würde.

## **Ergebnis 2**

**In Anbetracht der hohen Kosten pro Kilometer eines Dienstkraftfahrzeuges – hervorgerufen durch die Personalkosten der Lenker – empfiehlt der NÖ Landesrechnungshof dringend, andere Möglichkeiten, wie beispielsweise Selbstfahren mit landeseigenen Kraftfahrzeugen, zur Verfügung stellen von Kraftfahrzeugen des Landes an Bedienstete (eventuell auch zur Privatnutzung gegen kalkulierten Kostensatz) etc. kostenmäßig durchzukalkulieren und ein Gesamtkonzept zu erstellen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Nach den geltenden reisegebührenrechtlichen Bestimmungen (vgl. § 141 Abs. 4 DPL 1972) hat der Bedienstete keinen Anspruch auf Reisekostenvergütung, wenn ihm ein Beförderungsmittel unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.*

*Im Umkehrschluss lässt sich daraus die reisegebührenrechtliche Verpflichtung der Bediensteten ableiten, ein von Amts wegen unentgeltlich zur Verfügung gestelltes Kraftfahrzeug zu lenken, widrigenfalls der Anspruch auf das Kilometergeld verloren geht.*

*Auf Grundlage dieser Gesetzesbestimmung wird die Anregung des Rechnungshofes zum Anlass genommen, um die Umsetzungsmöglichkeiten bzw. Umsetzungsvarianten im Sinne eines Gesamtkonzeptes zu prüfen.*

*Als erster Schritt wird eine Adaptierung der DA Dienstkraftwagenbetrieb bei den Bezirkshauptmannschaften, 01-01/00-1000, vorgenommen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **6 BH – Dienstkraftwagen, Betrieb und Beschaffung**

### **6.1 Fuhrpark**

Der Fuhrpark besteht aus 38 PKW und einem „Reservefahrzeug“, auf das in der Folge noch eingegangen wird. Mit Ausnahme von drei Bezirkshauptmannschaften (Bruck a.d. Leitha, Horn und Scheibbs), denen jeweils ein Dienst-PKW zugeteilt ist, verfügen alle anderen Bezirkshauptmannschaften über jeweils zwei (einen „großen“ und einen „kleinen“) Dienstkraftwagen. Die Anzahl entspricht dem im Voranschlag des Landes enthaltenen Kraftfahrzeug-Systemisierungsplan. Bedingt durch die erlassgemäßen Vorgaben der Abteilung LAD1, auf die unter Punkt 6.2 noch näher eingegangen wird, setzt sich der Fuhrpark mit Stand Ende 2003 aus Fahrzeugen verschiedenster Typen von 13 verschiedenen Herstellern (VW, Peugeot, Lancia, Opel, Ford, Renault, Skoda, Honda, Toyota, Citroen, Mazda, KIA, Mitsubishi) zusammen.

### **6.2 Beschaffungsvorgang**

Bevor ein Dienstkraftwagen einer Bezirkshauptmannschaft erneuert wird, ist dieser von der Abteilung WST8 dahingehend zu begutachten, ob der Austausch überhaupt erforderlich ist. Zutreffendenfalls ist entsprechend dem Erlass 01-01/00-1000 der Abteilung Landesamtsdirektion/Rechnungsgruppe vom 13. November 2003 vorzugehen. Die Verwertung des Altfahrzeuges wird von der Abteilung WST8 wahrgenommen.

Der vorher zitierte Erlass sieht vor, dass die Marke und die Type unter Berücksichtigung der Richtlinien von der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft selbst zu wählen sind, wobei zu beachten ist, dass die Fahrzeuge im Bezirk selbst angeschafft und kostengünstig gewartet werden können. Die Anschaffungskosten für den „Erstwagen“, der mit Dieselmotor ausgestattet sein muss, sind mit € 19.700,00 (inkl. USt) und für den „Zweitwagen“, der kleiner, kostengünstiger zu sein hat und mit Benzinmotor ausgestattet sein kann, mit € 14.600,00 (inkl. USt) begrenzt. Etwaige Kosten für den Um-, bzw. Einbau von Standheizungen sowie für Blaulicht, Radio etc., wofür die Genehmigung der Abteilung Landesamtsdirektion/Rechnungsgruppe einzuholen ist, sind in diesen Beträgen nicht enthalten. Die zu erwartenden Betriebskosten werden nicht kalkuliert und spielen beim Beschaffungsvorgang auch keine Rolle. Dies kann zu der kuriosen Situation führen, dass beispielsweise eine Bezirkshauptmannschaft im Wiener Umland als zweiten

„billigen“ Dienstkraftwagen einen PKW mit permanentem Allradantrieb angeschafft hat, der – durch die Lage der Bezirkshauptmannschaft bedingt – vorwiegend im Stadtbetrieb Verwendung findet und im Schnitt nicht weniger als 12 l Super/100 km verbraucht.

Erlassungsgemäß erfolgt die Bestellung eines neuen Dienstkraftwagens auf Grund des Antrages der jeweiligen Bezirkshauptmannschaft unter Beischluss des jeweiligen Anbotes. Die Fahrzeuge dürfen nicht direkt, sondern erst nach Überprüfung der richtigen Lieferung durch die Abteilung WST8 übernommen werden.

Die Auslieferung des neuen Kraftfahrzeuges erfolgt jeweils auftragsgemäß an die Abteilung WST8 nach St. Pölten zur Bestätigung der sachlich richtigen Lieferung. Danach kann das Kraftfahrzeug nach erfolgter Kfz-behördlicher Anmeldung von einem Bediensteten der Bezirkshauptmannschaft von den Werkstätten der Abteilung WST8 in St. Pölten abgeholt werden. Diese Vorgangsweise verursacht sowohl für den jeweiligen Händler als auch das Land NÖ einen unnötigen Aufwand.

Die Einbauten von Standheizung, Blaulicht etc. erfolgen im Regelfall zu einem späteren Zeitpunkt meist durch den ausliefernden Betrieb und werden gesondert vom Neuanschaffungspreis in Rechnung gestellt.

Da Einbauten letztendlich doch auf demselben Voranschlagsansatz verbucht werden, erscheint es sinnvoll und meistens auch insgesamt kostengünstiger, die für notwendig erachtete Ausstattung sofort mitzubestellen und den Erlass bezüglich des Höchstpreises zu ändern. Dies würde Stehzeiten und zusätzliche Montagekosten nach Neuwagenübernahme und Anmeldung reduzieren und dadurch Kostenvorteile nach sich ziehen.

### **Ergebnis 3**

**Es erscheint sinnvoller und Kosten sparender, die Dienstkraftwagen mit der für erforderlich gehaltenen Ausstattung in jeweils einem Bestell- und Auslieferungsvorgang anzuschaffen. Die Feststellung der sachlichen Richtigkeit der Lieferung kann den hauptberuflich mit dem Lenken von Kraftfahrzeugen beschäftigten Bediensteten bei den Bezirkshauptmannschaften durchaus zugemutet werden, weshalb die Auslieferung direkt an die Bezirkshauptmannschaft empfohlen wird.**

#### *Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Zunächst wird darauf hingewiesen, dass die Verwertung der Altfahrzeuge seit jeher von der Abteilung Landesamtdirektion/Rechnungsgruppe vorgenommen wird. Zum Vorschlag, die Anschaffung der Dienstkraftwagen mit der erforderlichen Ausstattung anzuschaffen wird mitgeteilt, dass bisher aus Kostengründen die Standheizungen der Alt-Fahrzeuge in die neuen Fahrzeuge umgebaut wurden. Da die Lieferfirmen an einem Umbau meist nicht interessiert waren (diese wollten ihre Standheizungen verkaufen), war dies durch die Lieferfirmen in den meisten Fällen nicht möglich bzw. sehr kostenaufwendig. Hingegen war der Umbau der Standheizungen in der Abteilung Technische Kraftfahrzeugangelegenheiten problemlos und kostengünstig möglich.*

*Die derzeitige technische Ausstattung der Neufahrzeuge lässt jedoch nur mehr in Einzelfällen einen Umbau der Standheizung zu, so dass künftig die komplette Ausstattung in jeweils einem Bestell- und Auslieferungsvorgang vorgenommen werden wird.*

*Hinsichtlich der Übernahme des Fahrzeuges durch den Kraftwagenlenker der Bezirkshauptmannschaft wird mitgeteilt, dass früher diese Vorgangsweise durchgeführt wurde. Dabei wurde jedoch festgestellt, dass nicht immer exakt die bestellten Fahrzeuge geliefert und übernommen wurden*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird teilweise zur Kenntnis genommen. Der LRH bleibt bei seiner Ansicht, dass Bediensteten, die Kraftfahrzeuge hauptberuflich lenken, die Feststellung der sachlichen Richtigkeit einer PKW-Lieferung ohne weiteres zugemutet werden kann.

### **6.3 Zahlungsweise**

Die Rechnungen der jeweiligen Lieferfirma werden von der Raiffeisenlandesbank Niederösterreich-Wien eingelöst und die Forderung gegenüber dem Land zu folgenden Bedingungen gestundet:

Der Kaufpreis wird in vier nachschüssigen Jahresraten gestundet, wobei 4,5 % Stundungszinsen p.a. decursiv zur Verrechnung gelangen.

Diese Finanzierungsform verursachte beispielsweise bei einem Kaufpreis von € 19.619,97 laut Tilgungsplan einen Zinsaufwand von € 1.700,19.

Die festgestellte Vorgangsweise erscheint angesichts dessen, dass pro Jahr durchschnittlich fünf Dienstkraftwagen der Bezirkshauptmannschaften durch Neuanschaffungen zu ersetzen sind, generell unwirtschaftlich und verursacht unnötige Finanzierungskosten. Abgesehen davon sollte auch in periodischen Abständen der jeweilige Bestbieter für diese Finanzierungsform ermittelt werden.

#### **Ergebnis 4**

**In Anbetracht der geringen Anzahl der im Jahresdurchschnitt zu tätigen Neuankäufe von Dienstkraftfahrzeugen für die Bezirkshauptmannschaften sollte von Sonderfinanzierungen abgegangen werden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Von den Sonderfinanzierungen der Fahrzeuge wird ab 2007 Abstand genommen. Eine frühere Umsetzung dieser Maßnahme ist aus budgetären Gründen nicht möglich.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## 6.4 Versicherung

Laut den Bestimmungen des Erlasses 01-01/00-1000 sind die Dienstkraftwagen bei der „Versicherungsanstalt der österr. Bundesländer“ (Anmerkung: nunmehr „Uniqua“) zu versichern.

Für alle Dienstkraftfahrzeuge wurde jeweils eine PKW-Haftpflichtversicherung mit Ersatzwagenverzicht und einer Pauschalversicherungssumme von € 3.000.000,00 abgeschlossen.

Da die Kraftfahrzeuge der Länder nicht der bundesgesetzlichen Versicherungspflicht unterliegen, werden beim Abschluss einer Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung Sondertarife zur Anwendung gebracht. Im Sinne des zitierten Erlasses werden die Kraftfahrzeuge des Landes NÖ jedoch seit Jahren bei derselben Versicherungsanstalt versichert, ohne dass die Angemessenheit der angebotenen Prämien überprüft wird.

### Ergebnis 5

**Es sollten in regelmäßigen Abständen Vergleichsangebote bei anderen Versicherungen eingeholt werden, um die Preisangemessenheit der Prämien zu überprüfen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*In Hinkunft werden regelmäßig Vergleichsanbote von Versicherungen eingeholt werden.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## 6.5 Generelle Anregungen zur Beschaffung von Dienstkraftwagen

Dem LRH erscheint die derzeit erlassmäßig festgelegte und angewendete Praxis der Fahrzeugbeschaffung und technischen Betreuung nicht optimal, zumal den Intentionen der LAD1, die Dienstkraftfahrzeuge der Bezirkshauptmannschaften bei im Bezirk ansässigen Händlern zu kaufen, besonders in Bezirken südlich von Wien auf Grund des vorgegebenen niedrigen Kostenrahmens nicht entsprochen werden konnte. Es wird daher angeregt, Überlegungen zur Optimierung mit folgenden Zielrichtungen anzustellen:

- Festlegung von allgemein gültigen Kriterien zur Findung von geeigneten Fahrzeugtypen, die Grundlage einer umfassenden Ausschreibung bilden können, wie Fahrzeuggröße, Leistung, Antriebsart, Ausstattung etc.
- Heranziehung nicht nur der Anschaffungskosten sondern auch der Betriebskosten für die gesamte beabsichtigte Nutzungsdauer (hierin sind auch die Anschaffungs- und Wiederverkaufswerte einzubeziehen) zur Ermittlung des Bestbieters.
- Erarbeitung eines Beschaffungs- und Wartungskonzeptes nicht nur für die Dienstkraftwagen, sondern auch für deren Ersatzteilbeschaffung sowie die Führung einer landeseigenen „Zentralwerkstätte“, wobei eine solche Vorgangsweise nicht nur für den Bereich der Dienstkraftwagen der Bezirkshauptmannschaften, sondern für möglichst alle Dienststellen des Landes NÖ vorteilhaft sein könnte. Bei der Erstellung

eines solchen Konzeptes wäre gegebenenfalls auch die Inanspruchnahme von Diensten der Bundesbeschaffung GmbH mit einzukalkulieren.

### **Ergebnis 6**

**Der NÖ Landesrechnungshof regt an, Überlegungen hinsichtlich alternativer Möglichkeiten der Anschaffung, sowie der Wartung und des Betriebes für die Dienstkraftfahrzeuge des Landes NÖ, insbesondere für die der Bezirkshauptmannschaften, anzustellen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Der Anregung des NÖ Landesrechnungshofes, Überlegungen hinsichtlich alternativer Möglichkeiten der Anschaffung, sowie der Wartung und des Betriebes der Dienstkraftwagen der Bezirkshauptmannschaften anzustellen, wird Folge geleistet.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **6.6 Benützung von Dienstkraftwagen**

Wie bei stichprobenweisen Erhebungen an den Bezirkshauptmannschaften festgestellt wurde, lässt sich an Hand der Fahrtenbücher zwar feststellen, wer zu welchem Zweck hauptverantwortlich den Dienstkraftwagen benutzte, nicht jedoch, welche Personen sonst noch – gegebenenfalls auch von anderen Landesdienststellen – den Dienstkraftwagen nutzten.

Um die Effizienz der Dienstkraftwagen und den ersparten Aufwand an Kilometerkosten für die Benützung bediensteteneigener PKW zumindest ansatzweise feststellen zu können, wird angeregt, künftig zwingend vorzuschreiben, dass alle Benutzer eines Dienstkraftwagens im Fahrtenbuch namentlich, unter Angabe ihrer Dienststelle, anzuführen sind.

### **Ergebnis 7**

**In die Fahrtenbüchern sind künftig alle Mitfahrer namentlich, unter Angabe ihrer Dienststelle, einzutragen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Künftig werden alle Mitarbeiter, die Dienstkraftwagen nutzen, namentlich unter Angabe ihrer Dienststelle in die Fahrtenbücher eingetragen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## 6.7 Privatfahrten

Bezirkshauptleute dürfen die Dienst-PKW auch für Privatfahrten verwenden. Diese Privatnutzung wird steuerlich als Sachbezug gewertet und es kommt daher ein Hinzurechnungsbetrag zur Lohnsteuer zur Anwendung. Das Land NÖ als Dienstgeber und Betreiber der Dienstkraftfahrzeuge trägt zwar den Aufwand des Dienstkraftwagenbetriebes, erhält aber keine entsprechende Abgeltung dafür, da der erhöhte Lohnsteueraufwand des Bediensteten zur Gänze dem Bund zufließt.

Es wird daher angeregt, Überlegungen dahingehend anzustellen, ob man dazu übergehen sollte, den in Frage kommenden Bediensteten im Gehaltsabzugswege einen entsprechenden Kostenersatz, dessen Höhe den steuerlichen Richtlinien entsprechend zu kalkulieren wäre, für die private Verwendung von Dienstkraftfahrzeugen vorzuschreiben. Dadurch würde sich einerseits ein Hinzurechnungsbetrag für einen Sachbezug zur Lohnsteuer erübrigen und andererseits dem Land NÖ Einnahmen aus Kostenersätzen zukommen.

### Ergebnis 8

**Es sollte überlegt werden, künftig für die private Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen einen entsprechend kalkulierten Kostenersatz, der dem Land zufließt, einzuhoben.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Eingangs ist, da auch die steuerliche Seite im Prüfbericht angesprochen wurde, folgendes festzuhalten:*

*Besteht für einen Bediensteten die Möglichkeit, ein dienstgebereigenes Kraftfahrzeug für Privatfahrten einschließlich von Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu benützen, so ist gemäß § 4 der Verordnung über die über die bundeseinheitliche Bewertung bestimmter Sachbezüge, BGBl. II Nr. 416/2001, ein Sachbezug anzusetzen.*

*Dieser Sachbezug beträgt derzeit 1,5 % der tatsächlichen Anschaffungskosten des Kraftfahrzeuges, maximal aber 600 Euro pro Monat.*

*Beträgt die monatliche Fahrtstrecke für Privatfahrten im Jahr nachweislich (Fahrtenbuch ist zu führen!) nicht mehr als 500 km, reduziert sich der Sachbezug auf die Hälfte (0,75 % der tatsächlichen Anschaffungskosten, maximal 300 Euro pro Monat). In begründeten Einzelfällen kann auch ein geringerer Wert angesetzt werden. Kostenbeiträge des Arbeitnehmers vermindern den Sachbezug.*

*Derzeit wird im Bereich der Gruppe Straße (Straßen- und Brückenmeister), wo eine private Nutzung von Dienstkraftwagen vorgesehen ist, ein Kostenbeitrag für die private Nutzung im Gehaltsabzugsweg eingehoben.*

*Sobald durch die Privatnutzung 6.000 km im Jahr überschritten werden, haben diese Bediensteten einen Kostenbeitrag von 0,18 Euro für jeden Mehrkilometer zu leisten.*

*Für Privatfahrten bis 6.000 km im Jahr wird kein Kostenbeitrag in Rechnung gestellt, da im Bereich der Straßenverwaltung das dringende Erfordernis besteht, dass die Bediensteten im Winterdienst oder bei Unfällen und Katastrophenfällen rasch auch außerhalb der Dienstzeit, sofort die Leitung des Einsatzes übernehmen können. Dies wird durch die Zurverfügungstellung der Kraftfahrzeuge sichergestellt.*

*Auch hier wird die Anregung des Rechnungshofes zum Anlass genommen, um die möglichen Szenarien einer Privatnutzungsmöglichkeit von Dienstkraftfahrzeugen einer näheren Prüfung zu unterziehen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## 6.8 Betankung

Derzeit wird die Betankung der Dienst-PKW der Bezirkshauptmannschaften meistens bei Tankstellen im jeweiligen Bezirk durchgeführt. Die Verrechnung erfolgt meist mittels Tankcards oder monatlicher Lieferscheine, wobei meist Mengenrabatte in Prozenten oder Preisnachlässe in Cent/Liter gewährt werden.

Der LRH regt an, zu prüfen, ob – je nach örtlicher Nähe – die Betankung der Dienst-PKW bei Haustankstellen anderer Landesinstitutionen (zB der Straßenverwaltung) gegen interne Kostenrefundierung noch kostengünstiger erfolgen könnte.

### **Ergebnis 9**

**Die Treibstoffpreise der lokalen Tankstellen sollten in periodischen Abständen erhoben und mit den Gestehungskosten anderer Landesdienststellen verglichen werden. Diesen Ergebnissen entsprechend sollte die Betankung vorgenommen werden.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Die Treibstoffpreise werden schon jetzt von den Bezirkshauptmannschaften in periodischen Abständen bei lokalen Tankstellen (auch bei den Haustankstellen anderer Landesinstitutionen) erhoben. In der Folge wird die Betankung der Fahrzeuge dem Ergebnis entsprechend vorgenommen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## 6.9 Service und Wartung

Die Dienst-PKW der Bezirkshauptmannschaften werden routinemäßig bei den Auslieferungsfirmen technisch betreut. Die periodischen technischen Überprüfungen werden von der Abteilung WST8 durchgeführt; ebenso erstellt diese Abteilung Gutachten über die Wirtschaftlichkeit der Durchführung von Reparaturen nach Unfall- oder anderen Großschäden bzw. Weiterverwendung von beschädigten Fahrzeugen oder deren Ersatz.



Inwieweit und in welcher Intensität die Abteilung WST8 künftig mit dem Dienstkraftwagenbetrieb der Bezirkshauptmannschaften befasst wird, wäre in Zusammenhang mit der angeregten Erstellung eines Gesamtkonzeptes für den Dienstkraftwagenbetrieb des Landes zu klären.

## **6.10 Vorgangsweise bei Ausfällen**

### **6.10.1 Verwendung von Altwagen**

Für den Fall voraussichtlich länger andauernder Ausfälle eines BH-Dienstkraftwagens wird ein ehemaliger Dienstkraftwagen der BH Lilienfeld im Werkstattbereich der Abteilung WST8 in St. Pölten aufbewahrt. Dieses Fahrzeug ist seit der Außerdienststellung bei der BH Lilienfeld nur für solche Zeiträume behördlich zugelassen, als eine tatsächliche Verleihung an eine Bezirkshauptmannschaft erfolgt.

Laut Typenschein war dieses Fahrzeug zugelassen:

28.05.1996 – 19.06.2002 bei der Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

27.06.2002 – 26.07.2002 bei der Bezirkshauptmannschaft Baden,

23.12.2003 – 15.03.2004 bei der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs und

ab 22.09.2004 bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen.

Laut Fahrzeugüberprüfungsformular überprüfte die Abteilung WST8 diesen PKW am 9. Jänner 2002, tauschte den Tachometer (Stand alt: 174.000 km, Stand neu: 3.660 km), stellte „erhebliche Mängel“ (Radaufhängung vorne rechts: „schwerer Mangel“, Betriebsbremse vorne und Lenkgetriebe/Dichtheit: „leichter Mangel“) und empfahl „Auf Grund des Zustandes bzw. km-Leistung einen Austausch“. Schließlich wurde das gegenständliche Kraftfahrzeug am 19. Juni 2002 der Abteilung WST8 in St. Pölten übergeben.

Laut Fahrtenbuch wurde der gegenständliche Dienstkraftwagen von der BH Baden mit einem Kilometerstand von 17.109 km übernommen und mit Tachometerstand von 19.884 km retourniert.

Von der BH Scheibbs wurde der Wagen laut Fahrtenbuch mit einem Tachostand von 19.976 km übernommen und – da das Fahrzeug im Dezember noch mit Sommerreifen ausgestattet war – mit Winterreifen versehen, wofür Kosten von € 272,02 aufliefen.

Die BH Neunkirchen übernahm den Wagen mit einem Kilometerstand von 26.896. Laut einem Aktenvermerk dieser Bezirkshauptmannschaft war bereits bei Übernahme ein Gelenk links vorne ausgeschlagen und der Tachometer nicht funktionstüchtig. Mängel, die nach Rücksprache mit dem Dienstkraftwagenlenker der BH Scheibbs bereits vorhanden waren, als das Fahrzeug in Scheibbs Verwendung fand und bei Rückgabe an die Abteilung WST8 gemeldet und deren Behebung von der BH Neunkirchen nunmehr veranlasst wurden, da die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben schien. Weiters wird in diesem Aktenvermerk festgehalten, dass laut Servicebuch das letzte Service am 07.06.2002 bei 190.000 km durchgeführt wurde.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Vorgangsweise, ausgediente Dienstkraftwagen als Reservefahrzeuge zu behalten, dazu führt, dass Fahrzeuge, von deren Weiterverwendung seitens der Abteilung WST8 abgeraten wurde, dennoch wieder in Betrieb genommen werden und neben den reinen Betriebskosten weitere Ausgaben getätigt werden (Winterreifen, Reparatur der vorderen Radaufhängung, Vignette für Autobahnmaut, Anmeldegebühren etc.)

Der LRH empfiehlt, künftig von der Vorhaltung von Reservefahrzeugen abzugehen und im Bedarfsfalle, sofern nicht kostengünstig auf Leihfahrzeuge der Händler zurückgegriffen werden kann, auf Fahrzeuge der Fahrbereitschaft des Amtes der NÖ Landesregierung zurückzugreifen.

### **Ergebnis 10**

**Bei unvermutet auftretenden, längere Zeit nicht behebbaren Ausfällen eines Dienstkraftwagens wird empfohlen, vorübergehend auf Fahrzeuge der allgemeinen Fahrbereitschaft des Landes NÖ, anderer Dienststellen oder Händlerfahrzeuge (Leih-, Vorführ- oder Leasingfahrzeuge) zurückzugreifen.**

*Stellungnahme der NÖ Landesregierung:*

*Das Reservefahrzeug für die Bezirkshauptmannschaften wird abverkauft und künftig bei Bedarf auf Fahrzeuge der allgemeinen Fahrbereitschaft oder auf Händlerfahrzeuge (Leihfahrzeuge) zurückgegriffen.*

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

## **7 Zusammengefasste Empfehlungen**

Um künftig generell Personentransporte zu auswärtigen Dienstverrichtungen kostengünstiger bewältigen zu können, wird die Erarbeitung eines Konzeptes - nicht nur für die Bezirkshauptmannschaften sondern auch für den gesamten Dienstkraftwagenbetrieb des Landes - als zweckmäßig erachtet.

Besonderes Augenmerk wäre der Möglichkeit des Selbstfahrens der Bediensteten mit landeseigenen Dienstkraftwagen zu schenken. Von dieser Möglichkeit wird, wie unter Punkt 5 ausgeführt, bereits von mehreren Bundesländern mit steigender Tendenz Gebrauch gemacht.

Bei einer Neuregelung des Dienstkraftwagenbetriebes sind auch der daraus resultierende Dienstkraftwagenbedarf und damit auch die Anzahl der erforderlichen hauptberuflichen Lenker festzusetzen. Der LRH vertritt jedenfalls die Ansicht, dass die Bezirkshauptmannschaften mit einem hauptberuflichen Lenker das Auslangen finden müssten (siehe auch Punkt 5). Auch hinsichtlich der Anschaffung, Wartung und Reparatur sowie Versicherung sollten Richtlinien erlassen werden, die einen möglichst kostengünstigen Dienstkraftwagenbetrieb unter Ausnutzung vorhandener Ressourcen unterschiedlicher

Landesdienststellen gewährleisten. Hierzu wird zu informeller Kontaktaufnahme auch mit anderen Bundesländern geraten.

Schließlich sollte die Zuständigkeit für den Dienstkraftwagenbetrieb bei den Bezirkshauptmannschaften zwischen den Abteilungen LAD1 und WST8 eindeutig abgeklärt werden.

St. Pölten, im September 2005  
Der Landesrechnungshofdirektor  
Dr. Walter Schoiber