



Landesrechnungshof
Niederösterreich

**Ausstattung der Gruppe Straße mit
Fahrzeugen, Maschinen und Geräten**
Bericht 10 | 2020

Impressum:
Medieninhaber, Hersteller und Herausgeber:
Landesrechnungshof Niederösterreich
A-3109 St. Pölten, Wienerstraße 54

Redaktion:
Landesrechnungshof Niederösterreich

Bildnachweis:
Fotos: NÖ Straßenbauabteilung 3, Markus Doppler

Druck:
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung LAD3, Amtsdruckerei

Herausgegeben:
St. Pölten, im September 2020



Europäisches Qualitätszertifikat
Der CAF (Common Assessment Framework) ist das für den öffentlichen Sektor entwickelte
Qualitätsbewertungs- und Qualitätsmanagementsystem der Europäischen Union.



Im nebenstehenden QR-Code ist der Link zur Website des Landesrechnungshofs Nieder-
österreich eingebettet. Um die Adresse auszulesen, benötigen Sie ein Programm (App)
für Ihr Mobiltelefon. Nachdem Sie es installiert haben, fotografieren Sie den Code. Das
Programm übersetzt die URL und führt Sie auf unsere Website.



Landesrechnungshof
Niederösterreich

**Ausstattung der Gruppe Straße mit
Fahrzeugen, Maschinen und Geräten**

Bericht 10 | 2020

**Ausstattung der Gruppe Straße mit
Fahrzeugen, Maschinen und Geräten
Inhaltsverzeichnis**

Zusammenfassung	I
1. Prüfungsgegenstand	1
2. Zuständigkeiten	3
3. Rechtliche Grundlagen	5
4. Strategische Grundlagen	9
5. Organisatorische Grundlagen	12
6. Beschaffungen 2015 bis 2019	20
7. Ausgaben und Einnahmen	24
8. Finanzierung	28
9. Betrieb	31
10. Tabellenverzeichnis	41

Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

Zusammenfassung

In den Jahren 2015 bis 2019 sah die Gruppe Straße Investitionen von durchschnittlich 9,42 Millionen Euro für die Beschaffung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten vor, um ganzjährig einen sicheren Straßenzustand sicherstellen zu können. Dazu wurden jährlich zwischen 136 und 207 neue Fahrzeuge beschafft und zwischen 142 und 209 ausgeschieden.

Jährliche durch mittelfristige Investitionsprogramme ergänzen

Die Grundlage bildeten Voranschläge und jährliche Investitionsprogramme, die der kollegialen Beratung und Beschlussfassung der NÖ Landesregierung unterlagen. Mittelfristige Investitions- und Finanzierungskonzepte lagen dazu erst in Ansätzen vor.

Im Jahr 2019 umfasste der Fuhr- und Gerätepark insgesamt 1.035 Fahrzeuge.

Die Investitionsprogramme der Jahre 2015 bis 2019 sahen vor, dass die Anschaffungen zu 81,2 Prozent in Form von Vollamortisationsleasing mit neunjähriger Laufzeit, zu 15,3 bzw. 14,1 Prozent in Form von Restwertleasing mit einer Laufzeit von zwei bis fünf Jahren und zu 3,5 bzw. 4,7 Prozent aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Die Finanzierungsform richtete sich nach der Nutzungsdauer des Wirtschaftsguts. Die Umsetzung der Investitionsprogramme oblag der Abteilung Straßenbetrieb ST2.

Ende 2019 betragen die nicht fälligen Verwaltungsschulden aus den Sonderfinanzierungen rund 26,98 Millionen Euro. Sie waren in den Leasingberichten sowie in den Rechnungsabschlüssen des Landes NÖ ausgewiesen.

Fahrzeug- und Gerätepools

Die Fahrzeug- und Gerätepools dienten dazu, Ausgaben für die Miete von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie Verzögerungen für die Anpassung an den Straßendienst zu vermeiden. Zudem sollten die Pools die Auslastung spezieller Fahrzeuge, Maschinen und Geräte durch eine gemeinsame Nutzung erhöhen, den Investitionsbedarf senken und das Kostenbewusstsein heben. Daher hatten die Dienststellen für Ausleihungen aus den Pools, einen Kostenbeitrag aus ihren Betriebs- bzw. Kreditmitteln zu leisten. Das trug nicht zum Kostenbewusstsein bei, weil die Dienststellen die ihnen verrechneten Kostenbeiträge gar nicht kannten.

Zweckmäßige gemeinsame Beschaffungen

Die Beschaffungen durch die Abteilung Straßenbetrieb ST2 erfolgten über die Bundesbeschaffung GmbH, welche Ausschreibungen (teilweise mit Leasingfinanzierungen) durchführte und Rahmenverträge abschloss, oder gemeinsam mit der von der NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH betreuten Initiative „Nachhaltiges Beschaffungsservice Niederösterreich“ für zentrale Beschaffungen im Bundesland Niederösterreich. Dadurch konnten Fahrzeuge zu besseren Bedingungen und Preisen abgerufen und Ausschreibungskosten sowie Vergaberisiken verringert werden.

Klimafreundlicher Betrieb mit Elektrofahrzeugen

Mit Ende 2019 betrieb die Gruppe Straße bereits 87 der insgesamt 262 Fahrzeuge für betriebliche Zwecke elektrisch. Den höheren Anschaffungskosten standen ein geringerer Treibstoffverbrauch von durchschnittlich 87.000 Litern Diesel und damit ein geringerer Kohlendioxidausstoß von 22,88 Tonnen pro Jahr sowie geringere Wartungs- und Betriebskosten gegenüber. Insgesamt wurden im Jahr 2019 um 395 Tonnen mehr Kohlendioxid ausgestoßen als im Jahr 2015, da die Fahrleistungen im Bereich Lastkraftwagen und Zugmaschinen zunahmen.

Die Möglichkeiten zur – anonymisierten – Digitalisierung der Fuhrparkverwaltung und Kostenverfolgung (Erfassung und Auswertung der Verortungs-, Fuhrparkdaten, Streckendaten, Einsatz- und Leistungsdaten, Reparatur) waren noch nicht ausgeschöpft und daher zu erproben, um Vorbehalte auszuräumen.

Im Bereich der Elektrofahrzeuge, die Bediensteten auch zum persönlichen Gebrauch überlassen waren, wurde der überwiegende dienstliche Gebrauch im Fahrtenbuch dokumentiert, jedoch nicht im Inventarprogramm Remedy. Das erschwerte automatische Auswertungen zur Wirtschaftlichkeit der Zuteilung.

Vorschriften und Verwaltungsprogramme

Vorschriften wurden grundsätzlich eingehalten, jedoch bestand in Teilbereichen ein Anpassungsbedarf an Erfahrungswerte.

In den Datenbanken (Inventar- und Tankstellenverwaltungsprogramm, Kostenrechnung) verzerrten fehlende oder fehlerhafte Eingaben die Aussagekraft von Auswertungen. Das betraf beispielsweise die Kilometerstände von Elektrofahrzeugen, den Treibstoffverbrauch der einzelnen Fahrzeugkategorien und die Arbeitsstunden für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und Maschinen.

Die NÖ Landesregierung sagte in ihrer Stellungnahme vom 25. August 2020 zu, die Empfehlungen des Landesrechnungshofs umzusetzen und informierte über die dazu geplanten beziehungsweise bereits gesetzten Maßnahmen.

1. Prüfungsgegenstand

Der Landesrechnungshof überprüfte die Gebarung des Landes NÖ in Bezug auf die Ausstattung mit Dienstkraftwagen der Gruppe Straße. Unter Dienstkraftwagen fielen Fahrzeuge und Kraftwagen, deren Zulassungsbesitzer das Land NÖ war und die überwiegend für Dienstfahrten verwendet wurden.

Die Überprüfung umfasste die Ausstattung und die Beschaffung von Lastkraftwagen (LKW), leichten Nutzfahrzeugen (LNF) und Personenkraftwagen (PKW) für betriebliche Zwecke mit einem Anschaffungswert von über 2.500,00 Euro und bezog teilweise auch Geräte und Maschinen ein.

Ihr Ziel war, ausgehend von der Rechtmäßigkeit, die Ausstattung der Gruppe Straße mit diesen Fahrzeugen nach den Prüfungsmaßstäben auf Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu überprüfen und allenfalls Hinweise und Vorschläge für Verbesserungen zu erarbeiten.

Der Überprüfungszeitraum umfasste im Wesentlichen die Rechnungsjahre 2015 bis 2019.

1.1 Prüfungsmethode

Der Landesrechnungshof erhob und analysierte die rechtlichen, strategischen und finanziellen Vorgaben für die Ausstattung und die Beschaffung von Dienstkraftwagen der Gruppe Straße (LKW, LNF, PKW), die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse des Landes NÖ, die Investitionsprogramme sowie die Studien „Erstellung eines Konzeptes für ein Fuhrparkmanagement der NÖ LReg – Analyse und Optimierung der derzeitigen Situation“ vom Dezember 2006, „Optionen zur Entwicklung des Fuhrparks der NÖ Straßenverwaltung“ vom November 2011 und „Wirtschaftlichkeit 3-Achs LKW“ vom Juni 2012.

Außerdem wertete der Landesrechnungshof die elektronischen Daten aus Kostenrechnung, Inventar- und Tankstellenverwaltung sowie aus anderen angeforderten Unterlagen aus. Dazu holte er Auskünfte und Informationen mit einem strukturierten Fragenkatalog insbesondere bei der Abteilung Straßenbetrieb ST2 ein, der die Angelegenheiten der Ausstattung, Beschaffung und Wartung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte in der Gruppe Straße oblagen. Weitere strukturierte Gespräche (Fragenkatalog) führte er unter anderem in den Straßenbauabteilungen, Straßen- und Brückenmeistereien sowie in den Betriebswerkstätten.

Die Erhebungen bezogen sich auf die Entwicklung wesentlicher Kenndaten (Ausgaben, Anschaffungen, Fahrkilometer, Kohlendioxidausstoß, Treibstoffverbrauch), auf die Nachhaltigkeit (Elektromobilität) und auf interne Kontroll-

2 Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

len (Fahrtenbuch). Sie betrafen auch die Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1.

Der Bericht wurde grundsätzlich in einer geschlechtergerechten Sprache verfasst. Personenbezogene Bezeichnungen, die nur in einer Form verwendet wurden, um die Lesbarkeit zu erleichtern, umfassen alle Personen gleichermaßen, unabhängig von einem Geschlecht.

Die angeführten Geldbeträge enthalten die Umsatzsteuer.

1.2 Gebarungsumfang

Im Jahr 2019 gab die Gruppe Straße 11,30 Millionen Euro für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte aus, bei Gesamtausgaben von 212,52 Millionen Euro. Der Fuhrpark umfasste 1.035 Fahrzeuge und Zugmaschinen und wies zudem folgende Kenndaten auf:

Tabelle 1: Kenndaten 2019	
Personal der Abteilung Straßenbetrieb ST2 - Anzahl	69
- Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M	10
- Fuhrparkcenter in Pottenbrunn	7
Ausgaben für Fahrzeuge über 2.500,00 Euro in Millionen Euro	11,30
Anzahl der Fahrzeuge mit einem Anschaffungswert über 2.500,00 Euro	
Anzahl der LKW und Geräteträger	348
Anzahl der leichten Nutzfahrzeuge - LKW bis 3,5 Tonnen	425
Anzahl PKW für betriebliche Zwecke	262
<i>davon mit Dieselantrieb / mit Elektroantrieb</i>	<i>175 / 87</i>
Gesamtanzahl an Fahrzeugen und Zugmaschinen (2011)	1.035 (862)
Summe der gefahrenen Kilometer (2011)	26.466.058 (21.919.101)
Summe Treibstoffverbrauch in Litern (2011)	5.600.077 (4.538.085)
Jährlicher Kohlendioxid Ausstoß (CO ₂ -Emission) in Tonnen (2011)	14.728 (11.935)
Straßennetz Länge in Kilometern (km)	13.570,374
Fahrstreifenkilometer (davon Wintersperren)	27.818,996 (590,587)

Im Jahr 2019 waren von den 69 Mitarbeitenden der Abteilung Straßenbetrieb ST2 17 mit Angelegenheiten der Beschaffung und Wartung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte befasst. Der Personalstand der gesamten Gruppe Straße betrug mit Stand 28. Oktober 2019 3.511 Personen (inklusive Lehrlinge und Aushilfskräfte). Im Dienstpostenplan waren dafür 3.127 Dienstposten ausgewiesen.

Der gesamte Fuhr- und Gerätepark der Gruppe Straße verteilte sich auf die fünf Abteilungen, die acht Straßenbauabteilungen mit ihren 58 Straßenmeistereien, sieben Brückenmeistereien und acht Betriebswerkstätten sowie auf das Fuhrparkcenter in Pottenbrunn bei St. Pölten. Der Hauptanteil mit einem Anschaffungswert von rund 140,00 Millionen Euro im Jahr 2018 (valorisierter Ausgangswert 2013 mit Erzeugerpreisindex für Baumaschinen) entfiel auf die Ausstattung der Straßenmeistereien.

2. Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten für Angelegenheiten der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte der Gruppe Straße stellte sich wie folgt dar:

2.1 NÖ Landesregierung

Auf Grund der Verordnung über die „Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung“ fielen Aufgaben im Zusammenhang der Gruppe Straße seit 19. April 2017 in die Zuständigkeit von Landesrat Dipl.-Ing. Ludwig Schleritzko, davor in die Zuständigkeit des damaligen Landeshauptmanns Dr. Erwin Pröll.

Die Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung, LGBI 001/1, behielt die Vergabe von Lieferungen und Leistungen sowie von vertraglichen Verpflichtungen des Landes NÖ über 170.000,00 Euro (ohne Umsatzsteuer) der kollegialen Beratung und Beschlussfassung der NÖ Landesregierung vor.

2.2 Amt der NÖ Landesregierung

Die Geschäftseinteilung der NÖ Landesregierung und die Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen und Kraftfahrzeuge des NÖ Straßendienstes wiesen die Aufgaben im Zusammenhang mit Dienstkraftwagen der Gruppe Straße vor allem den Abteilungen Allgemeiner Straßendienst ST1 und Straßenbetrieb ST2 zu.

4 Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

Der Abteilung Landesamtsdirektion LAD1 oblagen die Angelegenheiten der Landesverfassung und der Verwaltungsorganisation (Vorschriften). Die Abteilung Personalangelegenheiten LAD2 A war in Bezug auf die Verrechnung der Sachbezugswerte für persönlich zugeteilte Dienstkraftwagen eingebunden.

Allgemeiner Straßendienst ST1

Zu den Aufgaben der Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1 zählte die Erlassung von Vorschriften sowie die Verwaltung der Betriebs- bzw. Kreditmittel der Gruppe Straße (kreditverwaltenden Stelle der Gruppe). Weitere Aufgaben waren Strategie, Controlling, Koordination des Personalmanagements, der Finanzen und der Informationstechnologie, Bürgerinformation sowie Abwicklung der Dienstprüfungen für das Personal der Straßen- und Brückenmeistereien sowie der Betriebswerkstätten.

Abteilung Straßenbetrieb ST2

Der Abteilung Straßenbetrieb ST2 oblagen die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der Landesstraßen einschließlich Kostenrechnung, Betriebs-, Verkehrs- und Umweltmanagement (Baustellenkoordinierung, Winterdienst), Betriebsmanagement, Verkehrsinformationssysteme, Straßenausrüstung, Kraftfahrzeuge und Maschinen, Straßenhochbau, Transportbewilligungen, Verwaltung der betrieblichen Liegenschaften und dem Bedienstetenschutz im Bereich des NÖ Straßendienstes.

Außerdem hatte die Abteilung geeignete organisatorische Maßnahmen für einen klaglosen Betrieb zu treffen, für die Instandhaltung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu sorgen sowie den Einsatz der Fahrzeuge, Geräte und Maschinen im Hinblick darauf zu überwachen.

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 gliederte sich in Leitung einschließlich Dienstnehmerschutz und Betriebsmanagement, Straßenhochbau einschließlich Haustechnik, Winterdienst und Verkehrsmanagement, Maschinen und Kraftfahrzeuge, Betriebswirtschaft einschließlich Kostenrechnung, Verkehrsinformationssysteme, Straßenausrüstung und Dienstbekleidung und Verwaltung, Fuhrparkcenter, Transportbewilligungen und Liegenschaften sowie Umwelt.

Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M

Dem Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M oblagen die zentralen Beschaffungen von Fahrzeugen, Betriebsmitteln, Geräten, Verschleißteilen und Zubehör (außer Anhängern) ab 2.500,00 Euro. Weitere Aufgaben des

Fachbereichs waren die Bestandsverwaltung (Inventar, Versicherungen, KFZ Steuer, Schmierpläne), Maschinensicherheit, Überprüfungen nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 sowie Sicherheits- und Pflegekontrollen von Fahrzeugen, Hebezeug, Hebebühnen und Druckkesseln, Ausstellungen von Fahrwilligungen für LKW-Kräne und Hubstapler, Schulungen für Mechaniker, Walzenführer, Stapler- und Kranfahrer, Unfallmeldungen sowie Schadensabwicklungen.

2.3 Bundesbeschaffung GmbH

Die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) erledigte Beschaffungen für die Dienststellen des Bundes, der Länder und der Gemeinden. Sie wickelte die Vergabeverfahren für ihre Vertragspartner ab (elektronisch). Diese konnten die von der BBG bereitgestellten Produkte und Dienstleistungen abrufen. So beteiligte sich die BBG am Projekt „Green Public Procurement 2020“ kurz „GPP 2020“ und bot emissionsarme Personenkraftwagen an. Mit dem „GPP 2020“ Projekt förderte die Europäische Kommission klimaschonende Ausschreibungen, die Energie und Kohlendioxid (CO₂) einsparen.

3. Rechtliche Grundlagen

Die Ausstattung der Gruppe Straße mit Dienstkraftwagen beruhte auf bundes- und landesrechtlichen Grundlagen sowie auf Vorschriften und Dienstanweisungen der Gruppe Straße.

3.1 Bundesvergabegesetze 2006 und 2018

Das Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006 – BVergG 2006), BGBl 2006/17, und das Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2018 – BVergG 2018), BGBl I 2018/65, regelten Arten, Grundsätze, Verfahren und Zulässigkeit der unterschiedlichen Vergaben öffentlicher Auftraggeber. Das zulässige Vergabeverfahren richtete sich nach der Höhe des geschätzten Auftragswerts (Schwellenwerte) und der Art der Leistung (Baufträge, Lieferaufträge, Dienstleistungsaufträge).

Die Bundesvergabegesetze erhoben die Gleichbehandlung aller Bewerber und Bieter, die Nichtdiskriminierung, die Verhältnismäßigkeit, die Transparenz, den freien und lauterer Wettbewerb, die Wirtschaftlichkeit sowie die Vergabe an befugte, leistungsfähige und zuverlässige (geeignete) Unternehmer zu angemessenen Preisen zu den entscheidenden Vergabegrundsätzen. Das BVergG 2018 stärkte das Bestbieterprinzip sowie das Verhandlungsverfahren und führte neue Vergabeverfahren ein (Innovationspartnerschaft). Außerdem war auf die Umweltgerechtigkeit der Leistung Bedacht zu nehmen.

Im Bereich der Lieferaufträge unterschieden die Bundesvergabegesetze offene und nicht offene Verfahren, Verhandlungsverfahren, Rahmenvereinbarungen, dynamische Beschaffungssysteme sowie Direktvergaben mit und ohne vorherige Bekanntmachung.

Für die Ausstattung der Gruppe Straße mit Dienstkraftwagen galten die Regelungen und Schwellenwerte für Lieferaufträge (Kauf, Leasing, Miete, Pacht, Ratenkauf von Waren mit oder ohne Kaufoption, einschließlich von Nebenarbeiten wie dem Verlegen und der Installation) und Dienstleistungsaufträge (entgeltliche Verträge, die weder Bau- noch Lieferverträge darstellen).

3.2 Verwaltungsgrundsätze der Landesverfassung

Die NÖ Landesverfassung 1979 normierte Verwaltungsgrundsätze, wonach die Aufgaben des Landes NÖ nach den Grundsätzen der Gesetzmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu besorgen waren und die angewandten Mittel dabei den Zielen angemessen sein mussten (Artikel 4 Zahl 6 NÖ LV). Diese allgemeinen Grundsätze galten auch für die Ausstattung der Gruppe Straße mit Dienstfahrzeugen.

3.3 NÖ Straßengesetz 1999

Das NÖ Straßengesetz, LGBI 8500, regelte den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung aller öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen in Niederösterreich. Das Landesgesetz umfasste Gemeinde- und Landesstraßen sowie deren Bestandteile (Straßenbauwerke). Diese waren unter anderem so zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass es dem öffentlichen Interesse, dem zu erwartenden Verkehr, der erfolgten Bedachtnahme auf die Umwelt und dem gebotenen Schutz der Umgebung entsprach.

Die Regelung der dafür erforderlichen Ausstattung mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten überließ das Gesetz der Vollziehung (Straßenverwaltung).

3.4 NÖ Energieeffizienzgesetz 2012

Das NÖ Energieeffizienzgesetz, LGBI 7830, wies dem öffentlichen Sektor eine Vorbildfunktion bei der Erreichung des Energieeinsparrichtwerts zu. Dieser Wert war in der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern gemäß Artikel 15a B-VG zur Umsetzung der Richtlinie 2006/32/EG über Endenergieeffizienz, LGBI 7820, festgelegt und nach einem „NÖ Energieeffizienz-Aktionsplan“ umzusetzen. Die NÖ Energieziele sahen vor, den Strombedarf bis zum Jahr 2015 vollständig aus erneuerbarer Energie zu decken und den Anteil der

erneuerbaren Energie am Gesamtenergiebedarf bis zum Jahr 2020 auf 50 Prozent zu steigern.

Hierzu verpflichtete das Landesgesetz die öffentlichen Stellen dazu, Anforderungen für Energieeffizienz (Vergabekriterien) festzulegen, für Ausrüstungen und Fahrzeuge energieeffiziente Produkte auszuwählen oder für alle Betriebsarten einen geringeren Energieverbrauch vorzuschreiben. Zur Gewährleistung der Kostenwirksamkeit verlangte das Landesgesetz, eine Analyse minimierter Lebenszykluskosten oder vergleichbare Methoden zu Grunde zu legen.

3.5 Vorschriften der Gruppe Straße

Die Vorschriften der Gruppe Straße ergänzten rechtliche Grundlagen durch Aus- und Durchführungsbestimmungen für den Straßendienst.

Handbuch der Gruppe Straße

Das „Handbuch der Gruppe Straße“ vom März 2019 (Systemzahl 16-08/01-0001) gliederte sich in vier Teile. Diese enthielten Durchführungsbestimmungen zu Bestell- und Anordnungsbefugnissen, Vergabevorschriften, Programmen und zum Internen Kontrollsystem der Gruppe.

In Bezug auf die Verrechnung verwies das Handbuch auf die „Vorläufige Verrechnungs- und Zahlungsordnung“ (VVZO; Systemzahl 01-02/00-0000) des Landes NÖ.

Für Planung, Bau und Erhaltung von Landesstraßen, Brücken und Hochbauten verlangte das Handbuch ein- und mehrjährige Programme (Arbeitsprogramm, Planungsprogramm, Bauprogramm). Darin waren sämtliche Vorhaben zu erfassen und nach bestimmten Merkmalen (zum Beispiel Verkehrssicherheit, Verkehrsaufkommen, Straßenzustand) oder Funktionsstufen (Verkehrsbedeutung) zu reihen.

Für die Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten verlangte das Handbuch keine derartigen Programme.

Vorschriften für die Benützung von Dienstkraftwagen

Die Vorschrift „Richtlinien für die Benützung von Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich“ vom 16. Oktober 2018, LAD1-SED-11/029-2018, regelte die Voraussetzungen und Vergütungen für die Nutzung von Dienstkraftwagen durch landesfremde Stellen sowie für Privatfahrten.

Die Vorschrift „Genehmigung von Privatfahrten mit dem Dienstkraftwagen für die Bediensteten der Gruppe Straße“ vom 13. Februar 2019, ST1-A-4/053-2019, regelte die Genehmigungen für Privatfahrten. Das betraf insbesondere die Fahrten zwischen Wohnort und Dienstort, den Sachbezugswert sowie den Kostenbeitrag für private Nutzung.

Die Vorschrift „Benützung der Personen-, Kombinationskraftfahrzeuge und Klein-LKW des NÖ Straßendienstes“ vom 25. Februar 2019, ST2-A-25/038-2019, enthielt Ausführungsbestimmungen für die Gruppe Straße zu den „Richtlinien für die Benützung der Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich“.

Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen und Kraftfahrzeuge des NÖ Straßendienstes

Die Vorschrift „Maschinen und Kraftfahrzeuge des NÖ Straßendienstes“ vom 25. August 2015 bzw. vom 27. Jänner 2016, ST2-A-25/028-2015, gliederte sich in die Abschnitte „Organisation“, „Beschaffung Dienstfahrzeuge“, „Betrieb“, „Wartung und Reparatur“, „Betriebsmittel, Ersatzteile“, „Bestellung, Verrechnung, Betriebskosten“, „Unfälle Versicherung“, „Bedienstetenschutz und prüfpflichtige Arbeitsmittel“, „Fahrzeuglenker, Walzenführer“ sowie in die „Richtlinien für die Verwaltung des beweglichen Vermögens der Straßenverwaltung“.

Die Regelungen über die Beschaffung von Dienstfahrzeugen beschränkten sich auf die Anforderung und die Zuteilung von Dienstfahrzeugen an das Personal der Straßen- und Brückenmeistereien, weiters auf die Verwendung, die Zulassung, die Änderung sowie auf die Umtypisierung von Fahrzeugen und Anhängern.

Planungen oder Programme für die Beschaffung, die Wartung, die Reparatur und die Verwertung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte der Gruppe Straße forderte auch diese Vorschrift nicht.

Eine Verpflichtung zu jährlichen und mittelfristigen Planungen ergab sich aus der mittelfristigen Ausrichtung der Haushaltsführung durch den NÖ Landtag, der seit dem Jahr 1995 Mittelfristige Budgetprogramme verabschiedete, die rollierend angepasst wurden. Hinzu kam der Österreichische Stabilitäts-pakt 2012 (BGBl I 2013/30 oder LGBl 0818; Beschluss des NÖ Landtags vom 6. Juli 2012), der eine mittelfristige Ausrichtung der öffentlichen Haushalte nach den Fiskalregeln der Europäischen Union verlangte.

Der Landesrechnungshof empfahl der NÖ Landesregierung daher, dass die Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten mittelfristig ausgerichtet wird und dazu mehrjährige Programme erstellt werden. Diese sollten die jährlichen Investitionsprogramme ergänzen.

Ergebnis 1

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte mehrjährige Programme für Beschaffung, Betrieb und Verwertung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie für deren Finanzierung erstellen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Es wird jährlich eine Investitionsprogrammübersicht für die kommenden 10 Jahre erstellt und mit der Leitung der Gruppe Straße abgestimmt. Daraus folgt die weitere Planung vom Austausch bestehender Geräte und Überlegungen für neue, innovative Alternativen.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

4. Strategische Grundlagen

Neben rechtlichen bestanden auch strategische Grundlagen des Landes NÖ, die für die Beschaffungen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten der Gruppe Straße richtungswesend waren. Dazu zählten beispielsweise der NÖ Energiefahrplan 2030, das Klima- und Energieprogramm 2020, die NÖ Elektromobilitätsstrategie 2014 – 2020 und der NÖ Fahrplan „Nachhaltige Beschaffung“.

4.1 NÖ Elektromobilitätsstrategie 2014 – 2020

Die NÖ Elektromobilitätsstrategie 2014 – 2020 vom 18. Februar 2014 bzw. vom 17. Oktober 2017 (Beschlüsse der NÖ Landesregierung) legte Ziele und Maßnahmen für die Elektromobilität in Niederösterreich fest. Diese strebten unter anderem einen Anteil von fünf Prozent Elektromobilität am PKW-Gesamtfahrzeugbestand sowie eine Steigerung von Wertschöpfung und Beschäftigung im Bereich Elektromobilität an. Der Strombedarf sollte entsprechend den NÖ Energiezielen ab dem Jahr 2016 vollständig aus erneuerbaren Energien gedeckt werden.

4.2 NÖ Fahrplan „Nachhaltige Beschaffung“

Der NÖ Fahrplan „Nachhaltige Beschaffung“ vom 29. September 2015 (Beschluss der NÖ Landesregierung) richtete Ausschreibungen und Vergaben auf sozial, wirtschaftlich und ökologisch ausgewogene Beschaffungen aus.

Der NÖ Fahrplan stellte auf den „Österreichischen Aktionsplan zur nachhaltigen öffentlichen Beschaffung“ ab. Dieser enthielt Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie Europa 2020 (Senkung der Treibhausgasemissionen, Anhebung des Anteils der erneuerbaren Energiequellen und Steigerung der Energieeffizienz um jeweils 20 Prozent bis zum Jahr 2020). Das betraf auch die Beschaffungsgruppen „Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Busse und Busdienstleistungen, Abfallsammelfahrzeuge“ sowie „Strom“.

Als nachhaltig galten Beschaffungen von umweltfreundlichen Produkten und Leistungen, bei deren Herstellung soziale Standards sowie die Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beachtet wurden.

Das „Nachhaltige Beschaffungsservice Niederösterreich“, eine von der NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH betreute Initiative für zentrale Beschaffungen im Bundesland Niederösterreich, hatte in Zusammenarbeit mit der Abteilung Straßenbetrieb ST2 eine europaweite öffentliche Ausschreibung für Elektrofahrzeuge durchgeführt und mit dem Bestbieter eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen. Daran konnten sich alle NÖ Gemeinden, Dienststellen und Organisationen im Mehrheitseigentum des Landes NÖ beteiligen.

Aus dieser Rahmenvereinbarung konnten bis 29. Jänner 2020 Fahrzeuge der Marken Renault ZOE und Renault Kangoo abgerufen werden. Bund und Land NÖ förderten den Kauf von Elektrofahrzeugen sowie den Ersatz von fossil betriebenen Kraftfahrzeugen durch Elektrofahrzeuge.

4.3 Studien zur strategischen Ausrichtung

Die Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten mussten an die rechtlichen, strategischen und finanziellen Vorgaben sowie an die technischen und preislichen Entwicklungen angepasst werden.

Im Sinn einer nachhaltigen Beschaffung galt es Fahrzeuge, Maschinen und Geräte einzusetzen, bei deren Herstellung soziale Standards sowie die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit beachtet wurden. Zudem waren Energieverbräuche und Lebenszykluskosten zu minimieren.

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 ließ Studien zur ökonomischen und ökologischen Weiterentwicklung seines Fuhr- und Geräteparks erstellen.

Studie „Erstellung eines Konzeptes für ein Fuhrparkmanagement der NÖ LReg – Analyse und Optimierung der derzeitigen Situation“

Diese Studie aus dem Jahr 2006 untersuchte Maßnahmen zur ökonomischen und ökologischen Optimierung und führte im Jahr 2008 zu einem Wechsel bei den Bereisungsfahrzeugen sowie zu einer Umstellung der Finanzierung von Vollamortisations- auf Teilamortisationsleasing (Restwertleasing). Dadurch ergaben sich niedrigere Leasingraten (Behördenrabatte, Marktpreis gebrauchter Fahrzeuge), eine Verjüngung des Fahrzeugsparks und geringere Wartungskosten.

Studie „Optionen zur Entwicklung des Fuhrparks der NÖ Straßenverwaltung“

Diese Studie vom November 2011 untersuchte die Wirkungen der getroffenen Maßnahmen und zeigte Szenarien für die weitere finanzielle, wirtschaftliche und technische Weiterentwicklung des Fuhr- und Geräteparks auf. Dazu setzte sich die Studie mit den Kosten und den Nutzen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Bioethanol, Erdgas, Strom) sowie mit den Leistungen der Zentralbetriebswerkstätte auseinander.

Das Ziel sollte den Autoren zufolge sein, dass der NÖ Straßendienst mit seinem Fuhrpark dazu beiträgt, den unvermeidbaren Verkehr auf den NÖ Straßen möglichst umweltschonend, sicher, komfortabel und effizient abzuwickeln (Vorwort zur Studie). Die Studie hielt zusammenfassend folgende Ergebnisse fest:

- Errichtung eines zentralen Fuhrparkcenters
- Einrichtung eines zentralen Budgetcenters
- Einrichtung von Gerätepools zur internen Verrechnung von Dienstkraftwagen und Klein-Lastkraftwagen (Pritschenwagen)
- Übernahme von Neufahrzeugen durch die jeweilige Betriebswerkstätte
- Zentrale Ersatzteilbewirtschaftung
- Zentrale Fahrzeugrücknahme und -verwertung durch das einzurichtende Fuhrparkcenter

Studie Wirtschaftlichkeit von 3-Achs-Lastkraftwagen

Diese vergleichende Studie vom Juni 2012 untersuchte die Wirtschaftlichkeit von zwei- und dreiachsigen Lastkraftwagen im Winter- und im Sommerdienst.

Demnach wären die Mehrkosten von jährlich 3.900,00 Euro (50.000,00 Euro über die gesamte Nutzungsdauer) für einen dreiachsigen Lastkraftwagen durch Optimierungen im Winter- und Sommerdienst (Ausnutzen der größeren Reichweiten und höheren Nutzlast, Vermeidung von Leerkilometern, Veränderung der Umlaufrouen, Einsparungen bei Frächterleistungen, Verbesserung der Kennzahlen) auszugleichen, um Kostenvorteile einfahren zu können.

5. Organisatorische Grundlagen

Die Angelegenheiten im Zusammenhang mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten waren wie folgt organisiert:

5.1 Aufgaben und Befugnisse

Die „Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen und KFZ des NÖ Straßendienstes“, ST2-A-25/028-2015, behielt die Beschaffung und die Wartung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten mit Anschaffungskosten von über 400,00 Euro (Betragsgrenze für geringwertige Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens im Sinn des § 13 Einkommensteuergesetz, BGBl 1988/400) grundsätzlich der Abteilung Straßenbetrieb ST2 vor. Davon waren nur die acht Betriebswerkstätten ausgenommen, die Maschinen und Geräte mit Anschaffungskosten bis 2.500,00 Euro beschaffen durften.

Dazu verwies der Landesrechnungshof auf die mit 1. Jänner 2020 erhöhte Betragsgrenze für geringwertige Wirtschaftsgüter von 800,00 Euro.

Außerdem beschaffte die Abteilung Straßenbetrieb ST2 Betriebsmittel, Ersatzteile und Zubehör zentral. Wenn das nicht der Fall war, kaufte die Dienststelle, der das Fahrzeug zugeteilt war, im Rahmen ihrer Bestellermächtigung die erforderlichen Betriebsmittel und Ersatzteile (Treibstoff, Schmiermittel, Verschleißmaterial).

Die acht Straßenbauabteilungen der Gruppe Straße konnten Ersatzteile und Zubehör beschaffen sowie kleinere Reparaturen beauftragen. Aufträge über 1.000,00 Euro (Personenkraftwagen, Transporter) und über 2.500,00 Euro (Lastkraftwagen, Geräteträger, Winterdienstgeräte, Baumaschinen) erforderten eine schriftliche Freigabe des Fachbereichs Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M.

Die vom Landesrechnungshof beispielhaft überprüften Aufträge und Beschaffungen entsprachen diesen Vorgaben.

5.2 Grundausrüstung

Die personelle und maschinelle Grundausrüstung einer Straßenmeisterei war bis zum Jahr 2011 in Form einer „Regel-Straßenmeisterei“ festgelegt, die an die regionalen Verhältnisse angepasst werden konnte. Die Festlegung beruhte auf einer Analyse der Kosten- und Leistungsstruktur und bestimmten Kenngrößen (z.B. Glatteistage, Schneefalltage, alpine Region) im Jahr 2002.

Differenzierte Ressourcenzuteilung

Auf Empfehlung des Landesrechnungshofs (Bericht 12/2009 „NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst“) waren im Jahr 2013 die maßgeblichen Parameter für die maschinelle Grundausrüstung (Betreuungsaufwand, Leistungsdaten und andere) überarbeitet und dafür ein neuer Ausstattungsstandard entwickelt worden. Damit konnten ab dem Jahr 2014 die Straßenmeistereien je nach vorherrschenden Anforderungen unterschiedlich ausgestattet werden („Differenzierte Ressourcenzuteilung FMZ“), Über- oder Unterausstattungen bereinigt sowie ein einheitlicher Betreuungsstandard vorgegeben werden.

Die personelle Ausstattung erfolgte im Rahmen der jährlichen Dienstpostenpläne (Zuteilung des handwerklichen Personals). Die Umsetzung des neuen Ausstattungsstandards führte teilweise zu Veränderungen der Grundausrüstung und zur Einrichtung von Gerätepools (Fahrzeugen, Maschinen, Geräte).

Der Landesrechnungshof anerkannte, dass die Ausstattung der Straßenmeistereien teilweise an die unterschiedlichen Anforderungen der Standorte angepasst wurde. Er wies jedoch darauf hin, dass die dafür maßgeblichen Parameter bzw. Kenngrößen im Jahr 2013 festgelegt und nur teilweise umgesetzt wurden, was sich auch auf die personelle Ausstattung auswirkte. Daher regte er gegenüber der NÖ Landesregierung an, die maßgeblichen Parameter und Kenngrößen für die Ausstattung der Straßenmeistereien („Differenzierte Ressourcenzuteilung FMZ“) zu evaluieren und die Ausstattung mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten auf Grund der Ergebnisse der Evaluierung weiter zu optimieren.

Ergebnis 2

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte die Ausstattung der Straßenmeistereien mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten („Differenzierte Ressourcenzuteilung FMZ“) sowie mit dem dafür erforderlichen Personal evaluieren und auf Grund der Evaluierungsergebnisse weiter optimieren.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das Ergebnis wird zur Kenntnis genommen. Die bestehende „differenzierte Ressourcenzuteilung FMZ“ wird neu berechnet und bewertet da zwischenzeitlich Änderungen stattgefunden haben.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

5.3 Fahrzeug- und Gerätepools

Im Jahr 2012 richtete die Abteilung Straßenbetrieb ST2 Fahrzeug- und Gerätepools ein. Damit sollten die Kosten für die Miete von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie zeitliche Verzögerungen für deren Anpassung an die besonderen Anforderungen des Straßendienstes vermieden werden. Zudem sollte die Auslastung spezieller Fahrzeuge, Maschinen und Geräte durch eine gemeinsame Nutzung erhöht, der Investitionsbedarf gedämpft und das Kostenbewusstsein gehoben werden.

Ausstattung der Fahrzeug- und Gerätepools

Die Fahrzeug- und Gerätepools bestanden aus Fahrzeugen, Maschinen und Geräten, die über die Standardausrüstung einer Straßenmeisterei oder einer anderen Dienststelle der Gruppe Straße hinausgingen oder die wegen der langen Nutzungsdauer auszuschneiden waren. Diese wurden instandgesetzt, den Fahrzeug- oder Gerätepools zugeordnet und bei Bedarf innerhalb der Gruppe Straße verliehen. Dem Fuhrparkcenter in Pottenbrunn bei St. Pölten oblag die Bereitstellung und die Wartung dieser Fahrzeuge.

Verrechnung

Die Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1 als kreditverwaltende Stelle der Gruppe verrechnete den Straßenmeistereien und den anderen Dienststellen für Ausleihungen aus den Fahrzeug- und Gerätepools einen Kostenbeitrag zu Lasten der Betriebs- bzw. Kreditmittel der ausleihenden Stelle.

Die interne Verrechnung beruhte auf Auswertungen aus der Kosten- und Leistungsrechnung der Abteilung Straßenbetrieb ST2. Im Jahr 2017 beliefen sich die Kosten für Ausleihungen auf insgesamt 721.496,66 Euro und im Jahr 2018 auf insgesamt 906.656,89 Euro.

Die Straßenmeistereien und die anderen Dienststellen kannten die internen Verrechnungssätze und Kostenbeiträge nicht.

Daher empfahl der Landesrechnungshof der NÖ Landesregierung, dass die Abteilung Straßenbetrieb ST2 in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Kreditverwaltung der Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1 die Straßenmeistereien sowie die anderen betroffenen Dienststellen über die interne Verrechnung von Ausleihungen aus den Fahrzeug- und Gerätepools und der damit verbundenen Reduktion der Betriebsmittelbudgets dieser Dienststellen unterrichten, um das angestrebte Kostenbewusstsein zu stärken.

Ergebnis 3

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte in Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Kreditverwaltung der Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1 die Dienststellen der Gruppe Straße über interne Kosten- und Leistungsverrechnungen und der damit verbundenen Reduktion der Betriebsmittelbudgets unterrichten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das Ergebnis wird zur Kenntnis genommen. Die Leistungsverrechnungen werden an die Straßenbauabteilungen und folglich an die Straßen- und Brückenmeistereien sowie Betriebswerkstätten versendet, um größere Transparenz in der Kostenwahrheit zu erzielen.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

Der Aufbau der Fahrzeug- und Gerätepools bremste zwar die Verjüngung des Bestands, stellte jedoch voll einsatzfähige Ersatzfahrzeuge, Maschinen und Geräte bereit, um kurzfristige Ausfälle wegen Schäden, Fehlern, Unfällen oder Reparaturen sowie von privaten Frächtern (Winterdienst) überbrücken und vorübergehende Spezialarbeiten erledigen zu können.

Der Landesrechnungshof anerkannte die Zweckmäßigkeit der Fahrzeug- und Gerätepools. Er empfahl der Abteilung Straßenbetrieb ST2 weiterhin auf dessen Wirtschaftlichkeit (Reparaturkosten, Instandhaltungsaufwand) zu achten. Der Bestand in den Fahrzeug- und Gerätepools sollte in den Investitionsprogrammen und Finanzplanungen berücksichtigt werden.

Ergebnis 4

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte die Ausstattung der Fahrzeug- und Gerätepools in den mittelfristigen Planungen berücksichtigen und auf die Wirtschaftlichkeit der Poolfahrzeuge, -maschinen und -geräte achten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Eine Verjüngung des Bestandes der Poolfahrzeuge wird auf Kosten des längeren Austauschzyklus der übrigen Fahrzeuge und Geräte vollzogen. Besonderen Wert wird dabei auf einen wirtschaftlichen Gebrauch sowie den Verbrauch und folglich den CO₂ Ausstoß der Fahrzeuge gelegt.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

Die Poolfahrzeuge waren in den Betriebswerkstätten der Straßenbauabteilungen und im Fuhrparkcenter stationiert und konnten bei Bedarf von den Straßen- und Brückenmeistereien angefordert werden. Den Straßenmeistereien waren Poolfahrzeuge (Pritschenwagen) für Kontrollfahrten (Straßenzustand, Verkehrszeichen, Hinweisschilder) fest zugeteilt. Mit ihrer Ausstattung (Lade- und Arbeitsplattform, Raum für Ersatzteile und Reparaturmaterial) konnten Mängel im Zuge der Kontrollfahrten behoben werden.

Aufgrund der Kilometerbegrenzung in den Leasingverträgen sollten die geleasten Poolfahrzeuge nur im Bedarfsfall eingesetzt werden. Wegen der Anschaffungs- und Betriebskosten (Treibstoffverbrauch) wurden die Pritschenwagen ab dem Jahr 2017 durch kostengünstigere und umweltfreundlichere Lieferwagen (mit geringerem Treibstoffverbrauch) ersetzt.

Diese Lieferwagen waren für die Behebung von größeren Schäden während der Kontrollfahrten weniger zweckmäßig (keine Arbeitsplattform, weniger Stauraum). Größere Schäden mussten daher nach der Kontrollfahrt mit Poolfahrzeugen oder durch eine andere Partie (Fahrzeugbesatzung) behoben werden, was außerhalb des Winterdienstes in den Straßenmeistereien auch als nachteilig bewertet wurde. Die vorgebrachten Nachteile der Lieferwagen außerhalb des Winterdienstes sollten durch Verbesserungen bei der Ausstattung und der Abläufe ausgeräumt werden.

Der Landesrechnungshof empfahl der NÖ Landesregierung, dass die Abteilung Straßenbetrieb ST2 die Ausstattung der Fahrzeug- und Gerätepools für den Straßenbetrieb umweltgerecht sowie wirtschaftlich und zweckmäßig weiterhin optimiert.

Ergebnis 5

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte die Ausstattung der Fahrzeug- und Gerätepools für den Straßenbetrieb umweltgerecht sowie nachhaltig, wirtschaftlich und zweckmäßig weiterhin optimieren.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Optimierung des Fahrzeug- und Gerätepools wurde bis dato bereits durchgeführt, jedoch wird diese entsprechend der Empfehlung des Landesrechnungshofes weiter evaluiert und optimiert. Bei der Neuanschaffung der Fahrzeuge und Geräte (Bsp. Motorsensen, Motorsägen etc.) wird verstärkt auf Elektrifizierung inklusive der CO₂ neutralen Betankung gesetzt.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

5.4 Wartung und Reparaturen

Die „Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen, und KFZ des NÖ Straßendienstes“ übertrug den Werkstätten der Straßenmeistereien den Austausch von Verschleißteilen, die Wartung und die kleineren Reparaturen von Fahrzeugen, Baumaschinen und Geräten. Größere Reparaturen durften die Werkstätten der Straßenmeistereien im Einvernehmen mit der zuständigen Betriebswerkstätte durchführen, sofern sie die personelle und technische Ausstattung dafür aufwiesen.

Die Vornahme von Generalüberholungen und die großen Reparaturen, beispielsweise an Bremsen von Lastkraftwagen und Zugmaschinen, Einspritzanlagen, Motoren, Getrieben, Rahmen oder Autokranen, behielt die Vorschrift den Betriebswerkstätten der Straßenbauabteilungen oder dem Fuhrparkcenter in Pottenbrunn bei St. Pölten vor.

Die Brückenmeistereien überließen grundsätzlich alle Werkstattarbeiten der nächst gelegenen Straßenmeisterei oder Betriebswerkstätte.

Der Landesrechnungshof stellte beispielhaft fest, dass die Vorgaben bis auf wenige genehmigte Ausnahmen, wie zum Beispiel Sandstrahlen der Rahmenkonstruktionen, eingehalten wurden.

Zulässigkeit von Privatarbeiten

In den Werkstätten des Straßendienstes durften grundsätzlich keine Privatarbeiten durchgeführt werden. Ausnahmen bestanden für Räder umstecken und Reinigen von Privatfahrzeugen von Mitarbeitenden des Straßendienstes außerhalb der Dienstzeiten (vor und nach Dienstbeginn). Außerdem durften bestimmte Maschinen und Geräte für private Arbeiten außerhalb der Dienstzeit ausgeliehen werden. Die Vorschrift für Maschinen und Kraftfahrzeuge des NÖ Straßendienstes legte dazu einschränkende Bedingungen und Voraussetzungen fest.

Der Landesrechnungshof hielt die einschränkenden Bestimmungen für zweckmäßig und empfahl deren Einhaltung nachweislich zu kontrollieren.

Dienstbesprechungen der Werkmeister und Mechaniker

Die Werkmeister der Betriebswerkstätten waren angewiesen, mit den Mechanikern der Straßenmeistereien mindestens einmal jährlich eine Dienstbesprechung abzuhalten. Diese Dienstbesprechungen dienten dem gemeinsamen Erfahrungsaustausch und der Weitergabe von technischen Informationen. An den Besprechungen nahm auch der zuständige Techniker des Fachbereichs Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M teil.

Der Landesrechnungshof anerkannte, dass die vorgeschriebenen Besprechungen durchgeführt wurden.

5.5 Inventarverwaltung

Die „Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen und KFZ des NÖ Straßendienstes“ enthielt auch Richtlinien für die Verwaltung des beweglichen Vermögens der Straßenverwaltung. Diese legten fest, dass der Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M das gesamte Inventar des NÖ Straßendienstes mit dem Programm Remedy führte.

Das Inventar umfasste Wirtschaftsgüter des beweglichen Vermögens. Darunter fielen Fahrzeuge, Maschinen, Geräte sowie Lagerbestände von Ersatzteilen und Betriebsmitteln. Zudem wurden Kilometerstände, Anmeldungs-, Abmelde-, Leasing-, Versicherungs- und Tankdaten über eine Schnittstelle eingespielt und mit diesem Programm verwaltet. Zusätzlich verfügte das Pro-

gramm über spezielle Einstiegs- und Erfassungsmasken. Lediglich die Kilometerstände der Elektrofahrzeuge fehlten.

Der Landesrechnungshof anerkannte, dass alle überprüften Betriebswerkstätten ihre Lagerbestände erfasst hatten, bis auf eine, die eine Vollständigkeitsmeldung nachreichte. Er regte daher an, auch die Kilometerstände der geleasteten Elektrofahrzeuge mit dem Programm zu überwachen.

Ergebnis 6

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte die Kilometerstände der Elektrofahrzeuge im Inventarprogramm Remedy erfassen und damit verwalten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Kilometerstände von Elektrofahrzeugen sollen zukünftig über ein Fuhrparkmanagementprogramm, welches derzeit entwickelt wird, erfasst werden. Dies wird durch die serienmäßig eingebauten Telematiksysteme der Elektrofahrzeuge möglich.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

5.6 Tankstellenverwaltung

Die Straßen- und Brückenmeistereien sowie die Betriebswerkstätten verwalteten ihre eigenen Tankstellen mit dem Tankstellenverwaltungssystem „TA-VeS“. Das System bestand aus einer Datenbank, einem Server und verschiedenen Funktionen zur Erfassung und Zuordnung von Zapfsäulen, Tanklagern, Fahrzeugdaten (Kilometerstand, Betriebsstunden, Treibstoffverbrauch), Personen und deren Tankdaten. Die Tankberechtigungen wurden für jedes Fahrzeug zentral mit Hilfe des Programms Remedy vergeben und beim Ausscheiden entzogen. Das Kennzeichen im Programm, ob ein Fahrzeug tankberechtigt war, wurde über das Feld Status geregelt.

Eine Auswertung ergab einzelne nicht plausible Werte im Datenfeld „gefährliche Kilometer“, weil Eingabefehler zwar nachträglich richtiggestellt wurden, jedoch ohne davor bereits abgespeicherte Daten zu korrigieren. Damit konnten aus dem System keine verlässlichen Verbrauchsdaten gewonnen werden.

Der Landesrechnungshof empfahl der NÖ Landesregierung daher, elektronische Prüfroutinen in das Tankstellenverwaltungssystem einzubauen und die Plausibilität von steuerungsrelevanten Daten (Kilometerstand, Treibstoffverbrauch) auszugs- und stichprobenweise kontrollieren zu lassen.

Ergebnis 7

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte auf eine Änderung im Tankstellenverwaltungssystem „TAVeS“ hinwirken, welche eine Falscheingabe des Kilometerstandes verhindert.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das Ergebnis wird zur Kenntnis genommen. Durch eine Neuprogrammierung des Tankstellenprogrammes „TAVeS“ sollen Fehler der Falscheingaben verhindert werden.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

6. Beschaffungen 2015 bis 2019

Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgte im Rahmen der jährlichen Investitionsprogramme und Voranschläge auf folgende Weise:

- über die Bundesbeschaffung GmbH, welche Ausschreibungen für Produkte und Finanzierungen (Leasinggeber) durchführte und Rahmenverträge abschloss, aus denen die berechtigten Stellen zu den vereinbarten Bedingungen und Preisen Fahrzeuge abrufen konnten
- über Ausschreibungen des Fachbereichs Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M, zum Beispiel für Sonderfahrzeuge
- über gemeinsame Ausschreibungen mit dem „Nachhaltigen Beschaffungsservice Niederösterreich“ der NÖ Energie- und Umweltagentur
- über Direktkäufe der Betriebswerkstätten (Wirtschaftsgüter mit kurzer Nutzungsdauer)

Die gemeinsamen Ausschreibungen mit der Bundesbeschaffung GmbH erwiesen sich als wirtschaftlich und zweckmäßig, da diese eine Teilnahme an einem größeren Beschaffungsmarkt und eine Verringerung der Prozesskosten ermöglichten, kein eigenes Ausschreibungsverfahren erforderten, das Vergaberisiko überwälzten, die Sicherstellung von Compliance und Transparenz

gewährleisteten und die Kriterien für nachhaltige Beschaffung erfüllten. Diese Synergien konnten sinngemäß auch mit der „Nachhaltigen Beschaffungsservice Niederösterreich“, einer von der NÖ Energie- und Umweltagentur GmbH betreuten Initiative für zentrale Beschaffungen im Bundesland Niederösterreich, erzielt werden.

In den Jahren 2015 bis 2019 stellten sich die Investitionsprogramme wie folgt dar:

6.1 Investitionsprogramme

In den Jahren 2015 bis 2019 umfassten die Investitionsprogramme Kraftfahrzeuge, Baumaschinen und Winterdienstgeräte für Landesstraßen. Sie unterteilten die Beschaffungen nach der Finanzierung in Vollamortisationsleasing (Full-Pay-Out-Leasing, ab 2016), Depotleasing (bis 2015), Restwertleasing und Direktkauf aus dem Landeshaushalt. Finanzierungs- und Leasingform hingen von der Nutzungsdauer der Wirtschaftsgüter ab.

Wirtschaftsgüter mit einer Nutzungsdauer von bis zu neun Jahren wurden mit Vollamortisationsleasing oder Depotleasing, solche mit einer Nutzungsdauer von zwei bis fünf Jahren mit Restwertleasing und solche mit einer kürzeren Nutzungsdauer direkt aus dem Landeshaushalt (Budget) beschafft und finanziert.

Die Investitionsprogramme der Jahre 2015 bis 2019 sahen jährliche Investitionen von rund 9,42 Millionen Euro vor. Die Beschaffungen unterlagen der kollegialen Beratung und Beschlussfassung der NÖ Landesregierung. Diese genehmigte die Finanzierung der Anschaffungen und deren Bedeckung beim Teilabschnitt VS 1/61170 „Landesstraßen Maschinen Geräte, Fahrzeuge“ vorbehaltlich der Genehmigung durch den NÖ Landtag. Mit der Umsetzung der beschlossenen Investitionsprogramme betraute sie die Abteilung Straßenbetrieb ST2.

Die finanziellen Verpflichtungen mussten in den Folgejahren veranschlagt sowie mit den Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen vom NÖ Landtag genehmigt werden.

22 Ausstattung der Gruppe Straße mit Fahrzeugen, Maschinen und Geräten

Tabelle 2: Investitionsprogramme Kraftfahrzeuge, Baumaschinen und Winterdienstgeräte für Landesstraßen

Vollamortisations- und Depotleasing; Anzahl und Anschaffungswert in Millionen Euro	2015		2017		2019	
	Anzahl	Wert	Anzahl	Wert	Anzahl	Wert
Winterdienst Lastkraftwagen mit Hydraulikanlage	25	3,745	17	2,469	20	3,841
LKW - Kräne	25	0,971	17	0,750		
Geräteträger	2	0,440	7	1,591	5	1,132
Selbstfahrendes Mähgerät	-	-	1	0,070	-	-
Mobilitätskraftfahrzeuge	10	0,156	-	-	-	-
Anhänger	4	0,020	10	0,080	kA	0,060
Anhängerkehrmaschinen	2	0,180	1	0,065	-	-
Baggerlader, Mobilbagger	5	0,475	5	0,540	8	0,898
Hubstapler	2	0,070	2	0,070	-	-
Böschungs- und Bankettmähgeräte	4	0,266	7	0,669	kA	0,534
Schnee- und Teleskoppflüge; Schneeräumgerät	21	0,406	22	0,453	Winter- dienstgeräte	0,747
Anhängerstreuer	15	0,210	10	0,150		
Feuchtstreuautomaten	12	0,408	11	0,440		
Hubarbeitsbühne	-	-	-	-	1	0,135
Straßenerhaltungsgeräte	kA	0,300	kA	0,300	kA	0,300
Summe Vollamortisations- und Depotleasing	7,647		7,647		7,647	
Restwertleasing Transporter; PKW ohne Restwerte	135	1,440	130	1,330	130	1,330
Direktkauf	0,330		0,440		0,440	
Summe Investitionsprogramm	9,417		9,417		9,417	

Die Auswahl der anzuschaffenden Fahrzeuge, Geräte und Maschinen sowie deren Wartung und Reparatur oblagen der Abteilung Straßenbetrieb ST2.

Diese konnte bei unvorhergesehenen Ereignissen (Wintereinbruch, Katastrophen, Unfälle) Verschiebungen innerhalb des genehmigten Investitionsprogramms und des Voranschlags vornehmen.

Auf der Grundlage der Beschlüsse der NÖ Landesregierung und der Voranschläge beschaffte die Abteilung Straßenbetrieb ST2 auch Fahrzeuge, Maschinen oder Geräte mit Anschaffungswerten über 204.000,00 Euro. Im Jahr 2018 sah das Investitionsprogramm beispielsweise die Beschaffung von fünf Geräteträgern um insgesamt 1.125.000,00 Euro vor. Das waren 225.000,00 Euro je Geräteträger.

Eine neuerliche Beschlussfassung von einzelnen Beschaffungen durch die NÖ Landesregierung erfolgte nicht. Weiters wies der Landesrechnungshof darauf hin, dass die Anträge an die NÖ Landesregierung und die Beschlüsse keine Angaben oder Vorgaben zur Nachhaltigkeit der geplanten Beschaffungen (Ausbau der Elektromobilität) enthielten.

6.2 Fahrzeugbeschaffungen

Mit Jahresbeginn 2015 verfügte die Gruppe Straße insgesamt über 1.041 Dienstfahrzeuge. Ihr Fuhrpark umfasste Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Fahrzeuge für betriebliche Zwecke (Personenkraftwagen, Kleinlastkraftwagen, Kombibusse). Die nachstehende Tabelle zeigte die Entwicklungen in den Jahren 2015 bis 2019.

Tabelle 3: Beschaffungen von Fahrzeugen

	2015	2016	2017	2018	2019	Bestand Ende 2019
Lastkraftwagen 2-Achs Kipper	19	14	15	15	13	178
Lastkraftwagen 3- Achs Kipper	8	8	4	5	7	85
Geräteträger bzw. Zugmaschinen (UNIMOG, Fastrac)	1	1	6	6	5	85
PKW; Fahrzeuge für betriebliche Zwecke; Kombibusse und Kleinlastkraftwagen mit Dieselmotor	145	113	112	181	145	687
Summe	173	136	137	207	170	1035
Ausgaben in Millionen Euro (Anschaffungswerte für oben angeführte Fahrzeuge)	8,48	6,90	7,59	9,34	7,64	
Summe ausgeschiedene Fahrzeuge	158	142	152	209	168	

In den Jahren 2015 bis 2019 beschaffte der Fachbereich Fahrzeuge und Maschinen ST2-M jährlich zwischen 136 und 207 neue Fahrzeuge.

Den 823 insgesamt neu beschafften Fahrzeugen standen 829 ausgeschiedene Fahrzeuge gegenüber, was zum Jahresende 2019 eine Ausstattung mit Fahrzeugen von 1035 ergab.

Elektrofahrzeuge

Nach einem Test mit einem Elektrofahrzeug im Jahr 2011 und einem Pilotbetrieb mit acht Elektrofahrzeugen im Jahr 2014 schaffte die Abteilung Straßenbetrieb ST2 ab dem Jahr 2016 verstärkt Elektrofahrzeuge an und richtete die erforderliche Ladeinfrastruktur ein. Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 evaluierte den Einsatz der Elektrofahrzeuge im Dienstbetrieb und führte dazu ein Erfahrungsaustauschgespräch mit 24 Teilnehmern aus den Bereichen zentrale Dienststellen, Bauabteilungen, Betriebswerkstätten und Straßenmeistereien am 14. September 2017 durch. Die Erkenntnisse der Evaluierung trugen dazu bei, den Einsatz von Elektrofahrzeugen auf alle Dienststellen zu erweitern.

Mit Stand Ende 2019 betrieb die Gruppe Straße bereits 87 der insgesamt 262 Fahrzeuge für betriebliche Zwecke elektrisch.

Die höheren Anschaffungskosten eines Elektrofahrzeugs von durchschnittlich 10.650,00 Euro verursachten insgesamt Mehrkosten von rund einer Million Euro. Diesen Mehrkosten standen ein geringerer Treibstoffverbrauch von durchschnittlich 87.000 Litern Diesel und damit ein geringerer Kohlendioxid-Ausstoß von 22,88 Tonnen pro Jahr sowie geringere Wartungs- und Betriebskosten gegenüber.

Der Einsatz von verbrauchsärmeren Fahrzeugen senkte den Kohlendioxid-Ausstoß der Fahrzeuge für betriebliche Zwecke (PKW) im Jahr 2019 um 111 Tonnen im Vergleich zum Jahr 2015. Alle übrigen Fahrzeuge stießen im gleichen Zeitraum um 506 Tonnen Kohlendioxid mehr aus. Insgesamt stießen alle Fahrzeuge des NÖ Straßendienstes im Jahr 2019 um 395 Tonnen mehr Kohlendioxid als im Jahr 2015 aus.

7. Ausgaben und Einnahmen

Ausgaben und Einnahmen der Gruppe Straße wurden im NÖ Landeshaushalt der Gruppe 6 „Straßen- und Wasserbau, Verkehr“ veranschlagt und verrechnet. Diese Gruppe untergliederte sich in die Abschnitte 61 „Straßenbau“, 62 „Wasserbau“, 63 „Schutzwasserbau“, 64 „Straßenverkehr“, 65 „Schienenver-

kehr“, 66 „Schiffverkehr“, 68 „Post- und Telekommunikation“ und 69 „Verkehr, Sonstiges“.

Die Verrechnung der Sachausgaben für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte erfolgte im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ (Teilabschnitte 61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“, 61120 „Landesstraßen, Dienstwagen“, 61130 „Landesstraßen, Erhaltung und Betrieb“). Die Ausgaben im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ waren zum Teil gegenseitig deckungsfähig.

Personalausgaben (ohne überlassenes Personal) wurden im Unterabschnitt 619 „Straußenbau, sonstige Einrichtungen und Maßnahmen“ (Teilabschnitt 61900 „Bundes und Landesstraßen, Personal“) verrechnet.

Die Einnahmen stammten überwiegend aus allgemeinen Deckungsmitteln. Im Teilabschnitt 61120 „Landesstraßen, Dienstwagen“ wurden die Einnahmen aus der Verwertung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten verrechnet, die wegen langer Nutzungsdauer oder Reparaturbedarf als unwirtschaftlich ausgeschieden wurden.

7.1 Ausgaben

In den Jahren 2015 bis 2019 wiesen die Rechnungsabschlüsse folgende Sach- und Personalausgaben im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ sowie in den Teilabschnitten 61900 „Bundes- und Landesstraßen, Personal“, 61130 „Landesstraßen, Erhaltung und Betrieb“ und 61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“ aus:

Tabelle 4: Ausgaben für Fuhr- und Gerätepark sowie Personal im NÖ Straßendienst

Beträge in Millionen Euro laut Rechnungsabschluss	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung
611 Landesstraßen	212,60	197,48	222,36	212,40	212,52	- 0,04 %
61130 Landesstraßen, Erhaltung und Betrieb <i>davon Ausgaben für Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Fahrzeuge für betriebliche Zwecke^{*)}</i>	46,87 29,26	45,88 25,50	52,05 26,31	47,39 27,27	50,40 25,48	+ 7,53 %
61170 Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge <i>Anteil Ausgaben für Beschaffung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten an den Sachausgaben in Prozent</i>	12,74 6,0 %	11,39 5,8 %	12,60 5,7 %	10,68 5,0 %	11,30 5,3 %	- 11,30 %
61900 Bundes- und Landesstraßen, Personal ^{**)}	131,48	132,92	135,32	139,66	141,32	+ 7,48 %

^{*)} In diesen Werten sind die Aufwendungen für Reifen, Kraftstoff, Schmiermittel, Wartung, Reparatur, Werkstatt, Ausstattung, KFZ-Steuer LKW sowie KFZ-Steuer und Versicherung (PKW und Transporter) enthalten.

^{**)} ohne Ausgaben für das überlassene Personal

Im Jahr 2019 betragen die Sachausgaben im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ rund 212,52 Millionen Euro und entsprachen damit annähernd den Ausgaben des Rechnungsjahres 2015.

Die Ausgaben für das Personal im Unterabschnitt 619 „Straßenbau, sonstige Einrichtungen und Maßnahmen“ bzw. im Teilabschnitt 61900 „Bundes- und Landesstraßen, Personal“ betragen 141,32 Millionen Euro und lagen damit um rund zehn Millionen Euro über den Ausgaben im Rechnungsjahr 2015. Diese Ausgaben wiesen in den Jahren 2015 bis 2019 eine durchschnittliche Steigerung um 1,82 Prozent (ohne Ausgaben für das überlassene Personal) auf.

Die Ausgaben im Teilabschnitt 61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“ fielen hingegen von 12,74 Millionen Euro im Rechnungsjahr 2015 um 1,44 Millionen Euro auf 11,30 Millionen Euro im Rechnungsjahr 2019. Das entsprach einem Rückgang um 11,30 Prozent.

Im Zeitraum 2015 bis 2019 stiegen die Preise für Maschinen, Geräte, Fahrzeuge im Baubereich um durchschnittlich 0,95 Prozent (Erzeugerpreisindex für Baumaschinen, www.bgl-online.info).

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 und der Fachbereich Fahrzeuge und Maschinen ST2-M waren gefordert, Anschaffungen, Finanzierungen, Einsätze, Wartungen, Reparaturen und Verwertung der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte so zu organisieren, dass der Fuhr- und Gerätepark der Gruppe Straße umwelt- und sachgerecht betrieben und erneuert werden konnte. Sie beanspruchte dabei externe Beratung und ließ Studien erstellen.

Voranschlagsvergleich 2015 bis 2019

In den Jahren 2015 bis 2019 entwickelten sich die veranschlagten und die verrechneten Ausgaben im Teilabschnitt 61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“ wie folgt:

Tabelle 5: 61170 Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge; Vergleich zwischen Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen					
Ausgaben in Millionen Euro	2015	2016	2017	2018	2019
Voranschlag (VA)	11,27	11,27	11,27	11,27	11,27
Rechnungsabschluss (RA)	12,74	11,39	12,60	10,68	11,30
Unterschied VA und RA	+ 1,47	+ 0,12	+ 1,33	- 0,59	+ 0,03

In den Jahren 2015 bis 2019 waren jeweils 11,27 Millionen Euro für Beschaffungen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten veranschlagt. In den Jahren 2015, 2016, 2017 und 2019 wurden die veranschlagten Beträge um bis zu 1,47 Millionen Euro (2015) überschritten; im Jahr 2018 hingegen um 590.000,00 Euro unterschritten. Die kreditverwaltende Stelle der Gruppe Straße (Abteilung Allgemeiner Straßendienst ST1) konnte die Mehrausgaben durch deckungsfähige Mittel im Unterabschnitt 611 „Landesstraßen“ ausgleichen.

7.2 Einnahmen

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 ließ Fahrzeuge, Maschinen und Geräte versteigern, die im Straßenbetrieb nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden konnten. Vereinzelt erfolgte auch eine Weitergabe an Landesdienststellen (Sachgütertausch an landwirtschaftliche Fachschulen) oder Veräußerungen an Gemeinden oder Verbände.

Die Versteigerungen führte ein Dienstleister im Auftrag der Abteilung Straßenbetrieb ST2 durch. Die Abteilung ermittelte den Versteigerungsdienstleister in rund zweijährigen Abständen mit einem Verfahren im Unterschwellenbereich in Form einer „Direktvergabe mit vorheriger Bekanntmachung“. Sie legte auch die Rufpreise fest. Die Versteigerungsdienstleistung konnten auch andere Dienststellen und Einrichtungen des Landes NÖ nutzen.

Die Einnahmen aus den Verwertungserlösen wurden im Teilabschnitt 61120 „Landesstraßen, Dienstwagen“ verrechnet. Sie flossen als allgemeine Deckungsmittel dem Landeshaushalt zu.

Voranschlagsvergleich

Die Einnahmen im Teilabschnitt 61120 „Landesstraßen, Dienstwagen“ stellen sich im Vergleich zwischen Voranschlag und Rechnungsabschluss wie folgt dar:

Tabelle 6: 61120 Landesstraßen, Dienstwagen; Vergleich zwischen Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen					
Einnahmen in Millionen Euro	2015	2016	2017	2018	2019
Voranschlag (VA)	1,02	1,09	1,09	0,95	0,92
Rechnungsabschluss (RA)	0,79	0,80	0,77	0,81	0,66
Unterschied VA und RA	- 0,23	- 0,29	- 0,32	- 0,16	- 0,26

In den Jahren 2015 bis 2019 lagen die Einnahmen aus den Veräußerungen zwischen 0,66 und 0,81 Millionen Euro und damit unter den veranschlagten Beträgen in Höhe von 0,92 bis 1,09 Millionen Euro.

Die Versteigerung, die Veräußerung und die Überlassung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten, die im NÖ Straßenbetrieb nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden konnten, war grundsätzlich zweckmäßig.

8. Finanzierung

Die Investitionsprogramme der Jahre 2015 bis 2019 sahen vor, dass die Anschaffungen zu 81,2 Prozent in Form von Vollamortisationsleasing und Depotleasing mit bis zu neunjähriger Laufzeit, zu 15,3 bzw. 14,1 Prozent in Form von Restwertleasing mit einer Laufzeit von zwei bis fünf Jahren und zu 3,5 bzw. 4,7 Prozent aus dem Landeshaushalt finanziert werden. Die Finanzierung der Investitionsprogramme stellte sich dabei wie folgt dar:

Tabelle 7: Finanzierung der Investitionsprogramme 2015 bis 2019					
	2015	2016	2017	2018	2019
Investitionssumme = 100 Prozent	9.417.000,00	9.417.000,00	9.417.000,00	9.417.000,00	9.417.000,00
davon Vollamortisationsleasing	7.647.000,00	7.647.000,00	7.647.000,00	7.647.000,00	7.647.000,00
Anteil Vollamortisationsleasing	81,2 %				
davon Restwertleasing	1.440.000,00	1.330.000,00	1.330.000,00	1.330.000,00	1.330.000,00

Tabelle 7: Finanzierung der Investitionsprogramme 2015 bis 2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Anteil Restwertleasing	15,3 %	14,1 %			
davon Landeshaushalt	330.000,00	440.000,00	440.000,00	440.000,00	440.000,00
Anteil Landeshaushalt	3,5 %	4,7 %			
durchschnittliche zusätzliche Raten	1.300.000,00				
durchschnittlich fällige Raten	9.300.000,00				
Leasingverbindlichkeiten	28.100.633,25	33.373.048,01	32.357.066,45	26.302.82,39	26.984.592,08

Vollamortisationsleasing (Full-Pay-Out-Leasing)

Die Anschaffungen mit Vollamortisationsleasing umfassten unter anderem Lastkraftwagen, Zugmaschinen, LKW-Kräne, selbstfahrende Mähgeräte, Anhängerkehrmaschinen, Baggerlader, Hubstapler mit einer Nutzungsdauer von bis zu neun Jahren.

Depotleasing

Die Finanzierung erfolgte in Form eines Depotleasings bis in das Jahr 2015. Die halbjährlichen Leasingzahlungen setzten sich aus einem Leasinganteil und einem zehnpromzentigen Depotanteil zusammen. Der Depotanteil diente dazu, die Leasingobjekte nach Vertragsende in den Bestand des Landes zu übernehmen.

Als Leasinggeber ging nach europaweiten Ausschreibungen in den Jahren 2014 und 2015 die NÖ Raiffeisen-Leasing Gemeindeimmobilien GmbH (davor BAWAG P.S.K. Mobilienleasing GmbH) und danach die PINUS Grundstückvermietungs Gesellschaft m.b.H (ohne Depotleasing), ein Beteiligungsunternehmen der HYPO NOE Leasing, hervor.

Restwertleasing

Die Anschaffungen mit Restwertleasing umfassten Transporter und Personenkraftwagen (Fahrzeuge für betriebliche Zwecke) mit einer Nutzungsdauer von zwei bis fünf Jahren.

Den Auftrag zum Restwertleasing erteilte das Land NÖ im geprüften Zeitraum, ausgeschrieben von der Bundesbeschaffungsgesellschaft (BBG), an die Porsche Bank AG bzw. bei Elektrofahrzeugen an die Firma LeasePlan, ausgeschrieben von der Abteilung Straßenbetrieb ST2.

In den Jahren 2015 bis 2018 konnten die durchschnittlichen Finanzierungskosten entlang der fallenden Kapitalmarktzinsen gesenkt werden: von 572.670,40 Euro bzw. 2,0 Prozent im Jahr 2016 und 520.540,06 Euro bzw. 1,6 Prozent im Jahr 2017 auf 467.547,90 Euro bzw. 1,4 Prozent im Jahr 2018 (näherungsweise berechnet auf Basis der Leasingverbindlichkeiten am Ende des Vorjahrs). Dazu trugen auch die europaweiten Ausschreibungen bei.

Anschaffungen aus dem Landeshaushalt

Die aus dem Landeshaushalt finanzierten Anschaffungen stellten sich in den Jahren 2015 bis 2019 und im Vergleich zu den Investitionsprogrammen wie folgt dar:

Beträge in Euro	2015	2016	2017	2018	2019
Investitionsprogramm	330.000,00	440.000,00	440.000,00	440.000,00	440.000,00
61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“	2.469.257,60	1.148.876,47	2.360.065,79	861.881,65	2.469.997,60

In den Jahren 2015 bis 2019 überschritten die Anschaffungen aus dem Landeshaushalt die in den Investitionsprogrammen vorgesehenen Direktkäufe.

Die Überschreitungen entstanden, weil auch Fahrzeuge, wie Lastkraftwagen, Geräteträger oder Bagger ohne Sonderfinanzierungen in Form von Direktkäufen beschafft wurden. Die Verrechnung erfolgte im Teilabschnitt 61170 „Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge“ oder zu Lasten gegenseitig deckungsfähiger Teilabschnitte.

Damit konnte das Ansteigen der Leasingverbindlichkeiten, der Leasingraten und der Vorbelastungen für kommende Finanzjahre gebremst und die höheren Anschaffungskosten für Leasingfinanzierungen vermieden werden.

Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten

In den Jahren 2015 bis 2019 kamen jährlich Leasingraten von durchschnittlich 1,30 Millionen Euro hinzu. Durchschnittlich wurden 9,30 Millionen Euro jährlich aus allen (laufenden und neu hinzugekommenen) Leasingverträgen fällig.

Im Jahr 2016 stieg die Summe der Leasingverbindlichkeiten auf 33,37 Millionen Euro, das entsprach einen Anstieg von 5,27 Millionen Euro gegenüber dem Jahr 2015. Danach fielen diese Verbindlichkeiten um 6,39 Millionen Euro auf 26,98 Millionen Euro im Jahr 2019.

Die Schwankungen ergaben sich aus den Leasingverträgen, die in Tranchen gebündelt und vergeben wurden sowie aus unterschiedlichen Lieferzeitpunkten.

In den Nachweisen zu den Rechnungsabschlüssen und in den Berichten der NÖ Landesregierung „Darstellung der Leasingverbindlichkeiten und Schuld-einlösungen des Landes sowie Darlehensaufnahmen der verschiedenen Fonds“ schien die Entwicklung der Leasingverbindlichkeiten des Landes NÖ auf.

Mittelfristige Investitionsprogramme und Finanzplanungen für die Beschaffung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräte lagen erst in Ansätzen vor.

Der Landesrechnungshof empfahl der NÖ Landesregierung, die jährlichen Investitionsprogramme durch mittelfristige Investitions- und Finanzplanungen zu ergänzen. Der Planungszeitraum wäre an den fünfjährigen Budgetprogrammen des Landes NÖ sowie an den Strategien des Landes NÖ (wie NÖ Fahrplan Nachhaltige Beschaffung, NÖ Elektromobilitätsstrategie) auszurichten.

Ergebnis 8

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte mittelfristige Investitions- und Finanzplanungen für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte erstellen und diese an den Budgetprogrammen und den Strategien des Landes NÖ ausrichten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Investitionsprogramme werden auf 10 Jahre vorgeplant. Bei den Planungen wird auf die Finanzierung und die Strategien (Bsp. Klimaprogramm) des Landes besonderen Wert gelegt.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

9. Betrieb

Die Betriebskosten für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte wurden im Teilabschnitt 61130 „Landesstraßen, Erhaltung und Betrieb“ verrechnet. Zusätzlich fielen für den Betrieb anteilige Personalkosten für Wartung und Reparaturen

an. Den steigenden Betriebskosten begegnete die Abteilung Straßenbetrieb ST2 mit Maßnahmen zur Optimierung.

9.1 Betriebs- und Personalkosten

Die Betriebs- und Personalkosten für Wartung und Reparaturen entwickelten sich in den Jahren 2015 bis 2019 wie folgt:

Tabelle 9: Entwicklung der Betriebskosten in Euro, Veränderung 2015 bis 2019 in Prozent

	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung
Reifen	544.546	424.834	609.498	566.896	692.072	27,09 %
Kraftstoff	5.428.422	5.156.236	5.817.657	6.804.094	4.839.751	- 10,84 %
<i>Dieselpreis je Liter</i> <i>(Quelle: Statistik Austria)</i>	1,12	1,03	1,11	1,22	0,9685	
Schmiermittel	131.495	120.214	140.484	128.193	146.213	11,19 %
Wartung, Reparatur, Werkstatt, Ausstattung	22.425.235	19.045.038	18.962.300	18.970.266	19.002.061	- 15,26 %
KFZ-Steuer LKW	159.699	164.528	164.176	168.745	171.032	7,10 %
KFZ-Steuer, Versicherung PKW, Transporter	574.881	589.060	619.959	630.420	629.458	9,49 %
Betriebskosten	29.264.278	25.499.910	26.314.074	27.268.614	25.480.587	- 12,93 %
Personalkosten für Wartung und Reparatur in Millionen Euro *)	6.372.471	6.485.250	6.936.169	7.177.988	7.465.813	17,16 %

*) Werte aus der Kostenrechnung der Gruppe Straße

In den Jahren 2015 bis 2019 sanken die Betriebskosten insgesamt um 3,78 Millionen Euro oder 12,93 Prozent. Dies war auf Treibstoffverbräuche sowie Wartung, Reparatur, Werkstatt und Ausstattung zurückzuführen. Im gleichen Zeitraum stiegen die Kosten für Schmiermittel um 11,19 Prozent. Schwankungen in diesen Bereichen waren auf Beschaffungszyklen zurückzuführen.

Außerdem stiegen in den Jahren 2015 bis 2019 die Personalkosten laut Kostenrechnung für Wartung und Reparatur von rund 6,40 Millionen Euro auf 7,47 Millionen Euro im Jahr 2019. Das entsprach einer Steigerung um 17,16 Prozent. Diese Entwicklung war auf die durchschnittliche Steigerung der Personalkosten von rund 2,0 Prozent pro Jahr und einem steigenden

Reparaturaufwand zurückzuführen (Auswertung der Gruppe Straße aus der Kostenrechnung).

9.2 Optimierungen

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 erarbeitete teilweise mit externer Unterstützung folgende Maßnahmen zur Optimierung:

- Einsatz von Personenkraftwagen mit geringeren Anschaffungskosten und Treibstoffverbrauch statt von Pritschenwagen im Streckendienst ab dem Jahr 2017, insbesondere außerhalb des Winterdienstes. Die Umstellung des motorisierten Streckendienstes von Pritschenwagen auf Lieferwagen (PKW) um Kilometerkosten, Treibstoffverbrauch und Kohlendioxidausstoß zu senken. Damit konnten jährlich rund 378.000,00 Euro und 216.000 Liter bei den Treibstoffen, 162.000,00 Euro an Leasingraten und Ausgaben für Ölwechsel, Reifen und Ersatzteile eingespart werden (Evaluation der Abteilung Straßenbetrieb ST2).
- Bis in das Jahr 2012 bestand die Grundausrüstung einer Straßenmeisterei aus zwei Geräteträgern (Universal-Motor-Gerät bzw. UNIMOG) und drei Lastkraftwagen. Ab dem Jahr 2013 wurde die Grundausrüstung auf einen Geräteträger und vier Lastkraftwagen geändert. Damit konnten pro Straßenmeisterei rund 75.000,00 Euro eingespart werden. In den Jahren 2013 bis 2018 wurden statt durchschnittlich acht (2007 bis 2012) nur drei Geräteträger jährlich beschafft (insgesamt 20 statt 49 Geräteträger). Das bedeutete Einsparungen von insgesamt 2,25 Millionen Euro (375.000,00 Euro pro Jahr).
- Reduktion des Anteils an beschafften dreiachsigen Lastkraftwagen für die Straßenmeistereien von rund 45 Prozent in den Jahren 2007 bis 2012 auf 25 Prozent in den Jahren 2013 bis 2018. Das bedeutete umgelegt auf die Nutzungsdauer 2,50 Millionen Euro weniger Anschaffungs- und Betriebskosten (bei 50 Lastkraftwagen) sowie 60.000 Liter weniger Treibstoffverbrauch und rund 158 Tonnen weniger Kohlendioxidausstoß jährlich.
- Verstärkter Einsatz von Elektrofahrzeugen im Straßendienst ab dem Jahr 2016, was die Anschaffungskosten erhöhte, jedoch den Kohlendioxidausstoß um rund 23 Tonnen reduzierte.

Der Landesrechnungshof anerkannte, dass die Abteilung Straßenbetrieb ST2 Maßnahmen zur Optimierung erarbeitete und umsetzte. Im Hinblick auf die Budgetkonsolidierung empfahl der Landesrechnungshof die Nachhaltigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Beschaffung und des Betriebs der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte weiterhin zu optimieren, um den wachsenden Finanzierungs- und Betriebskosten entgegenzuwirken.

In diesem Zusammenhang verwies der Landesrechnungshof auf die Möglichkeiten zur – anonymisierten – Digitalisierung der Fuhrparkverwaltung und der Kostenverfolgung, gegen die datenschutzrechtliche Vorbehalte bestanden. Die verschlüsselte Erfassung und Auswertung von Fuhrpark- und Streckendaten (wie Fahrzeug-, Einsatz-, Verortungs-, Vertrags- und Wartungsdaten) konnten den (dienstwagenberechtigten) Bediensteten jedoch einen besseren Datenschutz (Pausen, Privatfahrten) als die händische Eintragung in Fahrtenbücher, Formulare oder Listen sowie eine bessere Planung und Steuerung bieten. Daher sollte die Digitalisierung der Fuhrparkverwaltung neuerlich in Pilotprojekten erprobt und vorangetrieben werden.

Er bekräftigte seine Empfehlung hierzu mittelfristige Investitionsprogramme, Finanzplanungen und strategische Konzepte zu erarbeiten.

9.3 Fahrtenbücher

Die „Vorschrift für die Benutzung, Reparatur und Verwaltung der Maschinen und Kraftfahrzeuge des NÖ Straßendienstes“ bestimmte, dass für jeden Dienstkraftwagen ein Fahrtenbuch nach der Vorschrift „Benutzung der Personen-, Kombinationskraftfahrzeuge und Klein-LKW des NÖ Straßendienstes“, ST2-A-25/038-2019, vom 25. Februar 2019 geführt wird.

Außerdem verlangten die „Richtlinien für die Benutzung der Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich“ vom 16. Oktober 2018, LAD1-SED-11/029-2018, dass für jeden Dienstkraftwagen ein Fahrtenbuch zeitnah, lückenlos und chronologisch geführt wird.

Demnach waren alle Fahrten mit Dienstkraftwagen entweder handschriftlich in einem Fahrtenbuch oder bei den Straßen- und Brückenmeistereien und Betriebswerkstätten elektronisch mit so genannten Scanblättern (Formular zur elektronischen Weiterverarbeitung) zu erfassen. Dies galt sinngemäß auch für Mopeds und Anhänger, die mehrere Dienststellen gemeinsam nutzen, wie zum Beispiel Tieflader.

Die Fahrtenbücher enthielten mehrere Spalten zur Erfassung der erforderlichen Daten: Datum, Abfahrts- und Rückkehrzeit, Ausgangs- und Endpunkt, Route, Ziel und Zweck, Fahrstrecke, Stand des Kilometerzählers am Ende jeder Fahrt, weiters aufgetretene Mängel sowie bestimmte technische Angaben wie Treibstoffmenge, Ölwechsel, Nachfüllmenge für Motor-, Getriebe-, Hydrauliköl, Wartungsdienst, Wagenpflege in Arbeitsstunden, durchgeführte Reparaturen, Reifenwechsel, noch nicht reparierte Schäden sowie Kennzeichen und Inventarnummer eines Anhängers. Privatfahrten mussten gesondert angeführt werden.

Ausgeschriebene Fahrtenbücher waren zehn Jahre lang in der Dienststelle aufzubewahren. Die Verfügungsberechtigten oder die Dienstvorgesetzten des Lenkers hatten die Fahrtenbücher mindestens einmal monatlich nachweislich zu kontrollieren und abzuzeichnen.

Eine stichprobenweise Überprüfung von zwei bis drei Fahrtenbüchern je überprüfter Dienststelle ergab keine Mängel.

Die Ausführungsbestimmungen der Gruppe Straße zu den „Richtlinien für die Benützung der Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich vom 16. Oktober 2018“, LAD1-SED-11/029-2018, verlangten zur Trennung von Dienst- und Privatfahrten die Führung eines Fahrtenbuchs.

9.4 Technische Begleitbücher

Für Fahrzeuge, Maschinen und Geräte mit Benzin- oder Dieselantrieb oder Ölwechsel waren technische Begleitbücher zu führen. Darin mussten Geräteart, Type, Funk- und Inventarnummer, Dienststelle, Ölwechselintervalle, Betriebsstunden, Maschinenpflege (Wartung, Reparatur und Pflege), Schmiermittel (Nachfüllmenge), die wesentlichen Betriebs- und Wartungsvorschriften sowie die Unterschrift des Ausführenden angeführt sein, um die sorgfältige und richtige Wartung zu gewährleisten.

Im Unterschied zum Fahrtenbuch begleitete das technische Begleitbuch das Fahrzeug, die Maschine und das Gerät zur jeweiligen Dienststelle. Es war zehn Jahre aufzubewahren.

Fahrten- und technische Begleitbücher sowie Fahrtenschreiberüberprüfungsbefunde von Lastkraftwagen der letzten zwölf Monate waren bei den vorgeschriebenen technischen sowie bei den Service- und Pflegeüberprüfungen mitzubringen.

Eine stichprobenweise Überprüfung von jeweils zwei bis drei technischen Begleitbüchern je überprüfter Dienststelle ergab keine Mängel.

9.5 Fahrzeugpflege und Sicherheitsprüfungen

Um die Einsatzbereitschaft sicherzustellen sowie Ausfälle und Schäden zu vermeiden, mussten Fahrzeuge, Maschinen und Geräte einmal wöchentlich gründlich gereinigt und kontrolliert werden. Das umfasste Reifen, Beleuchtung, Fahrzeugunterseite, Verschraubungen sowie Motor-, Getriebe- und Kranbefestigungen. Die dafür erforderlichen Arbeitsstunden waren den Fahrern einzuräumen und im Scanblatt zu erfassen.

Die Auswertung der Kostenrechnungsdaten (Leistungskennzahlen) ergab, dass für Reinigung und Pflege teilweise nur wenige Arbeitsstunden verbucht waren. Die Straßenmeistereien erklärten dazu, Reinigungs- und Pflegearbeiten wären teilweise während Wartezeiten auf Baustellen erledigt worden und unter dem jeweiligen Baulos statt unter der vorgesehenen Leistungskennzahl erfasst worden.

Der Landesrechnungshof wies darauf hin, dass die Verbuchung unter dem Baulos die Aussagekraft der Kosten- und Leistungsrechnung und die Verfolgung der Reinigungs- und Pflegearbeiten verzerrte. Er empfahl, die betroffenen Straßenmeistereien und Fahrer über die Bedeutung der Reinigungs- und Pflegeleistungen sowie der richtigen Verbuchung zu unterrichten. Der Landesrechnungshof sah die Straßenbauabteilungen gefordert, dies in ihren nachgeordneten Dienststellen durchzusetzen.

Ergebnis 9

Die Straßenbauabteilungen sollten in ihren nachgeordneten Dienststellen die Bedeutung der Reinigungs- und Pflegeleistungen vermitteln sowie der richtigen Verbuchung sicherstellen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Das Ergebnis wird zur Kenntnis genommen. Es wird eine Arbeitsanweisung für die richtige Verwendung der bereits bestehenden Kostenstellen für die Reinigungs- und Pflegeleistungen erstellt.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

9.6 Überprüfung der Streuautomaten

Die Betriebswerkstätten der Straßenmeistereien hatten die Streumenge und die Streubreite der Streuautomaten zumindest alle drei Jahre zu kontrollieren, um die richtige Kalibrierung für einen möglichst sparsamen Salzverbrauch sicherzustellen. Die Kontrolle war durch eine Klebeetikette „NÖ Straßendienst geprüft“ am Streuautomaten auszuweisen. Diese Überprüfungsetiketten fehlten teilweise.

Die Betriebswerkstätten erläuterten, dass die Streuautomaten während einer Winterdienstperiode mehrfach kalibriert (eingestellt) werden müssten, beispielsweise um die Einstellungen an die Qualität des gelieferten Streuguts anzupassen.

Der Landesrechnungshof empfahl der Abteilung Straßenbetrieb ST2 klarzustellen, nach welchen Überprüfungen Klebeetiketten an den Streuautomaten anzubringen sind und wie die laufenden Kalibrierungen der Streuautomaten im Winterdienstbetrieb erfasst werden sollen.

Ergebnis 10

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte klarstellen, nach welchen Überprüfungen die Klebeetiketten an den Streuautomaten angebracht und allenfalls wie Kalibrierungen der Streuautomaten im Winterdienstbetrieb erfasst werden sollen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Straßenbauabteilungen werden angewiesen, die Kalibrierungen der Streuautomaten regelmäßig durchzuführen und mit den Klebeetiketten zu dokumentieren.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

9.7 Vorzugsweise Benutzung von Dienstkraftwagen

Die Vorschrift „Richtlinien für die Benützung von Dienstkraftwagen des Landes Niederösterreich“, LAD1-SED-11/029-2918, regelte die Benützung von Kraftwagen, deren Zulassungsbesitzer das Land NÖ war und die überwiegend für Dienstfahrten verwendet wurden. Dienstkraftwagen konnten einer Dienststelle oder einer Person zur vorzugsweisen Benützung zugewiesen werden.

Die Verfügung über zugeteilte Dienstkraftwagen oblag der jeweiligen Dienststellenleitung (Abteilungsleitung, Außenstellenleitung, Straßenbauabteilungsleitung, Straßen- und Brückenmeistereileitung, Betriebswerkstattleitung). Die Verfügungsberechtigten hatten die Dienstkraftwagen nach Wirtschaftlichkeit, Dringlichkeit und Wichtigkeit sowie unter Bedachtnahme der persönlichen Verhältnisse der Bediensteten einzusetzen.

In der Gruppe Straße oblag es der Abteilung Straßenbetrieb ST2 bzw. dem Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M auf Ersuchen der jeweiligen Abteilungsleitung, Bediensteten die persönliche Benützung eines bestimmten Dienstkraftwagens einzuräumen. Die Fahrzeuge waren an die Dienststelle und an die Person gebunden. Sie durften daher ohne schriftliche Genehmigung des Fachbereichs weder getauscht noch weitergegeben werden.

Bedienstete mit einem zugeteilten Dienstfahrzeug durften für Dienstfahrten grundsätzlich keine Privatautos verwenden und dafür Kilometergeld verrechnen.

Nutzung für Privatfahrten

Dienstkraftwagen, die einem Bediensteten zur vorzugsweisen Benützung zugeteilt waren, konnten unter bestimmten Voraussetzungen für Privatfahrten genutzt werden. Die Voraussetzungen für die private Nutzung, die Vorgangsweise und die Formulare regelte die Vorschrift „Genehmigung von Privatfahrten mit dem Dienstkraftwagen für die Bediensteten der Gruppe Straße“ vom 13. Februar 2019, ST1-A-4/053-2019. Die Genehmigung oblag der Leitung der Gruppe Straße und den dazu ermächtigten Abteilungsleitungen.

Die Bediensteten (Selbstfahrer) mit einem zugewiesenen Dienstkraftwagen konnten die private Nutzung ausschließlich für Fahrten zwischen Wohnung und Dienststelle sowie darüber hinaus in Niederösterreich und den angrenzenden Bundesländern beantragen. Für die private Nutzung musste ein Sachbezugswert (Sachbezugswertverordnung BGBl II 2001/416) und allenfalls ein monatlicher Kostenbeitrag (0,25 Prozent des Anschaffungswerts bzw. 0,125 Prozent bei Elektrofahrzeugen) entrichtet werden. Der Sachbezugswert entfiel bei elektrisch betriebenen Dienstkraftwagen. Wegen der möglichen Auswirkungen auf Sachbezugswert und Kostenbeiträge mussten alle Änderungen im Dienstweg über den Fachbereich Maschinen und Kraftfahrzeuge ST2-M der Abteilung Personalangelegenheiten A gemeldet werden.

Das Fahrzeug musste am Wohnort so sicher abgestellt werden, dass eine missbräuchliche Verwendung ausgeschlossen werden konnte. An Tagen, an denen kein Dienst versehen wurde, war das Fahrzeug bei der Dienststelle einzustellen.

Die Genehmigungen von Privatfahrten zwischen dem Wohnort und dem Dienstort ermöglichte es, Dienstfahrten gleich vom Wohnort aus anzutreten. Das lag sowohl im dienstlichen als auch im privaten Interesse, wenn damit

- Zeit gespart und ein flexibler Dienstbetrieb gewährleistet werden konnte (Leitungen der Straßenbauabteilungen);
- die Übernahme der Einsatzleitung insbesondere im Winterdienst, bei Unfällen und in Katastrophenfällen außerhalb der Dienstzeit sofort nach einer Verständigung durch Polizei oder Streckendienst erfolgen konnte (Bedienstete der Straßen- und Brückenmeistereien) und
- der Bereitschaftsdienst Ausfälle oder Schäden an Fahrzeugen und Geräten im Winterdienst rasch beheben konnte (Leitungen der Betriebswerkstätten sowie des Fuhrparkcenters der Abteilung Straßenbetrieb ST2).

Die Dienstkraftwagen waren zudem nach Wirtschaftlichkeit, Dringlichkeit und Wichtigkeit sowie unter Bedachtnahme auf die persönlichen Verhältnisse der Bediensteten einzusetzen.

Der Landesrechnungshof hätte daher erwartet, dass die Wirtschaftlichkeit bei der Zuteilung eines Dienstkraftwagens und bei der Genehmigung der privaten Nutzung eines Dienstkraftwagens überprüft und vermerkt wird.

Kenngrößen, wie der Anteil der Privatfahrten im Fahrtenbuch, das Verhältnis zwischen den privat und den dienstlich zurückgelegten Kilometern im mehrjährigen Durchschnitt oder Einsatzzeiten für dienstliche Zwecke, ließen Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit zu. Dazu müssten diese Kenngrößen aus den (handschriftlichen) Fahrtenbüchern ausgewertet oder elektronisch erfasst werden.

Derartige Auswertungen erfolgten nicht. Daher konnten die Wirtschaftlichkeit und die Zweckmäßigkeit der vorzugsweise eingeräumten Benutzungen von Dienstkraftwagen nur teilweise nachvollzogen werden.

Der Landesrechnungshof empfahl der NÖ Landesregierung daher, dass die Abteilung Straßenbetrieb ST2 Kenngrößen zur Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der vorzugsweisen und privaten Nutzung von Dienstkraftwagen elektronisch erfasst und auswertet. Unwirtschaftlich und unzumutbare Nutzungen von Dienstkraftwagen könnten damit ermittelt und eingestellt werden.

Ergebnis 11

Die Abteilung Straßenbetrieb ST2 sollte Kenngrößen zur Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der vorzugsweisen und privaten Nutzung von Dienstkraftwagen aus den Fahrtenbücher elektronisch erfassen und auswerten und um unwirtschaftliche und unzweckmäßige Nutzungen von Dienstkraftwagen zu ermitteln und einzustellen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Gruppe Straße arbeitet bereits an der Umsetzung eines digitalen Fahrtenbuches für die Dienstkraftwagen, um die zweckmäßige Nutzung besser dokumentieren und überprüfen zu können. Beabsichtigt ist, dies mit dem neuen Fuhrparkmanagementprogramm zu verknüpfen.

Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:

Der Landesrechnungshof nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

St. Pölten, im September 2020
Die Landesrechnungshofdirektorin
Dr. Edith Goldeband

10. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kenndaten 2019.....	2
Tabelle 2: Investitionsprogramme Kraftfahrzeuge, Baumaschinen und Winterdienstgeräte für Landesstraßen.....	22
Tabelle 3: Beschaffungen von Fahrzeugen.....	23
Tabelle 4: Ausgaben für Fuhr- und Gerätepark sowie Personal im NÖ Straßendienst.....	26
Tabelle 5: 61170 Landesstraßen; Maschinen, Geräte, Fahrzeuge; Vergleich zwischen Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen ..	27
Tabelle 6: 61120 Landesstraßen, Dienstwagen; Vergleich zwischen Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen.....	28
Tabelle 7: Finanzierung der Investitionsprogramme 2015 bis 2019	28
Tabelle 8: Anschaffungen aus dem Landeshaushalt (Direktkäufe).....	30
Tabelle 9: Entwicklung der Betriebskosten in Euro, Veränderung 2015 bis 2019 in Prozent	32



Tor zum Landhaus · Wiener Str. 54/A · 3109 St.Pölten
T +43 2742 9005 126 20 · F +43 2742 9005 135 25
post.lrh@noel.gv.at · www.lrh-noe.at