



S t R H
Wien

STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

StRH V - 13/17

Wiener Netze GmbH,

Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und

Verwendung des Fuhrparks;

Nachprüfung

KURZFASSUNG

Wie vom Stadtrechnungshof Wien empfohlen, führte die Wiener Netze GmbH das elektronische Fahrtenbuch bei ihren Dienstfahrzeugen flächendeckend ein. Das elektronische Fahrtenbuch ist ein wirksames Instrument für unternehmensinterne Kontrollsysteme zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Verwendung von Dienstfahrzeugen. Es konnte die gesamte Fahrleistung auf 5.544.127 km im Jahr 2017 reduziert werden. Im Jahr 2014 wurden mit Dienstfahrzeugen noch 11.203.663 km zurückgelegt.

Die Fahrleistung pro ganzjährig genutztem Dienstfahrzeug fiel von 9.889 km im Jahr 2014 auf 6.688 km im Jahr 2017. Der Stadtrechnungshof Wien erkannte aufgrund von Auslastungsanalysen die Notwendigkeit, die Größe des Fuhrparks weiter zu evaluieren und betrieblich nicht notwendige Dienstkraftwagen möglichst rasch abzubauen.

Die Verwaltung des Fuhrparks funktionierte im Rahmen ihrer Vorgaben gewissenhaft und ordnungsgemäß. Die Dienstfahrzeuge wurden durch die betriebseigene Kfz-Werkstätte sorgfältig geprüft und instand gehalten.

Verbesserungsmöglichkeiten ergaben sich unter anderem bei der Ladegutsicherung bei den in den Fahrzeugen mitzuführenden Ausrüstungsgegenständen und bei der Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen in den Außenstellen der Wiener Netze GmbH.

Der Stadtrechnungshof Wien führte eine stichprobenweise Nachprüfung der Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks der Wiener Netze GmbH durch und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien.....	8
1.1 Prüfungsgegenstand.....	8
1.2 Prüfungszeitraum	9
1.3 Prüfungshandlungen.....	9
1.4 Prüfungsbefugnis.....	9
1.5 Vorberichte	9
2. Einleitung.....	10
3. Regeln	11
3.1 Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH	11
3.2 Lenkerinnen-Handbuch bzw. Lenker-Handbuch.....	13
3.3 Elektronisches Fahrtenbuch	13
3.4 Hausordnung für den Smart Campus	16
4. Verwendung des Fuhrparks.....	17
4.1 Daten zum Fuhrpark.....	17
4.2 Unternehmensinterne Fahrberechtigung	22
4.3 Kennzeichnung von Fahrzeugen	22
4.4 Dienstwagen mit Privatnutzung	23
4.5 Antriebsart	24
4.6 Poolfahrzeuge	26
4.7 Nutzung privater Kraftwagen für Dienstfahrten.....	28
4.8 Auslastung von Dienstfahrzeugen	30

4.9 Behandlung von Vorfällen.....	32
5. Instandhaltung und Fahrzeugsicherheit.....	32
5.1 Kraftfahrzeugwerkstätte.....	32
5.2 Fahrzeugänderungen	34
5.3 Routentransporte.....	34
5.4 Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung	35
6. Wahrnehmungen bei Begehungen von Betriebsstandorten	35
7. Zusammenfassung der Empfehlungen.....	50

TABELLEN- UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Erfassungsgerät für das elektronische Fahrtenbuch.....	15
Abbildung 2: Einfahrt mit Schrankenanlage und Fahrzeu erfassungssystem im Smart Campus.....	16
Tabelle 1: Anzahl der Dienstfahrzeuge der Wiener Netze GmbH, jeweils am Jahresende.....	17
Tabelle 2: Bedeutung von Fahrzeugklassen nach EU-Klassifikation.....	18
Tabelle 3: Zuordnung der Dienstfahrzeuge zu Betriebsstandorten (Stand: 31.12.2017)	18
Tabelle 4: Durchschnittsalter von Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH (Stand: 31.12.2017)	19
Tabelle 5: Anzahl der von der Wiener Netze GmbH verwalteten Dienstfahrzeuge	20
Tabelle 6: Anzahl der Anmeldungen und Abmeldungen von Fahrzeugen im gesamten von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrpark	20
Tabelle 7: Gesamte Fahrleistung des von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrparks ohne Fahrzeugklassen O und T	20
Tabelle 8: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH..	21
Tabelle 9: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH	22
Tabelle 10: Entwicklung des Personalstandes in Vollzeitäquivalenten (Jahresdurchschnitt)	22
Tabelle 11: Art der Verwendung von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH (Stand 31.12.2017)	23
Tabelle 12: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1 mit Privatnutzung	23
Tabelle 13: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1 mit Privatnutzung	24
Tabelle 14: Antriebsarten der Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH (Stand: 31.12.2017)	24

Tabelle 15: Fahrleistung und Gesamtverbrauch von dieselbetriebenen Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1	25
Tabelle 16: Fahrleistung und Gesamtverbrauch von erdgasbetriebenen Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1	25
Tabelle 17: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool der Wiener Netze GmbH	26
Tabelle 18: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool der Wiener Netze GmbH	27
Tabelle 19: Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen bei der Wiener Netze GmbH.....	28
Tabelle 20: Überschreitungen der Obergrenze für Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen pro Jahr und Person bei der Wiener Netze GmbH.....	30
Tabelle 21: Ganzjährig genutzte Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH mit einer Fahrleistung von weniger gleich oder mehr als 10.000 km im Jahr 2017.....	31
Abbildung 3: Betriebseigene Kraftfahrzeugwerkstätte am Smart Campus	33
Tabelle 22: Besichtigte Abstellorte von Dienstfahrzeugen	35
Abbildung 4: Unzureichende Ladegutsicherung.....	39
Abbildung 5: Ungesicherte Propangasflasche im Laderaum eines Transporters	42
Abbildung 6: Ungeeignete Abtrennung zwischen Fahrgastraum und Laderaum.....	44
Abbildung 7: Eingangstür im Umspannwerk Ebenfurth.....	46
Abbildung 8: Ungesichertes Hallengebäude mit abfahrbereiten Dienstfahrzeugen im Umspannwerk Ebenfurth	47
Abbildung 9: Ungeeignete Abtrennung zwischen Fahrgastraum und Laderaum, Zustand nach der betriebseigenen wiederkehrenden Begutachtung.....	49

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
ADR.....	Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route; Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
AG	Aktiengesellschaft
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung

bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro
gem.....	gemäß
ggü.	gegenüber
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPS.....	global positioning system
Gz.....	Geschäftszahl
KA.....	Kontrollamt
KFG. 1967	Kraftfahrgesetz 1967
Kfz	Kraftfahrzeug
kg.....	Kilogramm
km.....	Kilometer
kN	Kilonewton
kV	Kilovolt
l.....	Liter
Lkw	Lastkraftwagen
lt.....	laut
MA	Magistratsabteilung
Mio. EUR	Millionen Euro
mm	Millimeter
Nr.....	Nummer
Pkt.	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
rd.	rund
S.....	Seite
s.....	siehe
StRH.....	Stadtrechnungshof
StVO. 1960.....	Straßenverkehrsordnung 1960
t	Tonnen
Tab.	Tabelle

u.a. unter anderem
vgl. vergleiche
Wien Energie Gasnetz GmbH WIEN ENERGIE GASNETZ GmbH
Wien Energie GmbH..... WIEN ENERGIE GmbH
Wien Energie Stromnetz GmbH ... WIEN ENERGIE STROMNETZ GmbH
Wiener Netze GmbH WIENER NETZE GmbH
Wiener Stadtwerke GmbH WIENER STADTWERKE GmbH
Wiener Stadtwerke Holding AG WIENER STADTWERKE Holding AG
www..... World Wide Web
z.B. zum Beispiel
z.T. zum Teil

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesrechnungshof, Abschließende Mitteilung über die Querschnittsprüfung *Fahrber-*
reitschaften und Dienstkraftfahrzeuge in der Bundesverwaltung, Gz. VII 6 -2014 -1174
(2015), www.bundesrechnungshof.de, Bonn

GLOSSAR

GPS

Globales Navigationssystem zur Positionsbestimmung und Zeitmessung.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

1.1 Prüfungsgegenstand

1.1.1 Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Fahrzeugsicherheit, die Instandhaltung und die Verwendung des Fuhrparks der Wiener Netze GmbH einer stichprobenweisen Nachprüfung. Die Nachprüfung bezog sich auf den Bericht des damaligen Kontrollamtes der Stadt Wien "Wien Energie Stromnetz GmbH, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; KA V - GU 219-1/13" und auf den Bericht des Stadtrechnungshofes Wien "Wiener Netze GmbH, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks der ehemaligen Wien Energie Gasnetz GmbH; StRH V - GU 219-2/15". Die Wiener Netze GmbH ging im Juli 2013 durch Verschmelzung der Wien Energie Gasnetz GmbH mit der Wien Energie Stromnetz GmbH hervor.

1.1.2 Ziel der gegenständlichen Nachprüfung des Stadtrechnungshofes Wien war es festzustellen, inwieweit die in den genannten Berichten ergangenen Empfehlungen umgesetzt wurden, sofern diese die Wiener Netze GmbH als Nachfolgeorganisation unter den neuen Gegebenheiten nach der Verschmelzung noch betrafen.

1.1.3 Die Wahrnehmungen des damaligen Kontrollamtes der Stadt Wien hatten Mängel bei der Verwendung von Dienstwagen aufgezeigt. Um eine Verbesserung der vorgefundenen Situation auszulösen, war die flächendeckende Einführung einer zeitgemäßen Dokumentation der Dienstfahrten, die Sicherstellung geeigneter interner Kontrollsysteme und Aufsichtsmaßnahmen sowie die Evaluierung der Größe des Fuhrparks empfohlen worden.

1.1.4 Die gegenständliche Nachprüfung berücksichtigte nicht den Fuhrpark der Wien Energie GmbH, da dieser im betrachteten Prüfungszeitraum von ihr selbst und nicht von der Wiener Netze GmbH verwaltet wurde. Zum Zeitpunkt des Berichtes 2012 war der Fuhrpark der Wien Energie GmbH noch von der Wien Energie Stromnetz GmbH verwaltet worden.

1.1.5 Die Prüfung wurde von der Abteilung Bauwerke, Verkehr und Energie durchgeführt.

1.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im zweiten Halbjahr 2017 und im ersten Halbjahr 2018. Das Eröffnungsgespräch fand in der 26. Kalenderwoche im Jahr 2017 statt. Die Schlussbesprechung wurde in der 37. Kalenderwoche im September 2018 durchgeführt. Der Betrachtungszeitraum umfasste die Jahre 2014 bis 2017, wobei gegebenenfalls spätere Entwicklungen in die Einschau mit einbezogen wurden.

1.3 Prüfungshandlungen

Die Prüfungshandlungen umfassten die Einschau in Dokumentationen zum Fuhrpark der Wiener Netze GmbH, die Erstellung von Fragenkatalogen und Gespräche mit den Betroffenen. Begehungen mit Ortsaugenschein fanden an mehreren Tagen im Prüfungszeitraum und an verschiedenen Standorten der Wiener Netze GmbH statt. Bei der Durchführung der Prüfung ergaben sich keine Prüfungshemmnisse.

1.4 Prüfungsbefugnis

1.4.1 Die Prüfungsbefugnis für diese Prüfung ist in § 73b (Gebarungskontrolle) und § 73c (Sicherheitskontrolle) der Wiener Stadtverfassung festgeschrieben. Im Gesellschaftsvertrag der Wiener Netze GmbH vom 13. Februar 2018 ist das Prüfungsrecht für den Stadtrechnungshof Wien für eine Gebarungsprüfung festgelegt.

1.4.2 Da die Sicherheitskontrolle im Gesellschaftsvertrag der Wiener Netze GmbH nicht explizit angeführt war, wurde der Wiener Netze GmbH empfohlen, diese bei der nächsten Änderung des Gesellschaftsvertrages zu berücksichtigen.

1.5 Vorberichte

Der Stadtrechnungshof Wien bzw. das damalige Kontrollamt der Stadt Wien behandelte das gegenständliche Thema bereits in seinen Berichten:

- "Wien Energie Stromnetz GmbH, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; KA V - GU 219-1/13",
- "MA 34, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - 34-4/14",
- "Fonds Soziales Wien, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - FSW-1/15",
- "Wiener Netze GmbH, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks der ehemaligen Wien Energie Gasnetz GmbH; StRH V - GU 219-2/15",
- "MA 6, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - 6-1/15",
- "MA 15, Fahrzeugsicherheit und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - 15-1/15",
- "MA 31, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - 31-1/15",
- "MA 11, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; StRH V - 17/16",
- "MA 34, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks, Prüfung der Maßnahmenbekanntgabe; StRH V - 18/16",
- "MA 31, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks, Prüfung der Maßnahmenbekanntgabe; StRH V - 10/17",
- "Fonds Soziales Wien, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks, Prüfung der Maßnahmenbekanntgabe; StRH V - 11/17",
- "MA 15, Fahrzeugsicherheit und Verwendung des Fuhrparks, Nachprüfung; StRH V - 12/17".

2. Einleitung

2.1 Die Wiener Netze GmbH war für die Errichtung, die Instandhaltung, den Ausbau und den Betrieb von Verteilernetzen für die Strom- und Gasversorgung zuständig. Die Wiener Netze GmbH errichtete weiters Fernwärmeversorgungsleitungsnetze und Fernwärmeverteilungsnetze und hielt sie instand. Das Unternehmen erfüllte noch viele andere Aufgaben. Dazu gehörten u.a. die Errichtung und die Instandhaltung von Kommunikationseinrichtungen.

2.2 Das Netzgebiet für Strom, Gas und Fernwärme der Wiener Netze GmbH umfasste ganz Wien. Darüber hinaus wurde das Stromnetz für bevölkerungsreiche Teile in Niederösterreich rund um Wien und in Neufeld an der Leitha im Burgenland betrieben. In größerer Entfernung von Wien betreute die Wiener Netze GmbH das Stromnetz einiger Gemeinden im Ybbstal, die im Nahbereich der Wasserkraftwerke in Opponitz und in Gaming liegen. Zum Netzgebiet für Gas zählten auch einige niederösterreichische Gemeinden im Umland von Wien wie beispielsweise Purkersdorf, Gerasdorf, Groß-Enzersdorf, Schwechat, Mödling und Traiskirchen. In Schwechat war die Wiener Netze GmbH auch für das Fernwärmenetz zuständig.

2.3 Die Unternehmenszentrale der Wiener Netze GmbH befand sich seit September 2016 am Smart Campus in der Erdbergstraße 236 im 11. Wiener Gemeindebezirk.

2.4 Um die Aufgaben der Wiener Netze GmbH erfüllen zu können, ist ein Fuhrpark erforderlich. Dieser wurde von der Abteilung Facility- und Fuhrparkmanagement der Hauptabteilung Infrastrukturmanagement betreut.

3. Regeln

3.1 Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH

3.1.1 Die Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH trat aufgrund der Direktionsverfügung 09/2014 der Wiener Netze GmbH vom 29. April 2014 mit 1. Juni 2014 in Kraft. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien galt die Version 3 der Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH von 3. Oktober 2016.

3.1.2 Die Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH regelte die Durchführung von Dienstfahrten mit Service- und Betriebsfahrzeugen der Wiener Netze GmbH sowie von Dienstfahrten mit Privatkraftfahrzeugen. Sie bildete eine Ergänzung zur Konzernrichtlinie Nr. 178/2016 der damaligen Wiener Stadtwerke Holding AG vom 22. März 2016. In der Konzernrichtlinie wurde definiert, was unter Service- und Betriebsfahrzeugen zu verstehen war. Service- und Betriebsfahrzeuge waren alle Dienstfahrzeuge, die im Rahmen des jeweiligen technischen Betriebes angeschafft wurden und typischerweise mit dem Firmenwortlaut oder mit dem Firmenlogo versehen waren.

3.1.3 Eine Privatnutzung von Service- und Betriebsfahrzeugen war lt. Konzernrichtlinie in der Regel ausgeschlossen. Ausnahmsweise durfte eine Privatnutzung unter einschränkenden Bedingungen zuerkannt werden, wenn ein betriebliches Interesse wie beispielsweise bei Rufbereitschaft der Dienstnehmerin bzw. des Dienstnehmers bestand.

3.1.4 Die Wahl des Mobilitätsangebotes bei der Wiener Netze GmbH war lt. Dienstfahrtenregelung nach dem dienstlich erforderlichen Bedarf auszurichten, wobei zwischen Personen- und Transportmobilität unterschieden wurde. Die Personenmobilität umfasste dienstlich veranlasste Mobilitätsbedarfe, die für nicht handwerkliche Tätigkeiten im Netzgebiet erforderlich waren. Für die dienstliche Personenmobilität wurden den Mitarbeitenden von der Wiener Netze GmbH Dienstfahrzeuge aus dem Fahrzeugpool der Abteilung Facility- und Fuhrparkmanagement oder Fahrscheine bzw. Netzkarten für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt.

3.1.5 Unter Transportmobilität verstand die Wiener Netze GmbH alle dienstlich veranlassten Mobilitätsbedarfe von Mitarbeitenden in handwerklicher Verwendung, die mit dem Transport von sperrigen Gegenständen für Bau- und Wartungstätigkeiten verbunden waren oder durch den Störungs- und Bereitschaftsdienst veranlasst wurden. Für die Transportmobilität wurden den Abteilungen Dienstfahrzeuge mit entsprechender Ausstattung fest zugeteilt.

3.1.6 Während die Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH die allgemeinen Rahmenbedingungen für die Verwendung von Dienstfahrzeugen und dienstlich genutzten privaten Kfz vorgab, wurden die praxisbezogenen Details im Lenkerinnen-Handbuch bzw. Lenker-Handbuch der Wiener Netze GmbH vom 24. April 2014 behandelt. Die später entstandene Version 3 der Dienstfahrtenregelung nahm auf dieses Handbuch noch Bezug.

3.2 Lenkerinnen-Handbuch bzw. Lenker-Handbuch

3.2.1 Das Lenkerinnen-Handbuch bzw. Lenker-Handbuch enthielt in anschaulicher Form u.a. Angaben über die unternehmensinterne Fahrberechtigung, über Nutzungsvarianten und deren steuerrechtliche Auswirkungen sowie praktische Hinweise zum Tanken und Parken. Dieses Handbuch war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nicht mehr aktuell. Es behandelte noch das Führen von händisch auszufüllenden Dienstfahrtenausweisen, obwohl das elektronische Fahrtenbuch bereits am 3. Oktober 2016 flächendeckend für alle Organisationseinheiten der Wiener Netze GmbH eingeführt worden war.

3.2.2 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH das Lenkerinnen-Handbuch bzw. Lenker-Handbuch vom 24. April 2014 an die neuen Gegebenheiten durch die Dienstfahrtenregelung vom 3. Oktober 2016 insbesondere wegen der Einführung des elektronischen Fahrtenbuches anzupassen.

3.3 Elektronisches Fahrtenbuch

3.3.1 Mit Wirksamkeit vom 4. Juli 2016 wurde die Dokumentation von Fahrten mit Dienstfahrzeugen zunächst für sieben Hauptabteilungen sowie für alle Stabsabteilungen der Wiener Netze GmbH auf das elektronische Fahrtenbuch umgestellt. Für die vollständige Umsetzung des Rolloutplanes folgten zwei weitere Schritte. Am 3. Oktober 2016 war das elektronische Fahrtenbuch schließlich das einzige reguläre Instrument zur Erfassung von Fahrten mit Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH. Das elektronische Fahrtenbuch setzte sich aus einem Erfassungsgerät im Fahrzeug mit GPS-Ortung und einem Fahrtenbuchsystem zum Empfangen, Speichern und Verarbeiten von Daten zusammen.

3.3.2 Das elektronische Fahrtenbuch erfasste die Daten der jeweiligen Fahrerin bzw. des jeweiligen Fahrers und das Kfz-Kennzeichen. Dazu kamen noch die Anfangs- und Endadresse jeder Fahrt, der Anfangs- und Endzeitpunkt jeder Fahrt, die gefahrenen km und die dafür benötigte Zeit sowie die Kategorie der Fahrt. Mögliche Kategorien der Fahrt waren Einsatzfahrt, Dienstfahrt oder Privatfahrt.

3.3.3 Der Stadtrechnungshof Wien begrüßte die gelungene Umsetzung des elektronischen Fahrtenbuches durch die Wiener Netze GmbH. Sie erforderte viel Know-how und war mit einem hohen Organisationsaufwand verbunden. Das elektronische Fahrtenbuch ist ein zeitsparendes und wirkungsvolles Instrument, um die Fahrten von Dienstfahrzeugen zeitgemäß zu erfassen. Das elektronische Fahrtenbuch unterstützt die Dienstgeberin bei der Aufsicht über ihre Dienstnehmenden bei Dienstfahrten. Die Wahrscheinlichkeit einer missbräuchlichen Verwendung von Dienstfahrzeugen nimmt bei gewisshafter Anwendung des elektronischen Fahrtenbuches ab.

3.3.4 Vor Einführung des elektronischen Fahrtenbuches war es zu unzulässigen Privatfahrten mit Dienstfahrzeugen gekommen. Nach Einführung des elektronischen Fahrtenbuches wurde dem Stadtrechnungshof Wien kein Missbrauch bekannt. Stichprobenweise durchgeführte Beobachtungen des Stadtrechnungshofes Wien belegten eine ordnungsgemäße Verwendung von Dienstfahrzeugen bei der Wiener Netze GmbH.

3.3.5 Durch das elektronische Fahrtenbuch entfiel die mühsame Verwaltung von rd. 180.000 Dienstfahrtenausweisen in Papierform pro Jahr, wodurch lt. Angaben der Wiener Netze GmbH rd. 900.000,-- EUR an jährlichen Verwaltungskosten eingespart werden konnten. Die Einführungskosten für das gesamte System einschließlich Einbau der Erfassungsgeräte (s. Abb. 1) beliefen sich einmalig auf rd. 660.000,-- EUR. Die laufenden jährlichen Kosten wurden von der Wiener Netze GmbH mit rd. 90.000,-- EUR angesetzt.

Abbildung 1: Erfassungsgerät für das elektronische Fahrtenbuch



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.3.6 Das Erfassungsgerät war mit einer Kabelverbindung mit dem Fahrzeug verbunden. Diese wurde u.a. für die automatische Erfassung von Blaulichtfahrten und für die Stromversorgung über das Fahrzeugnetz genutzt. Da Einsatzfahrten gemäß StVO. 1960 vom elektronischen Fahrtenbuch automatisch registriert werden, waren nachträgliche Behauptungen, dass Dienstfahrten Einsatzfahrten waren, um Verkehrsstrafen zu entgehen, praktisch nicht mehr möglich.

3.3.7 Die Aufzeichnung und Verwendung der Daten des elektronischen Fahrtenbuches wurde lt. Wiener Netze GmbH datenschutzrechtlich geprüft und für ordnungsgemäß befunden.

3.3.8 Die Geschäftsführung der Wiener Netze GmbH schloss am 22. Juli 2016 mit dem Betriebsrat der Wiener Netze GmbH eine unbefristete Betriebsvereinbarung zum elektronischen Fahrtenbuch ab. Diese trat mit Wirksamkeit vom 1. August 2016 in Kraft.

3.4 Hausordnung für den Smart Campus

3.4.1 Die Wiener Netze GmbH gestaltete für den neu errichteten Smart Campus im Jahr 2016 eine Hausordnung. Diese lag zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien in der Version 2 vom 15. Dezember 2016 vor. Die Hausordnung wurde mit einer Direktionsverfügung in Kraft gesetzt. Sie enthielt u.a. Regeln zum Parken und über die Einfahrt ins Campusgelände. Das Befahren des Smart Campus war nur nach Passieren von Schrankenanlagen möglich. Einfahrende Fahrzeuge wurden digital erfasst (s. Abb. 2).

Abbildung 2: Einfahrt mit Schrankenanlage und Fahrzeugerfassungssystem im Smart Campus



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

3.4.2 Das dauerhafte Abstellen von Privatfahrzeugen wie beispielsweise von Autos ohne Kennzeichen oder von Anhängern wurde sowohl am Parkplatz des Smart Campus als auch am Firmengelände untersagt. Der Zutritt ins Gelände bzw. in die Gebäude des Smart Campus wurde nur berechtigten Personen gestattet. Dazu gehörten die Mitarbeitenden und die Besuchenden mit Berechtigungskarte, die bei den Portierinnen bzw. Portieren zu erhalten war. Um das Vermögen der Wiener Netze GmbH vorsorglich zu schützen, waren die Portierinnen bzw. Portiere am Smart Campus aufgrund von Si-

cherheitsbestimmungen berechtigt, Taschen- und Fahrzeugkontrollen durchzuführen. Die Mitarbeitenden wurden angehalten, die Gebäude unter größtmöglicher Schonung widmungsgemäß und unter sparsamer Verwendung von Energie zu verwenden.

3.4.3 Der Stadtrechnungshof Wien stellte fest, dass die Wiener Netze GmbH am Smart Campus mit der Hausordnung und anderen Bestimmungen zeitgemäße Regeln für das Begehen und Befahren des Firmengeländes erlassen hatte.

4. Verwendung des Fuhrparks

4.1 Daten zum Fuhrpark

4.1.1 Der Fuhrpark der Wiener Netze GmbH bestand aus einer großen Anzahl von Fahrzeugen. Die Fahrzeuge gehörten verschiedenen Fahrzeugklassen an (s. Tab. 1).

Tabelle 1: Anzahl der Dienstfahrzeuge der Wiener Netze GmbH, jeweils am Jahresende

Fahrzeugart bzw. Fahrzeugklasse	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
L7e	5	4	4	2
M1	276	248	194	143
N1	732	712	632	523
N2	51	51	51	55
N3	23	22	21	20
O1	31	29	29	28
O2	45	44	44	43
O3	6	6	6	6
O4	9	9	9	10
T1	3	3	3	2
T2	2	2	2	2
Summe	1.183	1.130	995	834

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.2 In der Tab. 1 sind die Fahrzeuge, die von der Wiener Netze GmbH für andere Organisationen der damaligen Wiener Stadtwerke Holding AG bzw. der nunmehrigen Wiener Stadtwerke GmbH verwaltet wurden, nicht enthalten. Dabei handelte es sich mit Stand vom 31. Dezember 2017 um 14 Fahrzeuge der Klasse M1.

4.1.3 Zum besseren Verständnis sind die in der EU gebräuchlichen Bezeichnungen für Klassen von Fahrzeugen in der Tab. 2 erläutert, soweit sie im vorliegenden Bericht vorkommen.

Tabelle 2: Bedeutung von Fahrzeugklassen nach EU-Klassifikation

Fahrzeugklasse	Bedeutung
L7e	Schwere vierrädrige Kfz der Klasse L gemäß Verordnung (EU) Nr. 168/2013
M1	Pkw oder Kombinationskraftwagen
N1	Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3,5 t
N2	Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und nicht mehr als 12 t
N3	Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t
O1	Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg
O2	Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg und nicht mehr als 3,5 t
O3	Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und nicht mehr als 10 t
O4	Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t
T1	Zugmaschinen auf Rädern mit einer Spurweite der der FahrerIn bzw. dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1.150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1.000 mm
T2	Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1.150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 600 mm

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

4.1.4 Der Fuhrpark war auf verschiedene Betriebsstandorte aufgeteilt. Die Direktion im 11. Wiener Gemeindebezirk wies mit Stand vom 31. Dezember 2017 den mit Abstand größten Anteil an zum Verkehr zugelassenen Dienstfahrzeugen auf (s. Tab. 3).

Tabelle 3: Zuordnung der Dienstfahrzeuge zu Betriebsstandorten (Stand: 31.12.2017)

Standort	Adresse	Anzahl
Baubüro 11. Bezirk	1110 Wien, Haidestraße ggü. 10A	1
Baulager Franz-Grill-Straße	1030 Wien, Franz-Grill-Straße	1
Betriebsgebäude Kagran	1220 Wien, Am langen Felde 56	24
Betriebsstelle Baden	2500 Baden, Waltersdorferstraße 24	17
Betriebsstelle Mödling	2340 Mödling, Achsenaugasse 8	10
Betriebsstelle Purkersdorf	3002 Purkersdorf, Wienzeile 9	11
Betriebsstelle Schwechat	2320 Schwechat, Sendnergasse 13-15	5
Direktion, Smart Campus	1110 Wien, Erdbergstraße 236	691
Fernheizwerk Kagran	1220 Wien, Skrabalgasse 3	3
Fernheizwerk Süd	1230 Wien, Rosiwalgasse 94	9
Lagerplatz Schwechat	2320 Schwechat, Mannswörtherstraße 25	1
Mastlager Hagenbrunn	2102 Hagenbrunn, Kupferschmiedgasse 13	2
Stützpunkt Bad Vöslau	2540 Bad Vöslau, Paitriegelstraße 4	1
Stützpunkt Spittelau	1090 Wien, Spittelauer Lände 45	7
Umspannwerk Ebenfurth/Baulager	2490 Ebenfurth	13
Umspannwerk Eis	1100 Wien	3
Umspannwerk Gau	1120 Wien	3

Standort	Adresse	Anzahl
Umspannwerk Kendlerstraße	1150 Wien	3
Umspannwerk Lau	1210 Wien	1
Umspannwerk Michelbeuern	1090 Wien	5
Umspannwerk Nord	1210 Wien	3
Umspannwerk Penzing	1140 Wien	1
Umspannwerk Sp	1130 Wien	3
Umspannwerk Süd	1120 Wien	1
Ybbstal	3342 Opponitz, Schwarzenbach 16	13
Zentralfriedhof	1110 Wien, Simmeringer Hauptstraße 234	2
Summe		834

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.5 Das Durchschnittsalter der Dienstfahrzeuge betrug am 31. Dezember 2017 rd. acht Jahre (s. Tab. 4). Anhänger waren - durchschnittlich gesehen - deutlich länger als Kraftwagen im Einsatz. Die in der Regel einfachere und damit weniger anfällige Bauweise von Anhängern ermöglicht grundsätzlich eine längere Verwendungsdauer als bei Kraftwagen.

Tabelle 4: Durchschnittsalter von Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH (Stand: 31.12.2017)

Fahrzeugklasse	Durchschnittsalter in Jahren
L7e	6,51
M1	6,69
N1	5,85
N2	6,67
N3	7,99
O1	25,70
O2	20,97
O3	39,23
O4	22,01
T1	8,49
T2	5,73
Summe	7,98

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.6 Die Größe des gesamten von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrparks nahm von Jahr zu Jahr ab. Die in der Tab. 5 angegebene Anzahl umfasst alle während des jeweiligen Geschäftsjahres bzw. eines Teiles des jeweiligen Geschäftsjahres angemeldeten Fahrzeuge. Die Angaben beziehen sich nicht nur auf die Wiener Netze GmbH, sondern auch auf andere Organisationen der nunmehrigen Wiener Stadtwerke GmbH, deren Fahrzeuge von der Fuhrparkverwaltung der Wiener Netze GmbH mitbe-

treut wurden. Da es während des Geschäftsjahres zu Abmeldungen kam, weichen die Angaben deutlich von den Summen in der Tab. 1 ab, in der der jeweilige Jahresendstand der auf die Wiener Netze GmbH zugelassenen Dienstfahrzeuge eingetragen ist.

Tabelle 5: Anzahl der von der Wiener Netze GmbH verwalteten Dienstfahrzeuge

Jahr	Anzahl der Dienstfahrzeuge
2014	1.316
2015	1.225
2016	1.179
2017	1.059

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.7 Die Anzahl der An- und Abmeldungen im gesamten von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrpark ist in der Tab. 6 angegeben.

Tabelle 6: Anzahl der An- und Abmeldungen von Fahrzeugen im gesamten von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrpark

Geschäftsjahr	Anmeldungen	Abmeldungen	Reduktion
2014	23	128	105
2015	37	87	50
2016	41	169	128
2017	49	211	162

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.8 Wie allgemein üblich wurde die Fahrleistung in km bei Fahrzeugen der Klassen O und T von der Wiener Netze GmbH nicht erfasst. Die in der Tab. 7 angegebene gesamte Fahrleistung des von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrparks bezieht sich daher ausschließlich auf Fahrzeuge aller anderen Klassen.

Tabelle 7: Gesamte Fahrleistung des von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrparks ohne Fahrzeugklassen O und T

Geschäftsjahr	Anzahl der Fahrzeuge	Gesamte Fahrleistung in km
2014	1211	11.203.663
2015	1131	9.650.662
2016	1086	7.050.548
2017	964	5.544.127

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.9 Die gesamte Fahrleistung des Fuhrparks ist trotz annähernd gleicher Aufgabenstellung im betrachteten Zeitraum deutlich gesunken. Im Jahr 2017 betrug die Fahrleistung weniger als die Hälfte des Jahres 2014.

4.1.10 Im Jahr 2012 - also noch vor der Verschmelzung - legten die Dienstfahrzeuge der Wien Energie Stromnetz GmbH 8.083.697 km und jene der Wien Energie Gasnetz GmbH 5.322.704 km zurück. Die Summe betrug somit 13.406.401 km. Dieser Wert enthält nicht die für den Betrieb des Fernwärmenetzes mit Dienstfahrzeugen zurückgelegten Wegstrecken. Das Fernwärmenetz wurde im Jahr 2012 noch von der Fernwärme Wien GmbH verwaltet. Deren Daten waren für die Wiener Netze GmbH nicht zugänglich.

4.1.11 Die Anzahl der Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 wurde in 4 Jahren von 1.120 auf 865 reduziert (s. Tab. 8).

Tabelle 8: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	1.120	1.023	989	865
gesamte Fahrleistung in km	10.089.285	8.685.296	6.233.340	4.742.569
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	9.008	8.490	6.303	5.483

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.1.12 Die vorgenommene Reduktion an Dienstkraftwagen reichte nicht dafür aus, die Fahrleistung pro Fahrzeug auf dem Niveau vom Jahr 2014 mit durchschnittlich 9.008 km zu halten. Die Fahrleistung pro Fahrzeug fiel im Rahmen der Einführung des elektronischen Fahrtenbuches beträchtlich ab. Im Jahr 2017 legten die Dienstkraftwagen der Klasse M1 und N1, deren Fahrten durch die Einführung des elektronischen Fahrtenbuches jederzeit von der Dienstgeberin kontrolliert werden konnten, im Schnitt nur noch 5.483 km pro Jahr zurück.

4.1.13 Die Angaben aus der Tab. 8 umfassen auch Dienstkraftwagen, die während des betreffenden Kalenderjahres unterjährig angemeldet bzw. abgemeldet wurden. Bleiben

diese unberücksichtigt, ergeben sich nachfolgende durchschnittliche jährliche Fahrleistungen (s. Tab. 9).

Tabelle 9: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der ganzjährig genutzten Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	976	920	793	627
gesamte Fahrleistung in km	9.652.103	8.195.969	5.696.478	4.193.460
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	9.889	8.909	7.183	6.688

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.2 Unternehmensinterne Fahrberechtigung

4.2.1 1.896 Personen hatten mit Stand vom 22. März 2018 eine unternehmensinterne Fahrberechtigung zum Lenken von Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH. Davon gehörten 26 Personen nicht der Wiener Netze GmbH, sondern anderen Organisationen der Wiener Stadtwerke GmbH an.

4.2.2 Der Personalstand der Wiener Netze GmbH reduzierte sich in den Jahren 2014 bis 2017 um rd. 17 %. Die in der Tab. 10 angegebenen Zahlen über die Entwicklung des Personalstandes enthalten keine Lehrlinge sowie keine Mitarbeitenden, die für das Fernwärmenetz zuständig waren. Bei Letzteren handelte es sich im Jahr 2017 um 90 Personen, die wegen der vorhergehenden Konzerngeschichte zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien noch bei der Wien Energie GmbH geführt wurden und der Wiener Netze GmbH nur überlassen worden waren.

Tabelle 10: Entwicklung des Personalstandes in Vollzeitäquivalenten (Jahresdurchschnitt)

	2014	2015	2016	2017
Sparte Gas	1.098	1.087	1.104	979
Sparte Strom	1.645	1.629	1.583	1.363
Summe	2.743	2.716	2.687	2.342

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.3 Kennzeichnung von Fahrzeugen

4.3.1 Die Wiener Netze GmbH unterschied aus steuerrechtlichen Gründen Montagefahrzeuge von Fahrzeugen, die nicht für die Montage eingesetzt wurden. Die Tab. 11 gibt einen Überblick über die Art der Verwendung von Dienstkraftwagen der Klassen M1

und N1 mit Stand vom 31. Dezember 2017. Die private Nutzung von Montagefahrzeugen war aufgrund der Bauart dieser Fahrzeuge unwahrscheinlich. Montagefahrzeuge waren mit einem grünen Punkt auf der Windschutzscheibe gekennzeichnet.

Tabelle 11: Art der Verwendung von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH (Stand 31.12.2017)

Verwendung	Merkmal	Anzahl
Montagefahrzeug	grüner Punkt	200
kein Montagefahrzeug	roter Punkt	463
Fahrzeug mit Privatnutzung	-	3
Summe	-	666

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.3.2 Fahrzeuge, die für private Zwecke verwendbar wären, wurden mit einem roten Punkt versehen. Neben den mit Punkten markierten Dienstkraftwagen gab es noch Dienstkraftwagen, die bestimmten Personen der Wiener Netze GmbH zugeordnet waren.

4.4 Dienstwagen mit Privatnutzung

4.4.1 In den Jahren 2014 bis 2016 wurden 18 Dienstkraftwagen mit Zustimmung der Dienstgeberin auch privat genutzt (s. Tab. 12). Während des Jahres 2017 wurden 13 von 16 privat genutzten Dienstkraftwagen abgemeldet. Die gesamte Fahrleistung des Jahres 2017 fiel mit 9.950 km im Vergleich zu den Vorjahren verhältnismäßig gering aus, da die Abmeldungen zum Großteil bereits im ersten Halbjahr 2017 durchgeführt worden waren. Das zweite Halbjahr 2017 wirkte sich daher nur mehr schwach auf die gesamte Fahrleistung des Jahres 2017 aus.

Tabelle 12: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1 mit Privatnutzung

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	18	18	18	16
gesamte Fahrleistung in km	461.743	412.161	378.223	159.198
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	25.652	22.898	21.012	9.950

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.4.2 Die Angaben aus der Tab. 12 umfassen auch Dienstkraftwagen, die während des betreffenden Kalenderjahres unterjährig an- bzw. abgemeldet wurden. Bleiben diese unberücksichtigt, ergeben sich nachfolgende durchschnittliche jährliche Fahrleistungen (s. Tab. 13).

Tabelle 13: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1 mit Privatnutzung

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	16	17	15	3
gesamte Fahrleistung in km	348.296	392.587	336.496	65.317
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	21.769	23.093	22.433	21.772

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.4.3 Für Personen, die Dienstfahrzeuge privat nutzen durften, wurde lt. Mitteilung der Wiener Netze GmbH aufgrund des geldwerten Vorteils im Zuge der Gehaltsabrechnung der Sachbezug gemäß Einkommenssteuergesetz 1988 berücksichtigt, wodurch die private Nutzung erlaubt war.

4.5 Antriebsart

4.5.1 Die Wiener Netze GmbH hatten bei ihren Dienstkraftwagen verschiedene Antriebsarten im Einsatz. Die Tab. 14 gibt diesbezüglich den Stand vom 31. Dezember 2017 wieder.

Tabelle 14: Antriebsarten der Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH (Stand: 31.12.2017)

Antriebsart	Anzahl
Benzin	2
Diesel	527
Elektro	3
Erdgas	215
Summe	747

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.5.2 Der Großteil der Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 war dieselbetrieben. Ihre Fahrleistung und der damit verbundene Treibstoffverbrauch sind in der Tab. 15 dargestellt. Der durchschnittliche Dieserverbrauch stieg bei sinkender Fahrleistung pro Fahrzeug gegenüber den Vorjahren im Jahr 2017 an. Er betrug 9,14 l/100 km.

Tabelle 15: Fahrleistung und Gesamtverbrauch von dieselbetriebenen Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der dieselbetriebenen Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	649	671	638	563
gesamte Fahrleistung in km	6.031.204	5.268.280	4.082.328	3.335.161
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	9.293	7.851	6.399	5.924
gesamter Dieserverbrauch in l	439.984	415.937	317.126	304.782
Verbrauch pro Fahrzeug in l	678	620	497	563
Durchschnittlicher Verbrauch l/100 km	7,30	7,90	7,77	9,14

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.5.3 Die Anzahl der erdgasbetriebenen Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 nahm von Jahr zu Jahr ab (s. Tab. 16). Auch bei den gasbetriebenen Fahrzeugen stieg der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch im Jahr 2017 gegenüber den Vorjahren deutlich an. Er betrug im Jahr 2017 8,75 kg/100 km.

Tabelle 16: Fahrleistung und Gesamtverbrauch von erdgasbetriebenen Dienstkraftwagen der Wiener Netze GmbH der Klassen M1 und N1

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1	448	417	384	297
gesamte Fahrleistung in km	3.934.268	3.294.562	2.078.384	1.388.548
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	8.782	7.901	5.412	4.675
gesamter Erdgasverbrauch in kg	249.088	207.155	141.214	121.550
Verbrauch pro Fahrzeug in kg	556	497	368	409
Durchschnittlicher Verbrauch kg/100 km	6,33	6,29	6,79	8,75

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.5.4 Die letzte Erstzulassung eines erdgasbetriebenen Dienstkraftwagens erfolgte am 3. März 2014. Die Wiener Netze GmbH setzte die von der Wien Energie Gasnetz GmbH verfolgte Einkaufsstrategie bei Dienstfahrzeugen nicht fort. Bei der Wien Energie Gasnetz GmbH waren mit Stand vom 13. Mai 2013 von 449 Dienstkraftwagen noch 376 erdgasbetrieben.

4.5.5 In den Jahren 2014 bis 2016 blieb der durchschnittliche Verbrauch der dieselbetriebenen und gasbetriebenen Dienstkraftwagen bei abnehmender Fahrleistung pro Fahrzeug annähernd gleich (s. Tab. 15 und 16). Im Jahr 2017 kam es bei anhaltender

Abnahme der Fahrleistung pro Fahrzeug zu einem relativ deutlichen Anstieg des durchschnittlichen Verbrauchs sowohl der dieselbetriebenen als auch der erdgasbetriebenen Dienstkraftwagen.

4.5.6 Der Anstieg des durchschnittlichen Verbrauchs pro Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 von 7,77 auf 9,14 l Diesel/100 km bzw. von 6,79 auf 8,75 kg Erdgas/100 km vom Jahr 2016 auf das Jahr 2017 war nicht nachvollziehbar. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, die Ursache für den Anstieg des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs durch eine umfangreiche und detaillierte Faktorenanalyse zu finden, sowie diesem entgegenzuwirken.

4.6 Poolfahrzeuge

4.6.1 Am Standort der Direktion im 11. Wiener Gemeindebezirk standen den Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH mit unternehmensinterner Fahrberechtigung Poolfahrzeuge für Dienstfahrten zur Verfügung.

4.6.2 Bei den Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool ging die Fahrleistung pro Fahrzeug deutlich zurück (s. Tab. 17).

Tabelle 17: Fahrleistung in km von Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool der Wiener Netze GmbH

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool	114	115	106	95
gesamte Fahrleistung in km	929.528	867.389	521.951	334.041
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	8.154	7.543	4.924	3.516

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.6.3 Die Angaben aus der Tab. 17 umfassen auch Dienstkraftwagen, die während des betreffenden Kalenderjahres unterjährig an- bzw. abgemeldet wurden. Bleiben diese unberücksichtigt, ergeben sich nachfolgende durchschnittliche jährliche Fahrleistungen (s. Tab. 18).

Tabelle 18: Fahrleistung in km von ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool der Wiener Netze GmbH

	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 aus dem Fahrzeugpool	112	105	81	53
gesamte Fahrleistung in km	929.528	804.222	459.275	295.477
Fahrleistung pro Fahrzeug in km	8.299	7.659	5.670	5.575

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.6.4 Die ganzjährig genutzten Poolfahrzeuge legten im Jahr 2017 durchschnittlich nur noch 5.575 km je Fahrzeug zurück. Sie wiesen somit eine geringere durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrzeug auf als der gesamte Fuhrpark an ganzjährig genutzten Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 mit einem Wert von 6.688 km (vgl. Tab. 9).

4.6.5 Im Rahmen der Verschmelzung der Sparten Strom und Gas wurde im Jahr 2013 ein externer Unternehmensberatungsbericht erstellt. Der Bericht lotete die Möglichkeiten aus, wie mit der Umorganisation Kosteneinsparungen und eine Effizienzsteigerung erzielt werden könnten. Die Unternehmensberatenden rieten der Wiener Netze GmbH, ihren Fuhrpark durch Schaffung eines möglichst umfassenden Fahrzeugpools besser auszulasten. Zu diesem Zeitpunkt standen lt. Unternehmensberatungsbericht nur 35 Dienstfahrzeuge in einem Fahrzeugpool zur allgemeinen Verwendung durch die Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH zur Verfügung. Die Unternehmensberatenden rechneten damit, dass 480 Dienstfahrzeuge nicht den einzelnen Abteilungen der Netzbetreiberin zugeordnet werden müssten, sondern in einem Pool bereitgestellt werden könnten.

4.6.6 Von dieser empfohlenen Anzahl war die Wiener Netze GmbH trotz anfänglicher Bemühungen bei der Ausgestaltung eines Pools zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien weit entfernt. Die Anzahl der Poolfahrzeuge sank seit dem Jahr 2015 kontinuierlich ab. Nach zahlreichen Abmeldungen von Poolfahrzeugen im Jahr 2017 verfügte die Wiener Netze GmbH am 31. Dezember 2017 nur noch über 67 Poolfahrzeuge. Davon gehörten 37 Poolfahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 an, die restlichen der Fahrzeugklasse M1. Die Poolfahrzeuge waren als Pkw, Kleinbus, Kastenwagen, Pritschenwagen, Doppelkabinenwagen sowie als Klein- und Stadtlieferwagen aus-

geführt. 61 von 67 Poolfahrzeugen waren rot markierte Montagefahrzeuge. Die restlichen trugen einen grünen Punkt.

4.6.7 Der Abteilung Facility- und Fuhrparkmanagement gelang es, am Smart Campus ein gut durchdachtes System für das Ausleihen und Zurückgeben der Poolfahrzeuge einzurichten. Trotzdem wurde dieses Angebot von den Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH nicht in ausreichendem Maß genutzt.

4.7 Nutzung privater Kraftwagen für Dienstfahrten

4.7.1 Mitarbeitende der Wiener Netze GmbH durften ihr privates Kfz für ihre dienstlich erforderliche Personenmobilität einsetzen, wenn Dienstkraftwagen aus dem Fahrzeugpool oder der öffentliche Personennahverkehr nach dem Günstigkeitsprinzip schlechter abschnitten. Nach diesem Prinzip sollte das für das Unternehmen jeweils kostengünstigste Verkehrsmittel gewählt werden, wobei gleichzeitig die Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden gewährleistet sein musste, sowie außerordentliche Belastungen zu vermeiden waren. Die Verantwortung für die Einhaltung des Günstigkeitsprinzips oblag lt. Dienstfahrtenregelung den Dienstnehmenden.

4.7.2 Die Anzahl der Personen, die ihre privaten Fahrzeuge für Dienstfahrten der Wiener Netze GmbH verwendeten, nahm trotz sinkenden Personalstandes (s. Tab. 10) über die betrachteten Jahre zu (s. Tab. 19). Die Fahrleistung mit privaten Fahrzeugen sank zwar vom Jahr 2014 auf das Jahr 2017, nur fiel die Abnahme deutlich geringer als bei den Poolfahrzeugen aus (vgl. Tab. 18).

Tabelle 19: Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen bei der Wiener Netze GmbH

Geschäftsjahr	Anzahl von Personen mit dienstlich genutzten privaten Kraftwagen	Gesamte dienstliche Fahrleistung mit privaten Kraftwagen in km	Durchschnittliche Fahrleistung pro Person und Jahr in km
2014	412	1.021.054	2.478
2015	408	853.030	2.091
2016	480	990.500	2.064
2017	501	935.419	1.867

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.7.3 Die Einhaltung des Günstigkeitsprinzips war mangels Dokumentation für den Stadtrechnungshof Wien nicht überprüfbar.

4.7.4 Regelungen, in welchen Fällen private Fahrzeuge bevorzugt werden sollten, um etwa Leerfahrten zum betrieblichen Abstellort von Poolfahrzeugen nach Erfüllung des letzten Arbeitsauftrages an einem Tag zu vermeiden, wurden nicht vorgelegt.

4.7.5 Dem Stadtrechnungshof Wien erschien es daher nicht nachvollziehbar, warum die Wiener Netze GmbH die Verwendung von privaten Fahrzeugen den Bediensteten zunehmend gestattete, während die Auslastung der Poolfahrzeuge ständig abnahm. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien hätten die ohnehin vorhandenen Dienstkraftwagen anstelle von privaten Fahrzeugen für Dienstfahrten zum Vorteil des Unternehmens genutzt werden können.

4.7.6 Erfassungsgeräte wären auch bei dienstlich genutzten Privatfahrzeugen einsetzbar, sofern einige Bedingungen erfüllt wären.

4.7.7 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, die Verwendung privater Fahrzeuge für dienstliche Zwecke nur zu gestatten, wenn betriebliche Interessen dem nicht entgegenstehen oder zum Zeitpunkt der Dienstfahrt Dienstfahrzeuge nicht in geeigneter Form oder in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Private Fahrzeuge sollten für Dienstfahrten schon aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung entweder nur unter Verwendung eines Erfassungsgerätes des elektronischen Fahrtenbuches anstelle von Fahrtenbuchformularen oder einer gleichwertigen elektronischen Lösung eingesetzt werden dürfen. Darüber hinaus sollte das Günstigkeitsprinzip näher erörtert und seine Anwendung in angemessener Weise überprüft werden.

4.7.8 Für Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen bestand bei der Wiener Netze GmbH aus wirtschaftlichen Überlegungen eine unternehmensinterne Obergrenze von 6.000 km pro Jahr und Person. Diese Obergrenze wurde z.T. überschritten (s. Tab. 20). Eine deutliche Überschreitung war nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien dann gegeben, wenn die Obergrenze von 6.000 km um mehr als 4.000 km überschritten wurde, da in diesen Fällen eine Gesamtfahrleistung von mehr als 10.000 km erfolgte. Ab

10.000 km Fahrleistung hätte ein Dienstkraftwagen ausreichend ausgelastet und somit wirtschaftlich sein können (s. Pkt. 4.8.2).

Tabelle 20: Überschreitungen der Obergrenze für Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen pro Jahr und Person bei der Wiener Netze GmbH

Geschäftsjahr	Anzahl von Personen mit Überschreitungen	Anzahl von Personen mit deutlichen Überschreitungen der Obergrenze von 6.000 km um mehr als 4.000 km	Gesamte Überschreitung in km	Durchschnittliche Überschreitung pro Person und Jahr in km
2014	59	7	107.611	1.824
2015	35	4	65.601	1.874
2016	21	1	20.036	954
2017	9	0	4.905	545

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.7.9 Die Überschreitungen der Obergrenze gingen im Betrachtungszeitraum von Jahr zu Jahr zurück. Im Jahr 2017 wies keine einzige Person eine deutliche Überschreitung der Obergrenze von 6.000 km um mehr als 4.000 km auf. Nicht genehmigte Kilometergelder wurden auch bei Überschreitungen der Obergrenze ausbezahlt. Im Rahmen eines unternehmensinternen Reportingsystems musste die Abweichung allerdings begründet werden.

4.7.10 Die Dienstfahrten mit privaten Kraftwagen gingen bei der Wiener Netze GmbH im Vergleich zu ihren Vorgängerinnenorganisationen zurück. Im Jahr 2012 hatten die Mitarbeitenden der Wien Energie Stromnetz GmbH und der Wien Energie Gasnetz GmbH in Summe noch 1.686.676 km mit privaten Kraftwagen dienstlich zurückgelegt.

4.8 Auslastung von Dienstfahrzeugen

4.8.1 Für die Bestimmung der Auslastung von Dienstfahrzeugen gelten im Allgemeinen verschiedene Kriterien. Zu diesen gehören u.a. der Zweck der Fahrten, die Kilometerleistung pro Jahr, die durchschnittliche Nutzungsdauer pro Tag und die Anzahl der Nutzungstage pro Jahr.

4.8.2 Niedrige Kilometerleistungen können auf einen geringeren Bedarf an Dienstkraftfahrzeugen hinweisen. 14 % der überprüften handelsüblichen Dienstkraftwagen wiesen

bei deutschen Behörden weniger als 10.000 km Fahrleistung im Jahr auf, wie der Bundesrechnungshof in Deutschland feststellte. Zumindest diese Fahrzeuge waren nur gering ausgelastet und somit möglicherweise entbehrlich. Wenige Nutzungstage deuten ebenfalls auf das Vorhalten zu vieler Dienstkraftwagen hin. Fuhrparkbetreibende sollten bei Dienstkraftwagen mit wenigen Nutzungstagen eine Überprüfung durchführen sowie eine wirtschaftlichere Alternative suchen (Bundesrechnungshof [2015], S. 15).

4.8.3 Von den 666 Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH mit Stand vom 31. Dezember 2017 waren 627 Fahrzeuge vor dem Jahr 2017 zugelassen worden. Die restlichen 39 Dienstkraftwagen wurden im Laufe des Jahres 2017 erstmalig zugelassen. Diese Fahrzeuge waren somit nicht das ganze Jahr im Einsatz und hatten eine geringere Fahrleistung im Jahr 2017, als sie wahrscheinlich gehabt hätten, wären sie bereits am 1. Jänner 2017 angemeldet gewesen. Bei der zur Beurteilung der Auslastung durchgeführten Betrachtung, welche Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 im Jahr 2017 eine Jahresfahrleistung von mindestens 10.000 km aufwiesen, werden nur die genannten 627 von 666 Dienstkraftwagen herangezogen (s. Tab. 21).

Tabelle 21: Ganzjährig genutzte Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Wiener Netze GmbH mit einer Fahrleistung von weniger gleich oder mehr als 10.000 km im Jahr 2017

Jahresfahrleistung	Anzahl der Dienstfahrzeuge
< = 10.000 km	499
> 10.000 km	128
Summe	627

Quelle: Wiener Netze GmbH, Auswertung und Darstellung: Stadtrechnungshof Wien

4.8.4 Die 499 Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 mit einer Einzelfahrleistung von weniger gleich 10.000 km wiesen in Summe eine Fahrleistung von 2.705.220 km im Jahr 2017 auf. Wären diese Dienstkraftwagen zumindest 10.000 km gefahren, dann hätten 270 statt 499 Fahrzeuge ausgereicht.

4.8.5 Eine geringe Auslastung von Dienstfahrzeugen wird gemäß Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH dann angenommen, wenn ein Fahrzeug im Quartalsdurchschnitt weniger als 10 Tage pro Monat genutzt oder weniger als 300 km pro Monat gefahren wird. Das Berichtswesen der Wiener Netze GmbH ergab lt. deren Angaben, dass 217 Dienstfahrzeuge im ersten Halbjahr 2017 eine geringe Auslastung nach diesen Kri-

terien aufwiesen. Etwa die Hälfte der wenig ausgelasteten Dienstfahrzeuge waren den Abteilungen der Hauptabteilung Netztechnik und Betrieb Strom zugeordnet. Dienstfahrzeuge können bei geringer Auslastung von der Abteilung Facility- und Fuhrparkmanagement gemäß Dienstfahrtenregelung eingezogen werden. Von dieser Möglichkeit wurde wenig Gebrauch gemacht, wie die ständig abgenommene Jahresfahrleistung pro Dienstfahrzeug belegt (vgl. Tab. 8 und 9).

4.8.6 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, den Fuhrpark im Hinblick auf seine wirtschaftliche Auslastung laufend zu evaluieren. Weisen Dienstfahrzeuge der Klassen M1 und N1 eine Jahresfahrleistung von weniger als 10.000 km bzw. weniger als 15 Nutzungstage pro Monat auf, sollte deren betriebliche Notwendigkeit nachgewiesen werden. Betrieblich nicht notwendige Dienstkraftwagen sollten möglichst rasch abgebaut werden.

4.9 Behandlung von Vorfällen

Die stichprobenweise Einschau in Berichte über Kfz-Unfälle, in Unterlagen bei Verkehrsdelikten wie beispielsweise Anonymverfügungen und polizeiliche Lenkendenerhebungen ergaben keine besonderen Auffälligkeiten. Die verwaltungstechnische Abwicklung durch die Fuhrparkverwaltung funktionierte in diesen Angelegenheiten einwandfrei.

5. Instandhaltung und Fahrzeugsicherheit

5.1 Kraftfahrzeugwerkstätte

5.1.1 Die ehemalige Wien Energie Gasnetz GmbH hatte ihre Dienstfahrzeuge extern warten und wiederkehrend begutachten lassen, während die Wien Energie Stromnetz GmbH auf eine betriebseigene Kfz-Werkstätte gesetzt hatte. Die Wiener Netze GmbH entschied sich für den Weg der ehemaligen Wien Energie Stromnetz GmbH und errichtete eine neue Kfz-Werkstätte am Smart Campus (s. Abb. 3). Diese führte die Instandhaltung und wiederkehrende Begutachtung von Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH durch.

Abbildung 3: Betriebseigene Kraftfahrzeugwerkstätte am Smart Campus



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.1.2 Ein im Rahmen der Verschmelzung der Sparten Strom und Gas im Jahr 2013 erstellter Unternehmensberatungsbericht enthielt eine Berechnung für die Wirtschaftlichkeit der betriebseigenen Kfz-Werkstätte. Diese Berechnung ging davon, dass mindestens 1.123 Fahrzeuge pro Jahr gewartet werden müssen, um als städtisches Unternehmen mit dem externen Markt mithalten zu können. Gleichzeitig empfahl die Unternehmensberatungsfirma eine Optimierung durch Effizienzsteigerungsmaßnahmen und den laufenden Nachweis der Wirtschaftlichkeit im Wettbewerb mit externen Dienstleistenden. Die damals ermittelte mindestens erforderliche Anzahl an instandzuhaltenden Fahrzeugen wurde im Jahr 2017 erstmals unterschritten (vgl. Tab. 5).

5.1.3 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, ob die betriebseigene Kfz-Werkstätte wirtschaftlich betrieben wird bzw. ob privatwirtschaftlich agierende Dienstleistende die Tätigkeiten der Kfz-Werkstätte oder Teile davon kostengünstiger erfüllen könnten. Die Ergebnisse der regelmäßigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wären laufend zu dokumentieren.

5.1.4 Die Magistratsabteilung 46 überprüfte im Rahmen einer Revision die Tätigkeit der betriebseigenen Kfz-Werkstätte der Wiener Netze GmbH. Dabei wurde geprüft, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen noch gegeben waren und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt worden waren. Das Überprüfungsergebnis war zum stark überwiegenden Teil positiv. Schwere Mängel traten jedoch bei der Gutachtenserstellung im Zusammenhang mit der Trübungsmessung zur Feststellung der Schadstoffbelastung durch Dieselmotoren und bei der Verwaltung eines Prüfbuches über einen Abgastester auf. Die Wiener Netze GmbH sagte der Magistratsabteilung 46 die umgehende Behebung der Mängel zu.

5.1.5 Die Gültigkeit von Begutachtungsplaketten von Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH, die auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellt waren, wurden vom Stadtrechnungshof Wien stichprobenweise geprüft. Trotz zahlreicher Beobachtungen gab es in keinem einzigen Fall Anlass für Beanstandungen. Auch war der fahrzeugtechnische Zustand der Dienstfahrzeuge dem Augenschein nach als unauffällig zu bezeichnen. Fahrzeugmängel, die eine Inbetriebnahme des Fahrzeuges durch die Kfz-Lenkenden gemäß KFG. 1967 nicht erlaubt hätten, wurden nicht beobachtet.

5.2 Fahrzeugänderungen

Laut Angaben der Wiener Netze GmbH wurden in den Jahren 2014 bis 2017 an Dienstfahrzeugen keine anzeigepflichtigen Änderungen gemäß KFG. 1967 vorgenommen.

5.3 Routentransporte

Bei der Wiener Netze GmbH kamen aus betrieblichen Gründen überschwere bzw. überlange Transporte vor. Diese sind gemäß KFG. 1967 routenpflichtig und erfordern das Einhalten behördlicher Auflagen u.a. zum Schutz der öffentlichen Infrastruktur. Die Wiener Netze GmbH konnte den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien Routenbewilligungen beispielsweise für den Transport von 110 kV - Prüfgeräten vorlegen.

5.4 Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung

Bei allen gemäß AM-VO prüfpflichtigen Arbeitsmitteln, die an Kfz montiert waren, wurden im Jahr 2017 lt. Aufstellung der Wiener Netze GmbH wiederkehrende Prüfungen vorgenommen. Laut Angaben der Wiener Netze GmbH wurden die gemäß AM-VO vorgesehenen Intervalle immer eingehalten. Zu prüfpflichtigen Arbeitsmitteln zählen beispielsweise Ladekräne, Bergewinden, Arbeitskörbe, Hubladebühnen und Hubarbeitsbühnen. Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien stellten bei ihren stichprobenweisen Erhebungen vor Ort in keinem einzigen Fall abgelaufene Prüfplaketten bei prüfpflichtigen Arbeitsmitteln fest.

6. Wahrnehmungen bei Begehungen von Betriebsstandorten

6.1 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien besichtigten stichprobenweise Abstellorte von Dienstfahrzeugen der Wiener Netze GmbH (s. Tab. 22), um den Zustand der dort abgestellten Fahrzeuge und die Rahmenbedingungen für die Abstellung von Fahrzeugen zu überprüfen. Die Abstellorte waren in der Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH angegeben.

Tabelle 22: Besichtigte Abstellorte von Dienstfahrzeugen

Datum	Betriebsstelle bzw. Abstellort	Adresse
19.09.2017	Direktion, Smart Campus	1110 Wien, Erdbergstraße 236
22.09.2017	Betriebsstelle Mödling	2340 Mödling, Achsenaugasse 8
22.09.2017	Stützpunkt Sittendorf	2393 Sittendorf, Erlengasse 55
22.09.2017	Betriebsstelle Baden	2500 Baden, Conrad von Hötendorf Platz 5
22.09.2017	Umspannwerk Baden/Baulager	2500 Baden
22.09.2017	Stützpunkt Bad Vöslau	2540 Bad Vöslau, Paitzriegelstraße 4
27.09.2017	Betriebsstelle Schwechat	2320 Schwechat, Sendnergasse 13-15
28.09.2017	Lagerplatz Klosterneuburg	3400 Klosterneuburg, Donaustraße 101-103
28.09.2017	Betriebsstelle Klosterneuburg	3400 Klosterneuburg, Stadtplatz 10
28.09.2017	Umspannwerk Heiligenstadt	1190 Wien
04.10.2017	Betriebsstelle Purkersdorf	3002 Purkersdorf, Wienzeile 9
04.10.2017	Gasregelstation Hacking	1140 Wien
04.10.2017	Umspannwerk Penzing	1140 Wien
24.10.2017	Betriebsgebäude Kagran	1220 Wien, Am langen Felde 56
24.10.2017	Baubüro 22. Bezirk	1220 Wien, Lichtblaustraße 5
24.10.2017	Fernheizwerk Kagran	1220 Wien, Skrabalgasse 3
24.10.2017	Baulager Wien 22	1220 Wien, Wulzendorfstraße, ggü. 116
24.10.2017	Umspannwerk Aspern	1220 Wien
24.10.2017	Baulager Marchfeld	2301 Groß-Enzersdorf, Marchfelderstraße, ggü. 21
06.11.2017	Betriebsstelle Ybbstal	3342 Opponitz, Schwarzenbach 16
06.11.2017	Kraftwerk Gaming	3292 Gaming, Pockau 19
09.11.2017	Umspannwerk Nord	1210 Wien

Datum	Betriebsstelle bzw. Abstellort	Adresse
09.11.2017	Umspannwerk Leopoldau	1210 Wien
09.11.2017	Baubüro 21. Bezirk	1210 Wien, Paukerwerkstraße 4
09.11.2017	Gaswerk Leopoldau	1210 Wien, Pfendlergasse 1
09.11.2017	Mastlager Hagenbrunn	2102 Hagenbrunn, Kupferschmiedgasse 13
11.12.2017	Stützpunkt Himberg	2325 Himberg, Dammgasse 44
11.12.2017	Umspannwerk Ebenfurth	2490 Ebenfurth
12.01.2018	Umspannwerk Ebenfurth	2490 Ebenfurth
29.03.2018	Lagerplatz Klosterneuburg	3400 Klosterneuburg, Donaustraße 101-103
15.05.2018	Direktion, Smart Campus	1110 Wien, Erdbergstraße 236

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.2 Im Zuge der Überprüfungen fielen nicht nur Verbesserungsmöglichkeiten bzw. Verbesserungsnotwendigkeiten für den Fuhrpark, sondern auch offensichtliche Mängel aus anderen Bereichen auf, die nicht bzw. nicht direkt Fuhrparkangelegenheiten zugeordnet werden können. Die Mängel betrafen andere Örtlichkeiten als den Smart Campus. Um die Angleichung der in den externen Betriebsstellen bzw. Abstellorten bestehenden Verhältnisse an jene des Smart Campus mit nachvollziehbarer Hausordnung und anderen zeitgemäßen Regeln erreichen zu können, wurden alle bei den Begehungen vorgefundenen Mängel nachfolgend aufgezeigt.

6.3 Bei der Begehung des Stützpunktes Sittendorf fanden die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien am 22. September 2017 zwei durchsichtige volle Behälter mit dem Aufkleber "umweltgefährdender Stoff" vor. Die Behälter standen im Freien an einer Gebäudemauer und wiesen keine Auffangwanne auf. Am Boden unter den Behältern waren Rückstände einer ausgetretenen Flüssigkeit zu erkennen.

6.4 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, in ihren Dienststellen dafür zu sorgen, dass umweltgefährdende Stoffe ordnungsgemäß aufbewahrt werden.

6.5 Anders als noch im Vorbericht "Wien Energie Stromnetz GmbH, Fahrzeugsicherheit, Instandhaltung und Verwendung des Fuhrparks; KA V - GU 219-1/13" dargestellt, fanden die Prüfenden an den besichtigten Betriebsstandorten keine Regale mit Rädern von privaten Pkw vor. Sie beobachteten auch keinen Reifenwechsel an Privatfahrzeugen in Betriebsstellen der Wiener Netze GmbH.

6.6 Nur in einer Garage der Betriebsstelle Schwechat bemerkten die Prüfenden Räder eines Pkw's, dessen Fahrzeugmarke bei den von der Wiener Netze GmbH verwendeten Dienstfahrzeugen nicht vorkam. Der Begehung der Betriebsstelle Schwechat fand am 27. September 2017 statt. Das ist ein Zeitpunkt, wo Besitzende von Kfz wegen der nahenden kalten Jahreszeit bereits damit beginnen, Sommerreifen durch Winterreifen zu ersetzen.

6.7 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien besichtigten am 28. September 2017 um 8.30 Uhr den Lagerplatz Klosterneuburg. Obwohl sich keine Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH am Lagerplatz aufhielten, stand das elektrisch betriebene Schiebetor über die gesamte Torlänge offen. Das Schiebetor wies eine Funksteuerung auf, wodurch eine zeitgemäße Handhabung der Öffnungs- und Schließvorgänge möglich gewesen wäre. Die am Lagerplatz abgestellten Dienstfahrzeuge waren nicht versperrt. Die Fahrzeugschlüssel steckten im Fahrzeugschloss. Einsatzfahrzeuge hätten von Unbefugten einfach in Betrieb genommen werden können.

6.8 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, das Schiebetor des Lagerplatzes Klosterneuburg ohne Anwesenheit von Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH geschlossen zu halten und Dienstfahrzeuge versperrt abzustellen.

6.9 Die Beleuchtung des Lagerplatzes war während des Tages aufgedreht, ohne dass sie benötigt worden wäre. Der Lagerplatz lag an einer Straße mit relativ stark frequentiertem Radweg. Energieverschwendung durch eine Netzbetreiberin würde somit mit hoher Wahrscheinlichkeit bemerkt werden.

6.10 Wegen der Vorbildwirkung als Netzbetreiberin im Umgang mit Energie empfahl der Stadtrechnungshof Wien der Wiener Netze GmbH darauf zu achten, dass die Außenbeleuchtung von Betriebsstellen nicht ohne Erfordernis eingeschaltet ist.

6.11 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien fuhren am 28. September 2017 zur Betriebsstelle Klosterneuburg. Die Betriebsstelle Klosterneuburg existierte zum Zeit-

punkt der Erhebung nicht mehr, sie war bereits vor einiger Zeit abgerissen worden. Auf der Liegenschaft befand sich eine Großbaustelle für Wohnbauten in einem fortgeschrittenen Bauzustand. Trotzdem war die Betriebsstelle Klosterneuburg in der Dienstfahrtenregelung der Wiener Netze GmbH immer noch als Abstellort für Dienstfahrzeuge nach Ende der Dienstverrichtung geführt.

6.12 Eine interne Prüfung hatte die Aktualität und Nutzung der von der Wiener Netze GmbH bestimmten Abstellorte für Kfz geprüft. Sie stellte in ihrem Endbericht Fahrtenbücher (insbesondere elektronisches Fahrtenbuch) am 20. Juni 2017 wegen der großen Anzahl von Abstellorten beispielsweise unter Einbeziehung von Baucontainern, Baubüros und Lagerplätzen ein steuerrechtliches Risiko fest. Viele Abstellorte würden nicht im Einklang mit dem Begriff der Betriebsstätte gemäß Einkommenssteuergesetz 1988 stehen, weshalb empfohlen worden war, zu prüfen, ob tatsächlich noch alle Abstellorte zur festen Zuteilung zu Dienstfahrzeugen benötigt werden.

6.13 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, die Liste der Abstellorte für Dienstfahrzeuge in der Dienstfahrtenregelung an die tatsächlichen Gegebenheiten und Erfordernisse sowie unter Einhaltung des Einkommenssteuergesetzes 1988 anzupassen und in weiterer Folge laufend aktuell zu halten.

6.14 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien besichtigten am 24. Oktober 2017 die beim Betriebsgebäude Kagran abgestellten Dienstfahrzeuge. Zwei Mitarbeiter der Wiener Netze GmbH waren gerade im Begriff, mit ihrem Transporter der Klasse M1 den Parkplatz der Wiener Netze GmbH in Richtung zur öffentlichen Verkehrsfläche zu verlassen. Sie hatten zuvor nicht für eine geeignete Sicherung des Ladegutes gesorgt (s. Abb. 4).

Abbildung 4: Unzureichende Ladegutsicherung



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.15 Das Ladegut war über die hintere Sitzreihe und den Laderaum verteilt. Seine Sicherung war mangelhaft. Gemäß Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung ist die Ladegutsicherung mit einem erheblichen Mangel behaftet, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung der Ladung bzw. ein Umkippen möglich ist. Wie bei Fahrzeugen der Klasse M1 baulich üblich, wies der Laderaum keine stabile Trennwand zwischen Laderaum und Fahrgastraum auf. Die nicht verzurrten Gegenstände hätten bei Notbremsungen oder bei Unfällen ungehindert den Fahrgastraum erreichen und Personen verletzen können. Die Wiener Netze GmbH hatte den Mitarbeitenden kein geeignetes Dienstfahrzeug der Klasse N1 mit stabiler Trennwand zur Verfügung gestellt, obwohl das Arbeitsgebiet der Mitarbeitenden bekannt war. Deren Arbeitsgebiet erforderte die Mitnahme von Geräten und Material.

6.16 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, den Mitarbeitenden nur Dienstfahrzeuge zuzuteilen, die für das jeweilige Aufgabengebiet geeignet sind. Ladegut sollte nur ausreichend gesichert transportiert werden.

6.17 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien unterzogen am 6. November 2017 den Fuhrpark der Wiener Netze GmbH in der Betriebsstelle Ybbstal einer stichprobenweisen Überprüfung. Neben Dienstfahrzeugen verfügte die Betriebsstelle Ybbstal auch

Arbeitsmittel, die in Verbindung mit Zugmaschinen zum Einsatz kamen, wie beispielsweise eine Seilwinde.

6.18 Über die Seilwinde mit einer Zugkraft von 60 bis 80 kN und einer Seilbruchlast von 160 kN wurde den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien ein Prüfbuch für prüfpflichtige Arbeitsmittel vorgelegt. Die Wiener Netze GmbH veranlasste jährlich die gemäß AM-VO vorgeschriebene wiederkehrende Prüfung, wie die Einschau ergab. Ein fachkundiges Unternehmen für Land- und Forstmaschinen bestätigte in den Jahren 2014 bis einschließlich 2016 den mangelfreien Zustand der Seilwinde. Am 21. August 2017 wies das Windenseil lt. Prüfbefund jedoch an mehreren Stellen Litzenbrüche auf. Das Windenseil wäre aus Sicherheitsgründen umgehend zu erneuern gewesen. Die Einsatzbereitschaft für leichte Einsätze wäre lt. Prüfbefund zu diesem Zeitpunkt noch gegeben gewesen. Das Windenseil war zum Augenschein am 6. November 2017 trotz bekanntem Prüfungsergebnis noch nicht ausgetauscht worden.

6.19 In der Nacht vom 28. Oktober 2017 auf den 29. Oktober 2017 strich der Sturm *Herwart* über das Ybbstal. Der Sturm richtete lt. örtlicher Betriebsstellenleitung schwere Schäden an den Hochspannungsleitungen im Ybbstal durch umgefallene Bäume an, wodurch es zu Störungen im Stromnetz kam. Obwohl die Seilwinde zur raschen Störungsbehebung benötigt worden wäre, konnte sie lt. Auskunft des damals örtlich zuständigen Betriebsleiters wegen des nicht behobenen Mangels am Windenseil nicht im vollen Umfang eingesetzt werden. Das führte zu Verzögerungen bei der Störungsbehebung.

6.20 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, Mängel an prüfpflichtigen Arbeitsmitteln, die im Zuge von wiederkehrenden Prüfungen gemäß AM-VO festgestellt werden, umgehend zu beheben. Die rasche Mängelbehebung ist insbesondere bei Arbeitsmitteln von Bedeutung, die zur Aufrechterhaltung des Netzbetriebes benötigt werden.

6.21 Die Dienstfahrzeuge der Klassen M1 und N1 mit dem Standort Ybbstal wurden lt. Angaben der Wiener Netze GmbH in der Kfz-Werkstätte des Smart Campus im 11.

Wiener Gemeindebezirk gewartet und wiederkehrend begutachtet. Nach drei Abmeldungen von Dienstfahrzeugen der Klassen M1 und N1 im Jahr 2017 verfügte die Betriebsstelle Ybbstal mit Stand vom 31. Dezember 2017 noch über vier Fahrzeuge dieser Klassen. Die Entfernung zwischen den genannten Dienststellen der Wiener Netze GmbH beträgt rd. 180 Straßenkilometer für eine Strecke, wofür eine Fahrzeit von rd. zwei Stunden erforderlich ist. Die Bezirkshauptstadt Waidhofen an der Ybbs ist rd. 15 Straßenkilometer vom Standort der Betriebsstelle in Opponitz entfernt und ist nach einer Fahrzeit von rd. 15 Minuten erreichbar. In Waidhofen an der Ybbs befanden sich Kfz-Werkstätten mit einer Ermächtigung zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen von Kfz. Der Aufwand für die Überstellung von Dienstfahrzeugen zur Wartung und wiederkehrenden Begutachtung ist im näheren Umfeld von der Betriebsstelle Ybbstal geringer als bei Fahrten nach Wien.

6.22 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH zu prüfen, ob die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung und von Wartungsarbeiten an Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Betriebsstelle Ybbstal in der betriebseigenen Kfz-Werkstätte im 11. Wiener Gemeindebezirk betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist. Umweltaspekte für die Überstellung von dieselbetriebenen Kraftwagen über relativ große Entfernungen sollten bei dieser Betrachtung einfließen.

6.23 Am Gelände des Baubüros 21. Bezirk befand sich am 9. November 2017 eine ungesicherte Propangasflasche in einem Transporter der Klasse M1 (s. Abb. 5). Die Propangasflasche war nicht gegen Umfallen gesichert. Der Druckregler war nicht abgeschraubt, wodurch auch keine Ventilschutzkappe angebracht werden konnte. Der Transporter war ein geschlossenes Fahrzeug ohne ausreichende Belüftungsöffnungen für den Transport von Gasflaschen.

Abbildung 5: Ungesicherte Propangasflasche im Laderaum eines Transporters



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.24 Da bei einem ungeschützten Ventil im Fall eines Unfalls Gas ausströmen könnte, muss aus Sicherheitsgründen während der Fahrt eine Schutzhaube über dem Ventil befestigt sein. Propangasflaschen dürfen nicht über längere Zeit, insbesondere nicht bei Sonne, im Auto gelagert werden. Damit sich kein zündfähiges Gemisch bildet, sofern Propangas austritt, ist ständig für ausreichende Belüftung zu sorgen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Propangas schwerer als Luft ist, und sich daher am Boden ansammelt. Geschlossene Fahrzeuge eignen sich nicht zur Lagerung von Propangasflaschen. Propangasflaschen sind im Fahrzeug gegen Lageveränderung zu sichern. Hiefür kommen Spanngurte in Frage. Die Befestigung muss Bremsmanövern und ruckartigen Lenkbewegungen standhalten können.

6.25 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH dafür zu sorgen, dass Propangasflaschen in Fahrzeugen nur mit Ventilschutz, ausreichender Belüftung und Sicherung gegen Lageveränderung sowie unter Einhaltung aller zutreffenden Vorschriften über die Gefahrgutbeförderung gemäß ADR transportiert werden. Vor und

nach der Beförderung von Propangasflaschen wäre auf deren ordnungsgemäße Lagerung zu achten.

6.26 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien überprüften am 9. November 2017 den Zustand eines Dienstfahrzeuges der Klasse M1, das gerade das Gelände des ehemaligen Gaswerks Leopoldau verließ. Das Fahrzeug war dem Augenschein nach in einem guten Zustand. Die gemäß KFG. 1967 mitzuführenden Ausrüstungsgegenstände wie Verbandzeug, Warneinrichtung und Warnkleidung waren vorhanden. Der Lenker des Fahrzeuges verwendete für seine Dienstfahrt ein Poolfahrzeug und gehörte der Abteilung Facility- und Fuhrparkmanagement der Wiener Netze GmbH an. Er führte die Zulassungsbescheinigung mit, konnte aber keinen Führerschein vorweisen, obwohl die Mitnahme eines Führerscheins gemäß Führerscheingesetz vorgeschrieben ist.

6.27 Die Wiener Netze GmbH überprüfte nach deren Angaben das Vorhandensein eines gültigen Führerscheins von Dienstnehmenden im Rahmen der Ausstellung der unternehmensinternen Fahrberechtigung. Bei unbefristeten Führerscheinen bestand bei der Wiener Netze GmbH ohne besonderen Anlass für Dienstnehmende im Allgemeinen keine Verpflichtung, den Führerschein routinemäßig nach Verstreichen einer gewissen Zeitspanne neuerlich vorzulegen. Sofern eine Meldung durch Dienstnehmende unterbliebe, würde die Dienstgeberin in der Regel in Unkenntnis über einen entzogenen Führerschein bleiben.

6.28 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, die Fahrerinnen bzw. Fahrer daran zu erinnern, auf Fahrten mit Dienstfahrzeugen den Führerschein mitzuführen. Außerdem sollte die Wiener Netze GmbH in regelmäßigen Abständen, überprüfen, ob die Personen mit unternehmensinterner Fahrberechtigung noch über eine Lenkberechtigung gemäß Führerscheingesetz verfügen.

6.29 Die regelmäßige Kontrolle von Führerscheinen sind bei Fuhrparkverwaltungen Standard. Sie ist notwendig, da Zulassungsbesitzende gemäß KFG. 1967 Fahrzeuge nur Personen mit Lenkberechtigung gemäß Führerscheingesetz überlassen dürfen.

6.30 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien überprüften am 9. November 2017 die Dienstfahrzeuge im Mastlager Hagenbrunn. In einem Fahrzeug der Klasse N2 mit Seilwinde wurde ein Verbandzeug mitgeführt, das aufgrund seines aufgedruckten Ablaufdatums seit rd. zwei Jahren nicht mehr hätte verwendet werden dürfen. Ordnungsgemäßes Verbandzeug ist nicht nur bei Straßenverkehrsunfällen, sondern auch bei Arbeitsunfällen beispielsweise mit Seilwinden von Bedeutung. Auch an anderen Betriebsstandorten der Wiener Netze GmbH fanden die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien bei ihren Fahrzeugprüfungen abgelaufenes Verbandmaterial in den Dienstfahrzeugen.

6.31 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH dafür zu sorgen, dass das Ablaufdatum des in den Dienstfahrzeugen gemäß KFG 1967 mitgeführten Verbandzeuges nicht überschritten ist.

6.32 Im Mastlager Hagenbrunn war den Mitarbeitenden ein Dienstfahrzeug zugeordnet worden, das für den dortigen Dienstgebrauch nur eingeschränkt verwendbar war. Um die erforderliche Abtrennung zwischen Laderaum und Fahrgastraum zu erhalten, wurde das Fahrzeuginnere vor Ort behelfsweise und unfachmännisch durch Teile aus dem Netztechnikbetrieb und mit Holz baulich abgeändert (s. Abb. 6). Wegen möglicher Splitterbildung ist die Verwendung von Holz insbesondere im Kopfbereich von Fahrgästen bei Unfällen gefährlich und daher zu unterlassen.

Abbildung 6: Ungeeignete Abtrennung zwischen Fahrgastraum und Laderaum



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.33 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH dafür zu sorgen, dass bauliche Änderungen an Kfz fachgerecht vorgenommen werden.

6.34 Im Mastlager Hagenbrunn befand sich eine kleine Kfz-Werkstätte mit Montagegrube. Die Werkstätte wurde zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien nicht mehr benötigt, da die Wiener Netze GmbH Wartungsarbeiten an Kfz ausschließlich in der betriebseigenen Werkstätte am Smart Campus vornahm. Davor waren Arbeiten an Dienstfahrzeugen des Mastlagers Hagenbrunn schon im inzwischen geschlossenen Betriebsgebäude Simmering durchgeführt worden.

6.35 Die Montagegrube befand sich durch das Wechseln von Altöl in einem stark verschmutzten Zustand. Obwohl die Montagegrube schon seit Jahren dienstlich nicht mehr genutzt werden sollte, fanden die Prüfenden Behälter mit Altöl vor. Diese waren z.T. nicht verschlossen.

6.36 Verunreinigungen durch Abfälle bzw. Ablagerungen von dienstlich nicht benötigten Gegenständen fanden sich am gesamten Gelände des Mastlagers Hagenbrunn. Das Mastlager Hagenbrunn kann von der öffentlichen Straße aus eingesehen werden, wodurch die Unordnung von der Öffentlichkeit festgestellt werden kann.

6.37 Den Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien fiel auf, dass die Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH Einkaufswagen von Supermarktketten als Transportmittel verwendeten. Einkaufswagen wurden auch in der Betriebsstelle Mödling und im Umspannwerk Ebenfurth vorgefunden.

6.38 Im Mastlager Hagenbrunn nutzte ein Mitarbeiter der Wiener Netze GmbH das Betriebsgelände für das Abstellen seines privaten Anhängers, ohne vorher das Einverständnis durch die Dienstgeberin einzuholen.

6.39 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, dienstlich nicht benötigte Gegenstände am Mastlager Hagenbrunn zu entfernen. Vermeidbare

Verunreinigungen beispielsweise durch privaten Unrat oder durch betrieblich nicht gestattetes Hantieren mit Altöl sollten künftig unterbleiben. Einkaufswagen von Supermarktketten wären aus den Dienststellen der Wiener Netze GmbH zu entfernen. Private Anhänger sollten in den Betriebsstellen der Wiener Netze GmbH nicht ohne Genehmigung abgestellt werden.

6.40 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien besichtigten am 11. Dezember 2017 und am 12. Jänner 2018 unangekündigt das Umspannwerk Ebenfurth. Das Einfahrtstor stand an beiden Tagen offen.

6.41 Neben dem Einfahrtstor ist für Besuchende eine Eingangstür (s. Abb. 7) mit einem Eingabegerät für den Zugangscode samt Gegensprechanlage vorhanden. Durch das geöffnete Einfahrtstor machte die Wiener Netze GmbH von den vorhandenen Einrichtungen zur Sicherung des Geländes vor unbefugtem Betreten im Umspannwerk Ebenfurth keinen Gebrauch.

Abbildung 7: Eingangstür im Umspannwerk Ebenfurth



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.42 Die Prüfenden begingen das weitläufige Gelände, auf dem mehrere Gebäude standen. Gleich nach der Einfahrt links befand sich ein Hallengebäude, dessen Tore offen standen bzw. nicht versperrt waren. Im Hallengebäude waren mehrere Dienstfahrzeuge geparkt (s. Abb. 8).

Abbildung 8: Ungesichertes Hallengebäude mit abfahrbereiten Dienstfahrzeugen im Umspannwerk Ebenfurth



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.43 Bei den Dienstfahrzeugen steckten die Fahrzeugschlüssel. Die Dienstfahrzeuge hätten unbemerkt ohne großen Aufwand entwendet werden können.

6.44 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH, an allen Betriebsstandorten die jeweils zutreffenden Hausordnungen einzuhalten. Sofern Hausordnungen an einzelnen Betriebsstandorten fehlen bzw. aktuell keinen ausreichenden Schutz vor unbefugtem Betreten bieten, wären sie zu überarbeiten. Dienstfahrzeuge wären an allen Betriebsstandorten versperrt abzustellen.

6.45 In dem Hallengebäude wurde elektrotechnisches Material wie beispielsweise Rollen mit Kupferlitzendraht gelagert. An mehreren Stellen befanden sich Schachteln, die Teile aus Kupfer für den Netzbetrieb enthielten.

6.46 Im Nahbereich des Hallengebäudes wurde im Freien an mehreren Stellen gebrauchtes Kabelmaterial in handlichen Stücken angehäuft, die gut abtransportiert werden können.

6.47 Kupfer zählt aufgrund seiner Eigenschaften zu den stark nachgefragten Rohstoffen. Beim Verkauf von Kupferschrott konnten zum Zeitpunkt der Prüfung in Österreich rd. 5 EUR/kg erzielt werden. Für Kabelmaterial ist der Ankaufspreis im Schrotthandel geringer, da durch die Kunststoffummantelung der Anteil des Kupfers geringer ist als bei blankem Material. Die Bestände der Wiener Netze GmbH an Kupfer und an kupferhaltigem Altmaterial stellen Vermögenswerte dar. Sie sind in geeigneter Form zu verwahren bzw. zu behandeln. Auch an anderen Betriebsstandorten hätten Altmaterialien aus Kupfer unbemerkt entwendet werden können, wie die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien bei ihren Begehungen feststellten.

6.48 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH an allen Betriebsstandorten mit Lagerbeständen dafür zu sorgen, dass neue elektrotechnische Materialien aus wertvollen Metallen wie beispielsweise Kupfer sowie deren Altstoffe nicht frei zugänglich gelagert werden. Damit soll möglichen Diebstählen vorgebeugt werden.

6.49 Am 29. März 2018 wurde der Lagerplatz Klosterneuburg neuerlich aufgesucht. Das Tor stand wieder offen, obwohl keine Bediensteten der Wiener Netze GmbH vor Ort waren. Diesmal war die Beleuchtung des Lagerplatzes abgedreht und die Fahrzeuge waren versperrt. Die Anhänger wie beispielsweise ein Kompressoranhänger sowie Altmaterialien aus Kupfer hätten ohne großen Aufwand entwendet werden können, wobei die Wahrscheinlichkeit dabei entdeckt zu werden, gering gewesen wäre.

6.50 Die Prüfenden des Stadtrechnungshofes Wien bemerkten am 19. April 2018 im Mastlager Hagenbrunn, dass die am 9. November 2017 festgestellte unzulässige Ab-

trennung zwischen Fahrgastraum und Laderaum immer noch vorhanden war (s. Abb. 9).

Abbildung 9: Ungeeignete Abtrennung zwischen Fahrgastraum und Laderaum, Zustand nach der betriebseigenen wiederkehrenden Begutachtung



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

6.51 Das Dienstfahrzeug mit unzulässiger Abtrennung war zwischen den Beobachtungen von der betriebseigenen Werkstätte wiederkehrend begutachtet worden. Das Gutachten über die wiederkehrende Begutachtung gem. § 57a KFG. 1967 vom 19. Dezember 2017 wies hinsichtlich der unfachmännischen eingebauten Trennwand keinen Mangel auf, wie die Einschau durch den Stadtrechnungshof Wien ergab. Laut Aussage der ermächtigten betriebseigenen Werkstätte der Hauptabteilung Infrastrukturmanagement war die Abtrennung vor der Vorführung zur wiederkehrenden Begutachtung durch Mitarbeitende der Hauptabteilung Netztechnik und Betrieb Strom entfernt worden. Dadurch war hinsichtlich der Abtrennung eine positive Begutachtung möglich.

6.52 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl der Wiener Netze GmbH dafür zu sorgen, dass Dienstfahrzeuge zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung in der be-

triebseigenen Werkstätte baulich im gleichen Zustand vorgeführt werden, wie sie für den Netzbetrieb in Verwendung stehen.

7. Zusammenfassung der Empfehlungen

Grundsätzliche Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Wiener Netze GmbH konnte im Bereich der Fuhrparkverwaltung seit dem Jahr 2014 enorme Fortschritte und Verbesserungen erzielen.

Die in der Dienstfahrtenregelung festgelegten Mobilitätsklassen Transport- und Personenmobilität ermöglichten eine Wende in der Flottenentwicklung hin zu einer kontinuierlichen Reduktion des Fahrzeugbestands. Durch die Einführung des elektronischen Fahrtbuches, wie vom Stadtrechnungshof Wien empfohlen, wurde ein zeitsparendes und wirkungsvolles Instrument geschaffen, um die Fahrten von Dienstfahrzeugen zeitgemäß zu erfassen und die Wahrscheinlichkeit einer missbräuchlichen Verwendung weitgehend ausschließen zu können.

Im betrachteten Zeitraum konnte der Fahrzeugbestand um mehr als 30 % reduziert und damit die betrieblichen Aufwendungen in diesem Bereich um mehr als 2,7 Mio. EUR pro Jahr gesenkt werden. Die Gesamtfahrleistung des von der Wiener Netze GmbH verwalteten Fuhrparks konnte um mehr als 50 % reduziert werden. Damit werden jährlich mehr als 105.000 l Dieselkraftstoff und 120.000 kg Erdgas weniger verbraucht. Dies entspricht einer jährlichen Reduktion der CO₂-Emissionen um etwa 1.500 t.

Wie auch vom Stadtrechnungshof Wien empfohlen, wird die Wiener Netze GmbH den erfolgreich eingeschlagenen Weg auch in Zukunft konsequent fortsetzen und weiterentwickeln.

Empfehlung Nr. 1:

Da die Sicherheitskontrolle im Gesellschaftsvertrag der Wiener Netze GmbH nicht explizit angeführt war, wäre diese bei der nächsten Änderung des Gesellschaftsvertrages zu berücksichtigen (s. Pkt. 1.4.2).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Rechtsabteilung der Wiener Stadtwerke GmbH prüft eine mögliche Änderung des Gesellschaftsvertrages im Hinblick auf die Anführung der Sicherheitskontrolle.

Empfehlung Nr. 2:

Das Lenkerinnen-Handbuch bzw. das Lenker-Handbuch vom 24. April 2014 wäre insbesondere wegen der Einführung des elektronischen Fahrtenbuches an die neuen Gegebenheiten durch die Dienstfahrtenregelung vom 3. Oktober 2016 anzupassen (s. Pkt. 3.2.2).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Das Lenkerinnen-Handbuch bzw. das Lenker-Handbuch wird gerade überarbeitet und voraussichtlich am Ende des Jahres 2018 in angepasster Form veröffentlicht.

Empfehlung Nr. 3:

Durch eine umfangreiche und detaillierte Faktorenanalyse wäre die Ursache für den Anstieg des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs zu finden, sowie diesem entgegenzuwirken (s. Pkt. 4.5.6).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Ursachen dieser Entwicklung werden im Detail geprüft und gegebenenfalls in eigene Software-Reports übersetzt.

Empfehlung Nr. 4:

Die Verwendung privater Fahrzeuge für dienstliche Zwecke durch Dienstnehmende wäre nur zu gestatten, wenn betriebliche Interessen dem nicht entgegenstehen oder zum Zeitpunkt der Notwendigkeit einer Dienstfahrt Dienstfahrzeuge nicht in geeigneter Form oder in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Private Fahrzeuge sollten für Dienstfahrten entweder nur unter Verwendung eines Erfassungsgerätes des elektronischen Fahrtenbuches anstelle von Fahrtenbuchformularen oder einer gleichwertigen elektronischen Erfassung eingesetzt werden dürfen. Darüber hinaus wäre das Günstigkeitsprinzip näher zu erläutern und seine Anwendung in angemessener Weise zu überprüfen (s. Pkt. 4.7.7).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Grundsätzlich stellt die dienstliche Nutzung von privaten Fahrzeugen für die Wiener Netze GmbH eine vergleichsweise wirtschaftlich zweckmäßige Möglichkeit dar, dienstliche Mobilitätsbedarfe abzudecken, daher bilden diese einen festen Bestandteil der Dienstfahrtenregelung. Durch die massive Reduktion der Dienstfahrzeuge beginnend ab dem Wirtschaftsjahr 2014 war ein Anstieg jener Mitarbeitenden, die Privatfahrzeuge dienstlich nutzen, erwartbar. Dennoch kam es zu keinem Anstieg der Gesamtfahrleistung der dienstlich genutzten Privatfahrzeuge, vielmehr konnte ein Rückgang der durchschnittlichen Fahrleistung je Person und Jahr beobachtet werden. Dies zeigt, dass die dienstliche Nutzung von privaten Fahrzeugen auch in Zukunft einen integralen Bestandteil des Mobilitätsmanagements bilden wird. Die gesamtheitliche Steuerung wird im Sinn des Günstigkeitsprinzips, wie empfohlen, weiterentwickelt. Ob dabei auch elektronische Erfassungsgeräte in privaten Fahrzeugen zum Einsatz kommen können, wird noch geprüft.

Empfehlung Nr. 5:

Der Fuhrpark wäre im Hinblick auf seine wirtschaftliche Auslastung laufend zu evaluieren. Weisen Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 eine Jahresfahrleistung von weniger als 10.000 km bzw. weniger als 15 Nutzungstage pro Monat auf, wäre deren betriebliche Notwendigkeit nachzuweisen. Betrieblich nicht notwendige Dienstkraftwagen wären möglichst rasch abzubauen (s. Pkt. 4.8.6).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Bei der Wiener Netze GmbH ist die Steuerung der Flottenentwicklung durch Überprüfung der Auslastung (km-Leistung und Nutzungstage) seit Jahren etabliert und hat zur Reduktion der Flotte erheblich beigetragen. Die vom Stadtrechnungshof Wien empfohlene Festlegung der Auslastungstage und der Jahresfahrleistung als alleinige Steuerungsgrößen sieht die Wiener Netze GmbH aus folgenden Gründen kritisch:

- Die Aufrechterhaltung des Netzbetriebs und damit der Versorgungssicherheit der Stadt Wien bedingt die jederzeitige Bereitstellung von Einsatz- und Spezialfahrzeugen.
- Die Bau- und Instandhaltungsarbeiten sind jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen. Bevorzugt im Sommer auftretende Auftragsspitzen müssen durch einen adäquaten Flottenbestand abgedeckt werden können.
- Die angeführten Fahrzeugklassen sind auch an mehreren Standorten gleichzeitig bereitzuhalten, um die hohe Versorgungssicherheit im gesamten Netzgebiet gewährleisten zu können.

Für Fahrzeuge allerdings, die nicht unmittelbar Einsatz- und Spezialfahrzeugen bzw. Bau- und Instandhaltung zugeordnet sind, ist eine weitere Auslastungssteigerung zweckmäßig sowie sinnvoll und wird daher verstärkt.

Empfehlung Nr. 6:

In regelmäßigen Abständen wäre zu überprüfen, ob die betriebseigene Kfz-Werkstätte wirtschaftlich betrieben wird bzw. ob privatwirtschaftlich agierende Dienstleistende die Tätigkeiten der Kfz-Werkstätte oder Teile davon kostengünstiger erfüllen könnten. Die Ergebnisse der regelmäßigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wären laufend zu dokumentieren (s. Pkt. 5.1.3).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Der Empfehlung wird Folge geleistet.

Empfehlung Nr. 7:

Umweltgefährdende Stoffe wären ordnungsgemäß aufzubewahren (s. Pkt. 6.4).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die ordnungsgemäße Verwahrung bzw. Entsorgung wurde umgehend veranlasst. Künftig werden auch in allen Außenstellen vermehrte (auch unangekündigte) Kontrollen, insbesondere betreffend die Lagerung von gefährlichen Arbeitsstoffen, durchgeführt. Für eine entsprechende Schulung bzw. Unterweisung der Mitarbeitenden wird regelmäßig gesorgt.

Empfehlung Nr. 8:

Das Schiebetor des Lagerplatzes Klosterneuburg sollte ohne Anwesenheit von Mitarbeitenden der Wiener Netze GmbH geschlossen gehalten sein. Dienstfahrzeuge wären versperrt abzustellen (s. Pkt. 6.8).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Mitarbeitenden werden entsprechend unterwiesen. Weiters werden regelmäßige Kontrollen durchgeführt.

Empfehlung Nr. 9:

Die Außenbeleuchtung von Betriebsstellen sollte nicht ohne Erfordernis eingeschaltet sein (s. Pkt. 6.10).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Aus sicherheitstechnischen Gründen ist die Außenbeleuchtung bei Umspannwerken, Schalthäusern und Betriebsstätten der Wiener Netze GmbH in gewissem Umfang notwendig. Es wird aber jedenfalls geprüft, ob und inwieweit die Beleuchtung etwa durch automatische Schaltungen reduziert werden kann.

Empfehlung Nr. 10:

Die Liste der Abstellorte für Dienstfahrzeuge in der Dienstfahrtenregelung wäre an die tatsächlichen Gegebenheiten und Erfordernisse sowie unter Einhaltung des Einkommenssteuergesetzes 1988 anzupassen und in weiterer Folge laufend aktuell zu halten (s. Pkt. 6.13).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Bei der Wiener Netze GmbH wird stufenweise an der Zentralisierung der Standorte gearbeitet. Aktuell werden z.B. die Dienstorte Mödling und Baden in einem neuen Standort Oeynhausen zusammengeführt. Damit einhergehend wird es zu einer Reduktion der Abstellorte kommen. Auf die Einhaltung des Einkommenssteuergesetzes 1988 wird auch im Zuge der Neufassung der Liste geachtet werden.

Empfehlung Nr. 11:

Den Mitarbeitenden wären nur Dienstfahrzeuge zuzuteilen, die für das jeweilige Aufgabengebiet geeignet sind. Ladegut sollte nur ausreichend gesichert transportiert werden (s. Pkt. 6.16).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Empfehlung wird von der Wiener Netze GmbH umgesetzt.

Empfehlung Nr. 12:

Mängel an prüfpflichtigen Arbeitsmitteln, die im Zuge von wiederkehrenden Prüfungen gemäß AM-VO festgestellt werden, wären umgehend zu beheben. Die rasche Mängelbehebung ist insbesondere bei Arbeitsmitteln von Bedeutung, die zur Aufrechterhaltung des Netzbetriebes benötigt werden (s. Pkt. 6.20).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Mitarbeitenden wurden bereits dahingehend unterwiesen, dass nur geprüfte und mängelfreie Arbeitsmittel verwendet werden dürfen. Die Abteilung Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz führt laufend diesbezügliche Kontrollen - auch in den Außenstellen - durch.

Empfehlung Nr. 13:

Aufgrund der zeitaufwändigen Fahrzeugüberstellung nach Wien wäre zu prüfen, ob die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung und von Wartungsarbeiten an Dienstkraftwagen der Klassen M1 und N1 der Betriebsstelle Ybbstal in der betriebseigenen Kfz-Werkstätte im 11. Wiener Gemeindebezirk betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist. Umweltaspekte für die Überstellung von dieselbetriebenen Kraftwagen über relativ große Entfernungen sollten bei dieser Betrachtung einfließen (s. Pkt. 6.22).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Verträge zur Wartung der Fahrzeuge an der Betriebsstelle Ybbstal wurden bereits mit lokalen Kfz-Fachbetrieben abgeschlossen, sodass eine Überstellung von Fahrzeugen für eine Wartung nicht mehr erforderlich ist.

Empfehlung Nr. 14:

Propangasflaschen in Fahrzeugen sollten nur mit Ventilschutz, ausreichender Belüftung und Sicherung gegen Lageveränderung sowie unter Einhaltung aller zutreffenden Vorschriften über die Gefahrgutbeförderung gemäß ADR transportiert werden. Vor und nach der Beförderung von Propangasflaschen wäre auf deren ordnungsgemäße Lagerung zu achten (s. Pkt. 6.25).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Bei der Ausrüstung von Neufahrzeugen werden entsprechende Einrichtungen zur Belüftung des Laderaums und Vorrichtungen zum gesicherten Transport von Gasflaschen mitberücksichtigt. Darüber hinaus werden davon betroffene Mitarbeitende nachweislich über den Transport von Gefahrgut unterwiesen. Im konkreten Fall wird eine nochmalige, persönliche Unterweisung durchgeführt. Auch finden laufend diesbezügliche Kontrollen bzw. Begehungen durch die Abteilung Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz statt.

Empfehlung Nr. 15:

Fahrerinnen bzw. Fahrer wären daran zu erinnern, auf Fahrten mit Dienstfahrzeugen den Führerschein mitzuführen. Außerdem sollte die Wiener Netze GmbH in regelmäßigen Abständen, überprüfen, ob die Personen mit unternehmensinterner Fahrberechtigung noch über eine Lenkberechtigung gemäß Führerscheingesetz verfügen (s. Pkt. 6.28).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Grundsätzlich werden alle Mitarbeitenden nachweislich bei der Erteilung der internen Berechtigung auch auf die besonderen Aspekte, die Lenkberechtigung betreffend, unterrichtet. Zudem wurden und werden regelmäßige Kontrollen der Lenkberechtigung in einem der Sorgfaltspflicht entsprechenden Umfang durchgeführt.

Empfehlung Nr. 16:

Das Ablaufdatum des in den Dienstfahrzeugen gemäß KFG. 1967 mitgeführten Verbandzeuges sollte nicht überschritten werden (s. Pkt. 6.31).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Empfehlung wird von der Wiener Netze GmbH umgesetzt.

Empfehlung Nr. 17:

Bauliche Änderungen an Kfz sollten nicht unfachmännisch vorgenommen werden (s. Pkt. 6.33).

Weiters wäre dafür zu sorgen, dass Dienstfahrzeuge zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung in der betriebseigenen Werkstätte baulich im gleichen Zustand vorgeführt werden, wie sie für den Netzbetrieb in Verwendung stehen (s. Pkt. 6.52).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Die Empfehlung wird von der Wiener Netze GmbH umgesetzt.

Empfehlung Nr. 18:

Dienstlich nicht benötigte Gegenstände am Mastlager Hagenbrunn wären zu entfernen. Vermeidbare Verunreinigungen beispielsweise durch privaten Unrat oder durch betrieblich nicht gestattetes Hantieren mit Altöl, sollten künftig unterbleiben (s. Pkt. 6.39).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Im konkreten Fall fanden bereits Begehungen bzw. Kontrollen durch die Abteilung Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz statt. Die Beanstandung wurde bereinigt, die Erledigung wurde dokumentiert. Künftig werden verstärkt (auch unangekündigte) Nachkontrollen bzw. Begehungen durchgeführt werden.

Empfehlung Nr. 19:

Weiters wären Einkaufswagen von Supermarktketten aus den Dienststellen der Wiener Netze GmbH zu entfernen. Private Anhänger sollten in den Betriebsstellen der Wiener Netze GmbH nicht ohne Genehmigung abgestellt werden (s. Pkt. 6.39).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Eine entsprechende Kontrolle wurde durchgeführt. Nicht betriebsnotwendige bzw. nicht betriebseigene Gegenstände wurden entfernt. Künftig werden verstärkt (auch unangekündigte) Nachkontrollen bzw. Begehungen durchgeführt werden.

Empfehlung Nr. 20:

An allen Betriebsstandorten wären die jeweils zutreffenden Hausordnungen einzuhalten. Sofern Hausordnungen an einzelnen Betriebsstandorten fehlen bzw. aktuell keinen ausreichenden Schutz vor unbefugtem Betreten mehr bieten, wären Hausordnungen zu erstellen bzw. zu überarbeiten. Dienstfahrzeuge wären an allen Betriebsstandorten versperrt abzustellen (s. Pkt. 6.44).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Eine überarbeitete Hausordnung, gültig für alle Standorte der Wiener Netze GmbH, liegt im Entwurf vor und wird mit Ende des Jahres 2018 in Kraft gesetzt.

Empfehlung Nr. 21:

An allen Betriebsstandorten mit Lagerbeständen wäre dafür zu sorgen, dass neue elektrotechnische Materialien aus wertvollen Metallen wie beispielsweise Kupfer sowie deren Altstoffe nicht frei zugänglich gelagert werden (s. Pkt. 6.48).

Stellungnahme der Wiener Netze GmbH:

Eine diesbezügliche Unterweisung der zuständigen Mitarbeitenden wird durchgeführt und dokumentiert. Künftig werden verstärkt

(auch unangekündigte) Nachkontrollen bzw. Begehungen durchgeführt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2018