

Der Magistratsabteilung 70 obliegt der Rettungs- und Krankentransportdienst der Stadt Wien, wobei hierfür im September 2002 insgesamt 100 Kraftfahrzeuge zur Verfügung standen.

Neben einer Analyse der fuhrparkbezogenen Ausgaben wurde u.a. auch das Verhältnis der vorgehaltenen zu den tatsächlich eingesetzten Fahrzeugen untersucht, um Kenntnisse über den Auslastungsgrad sowie die Verteilung der Fahrzeugressourcen auf die einzelnen Rettungsstationen zu erlangen.

Es war festzustellen, dass der Fuhrpark der Magistratsabteilung 70 sowohl qualitativ als auch quantitativ ein hohes Niveau aufwies, wodurch die vorhandenen Kapazitäten auch für die Bewältigung eines höheren Einsatzaufkommens geeignet erschienen.

1. Einleitung

1.1 Gem. § 1 Abs. 1 des Gesetzes betreffend das Krankentransportwesen in Wien (Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz) obliegt es der Stadt Wien, Einrichtungen zur ersten Hilfe (öffentlicher Rettungsdienst) für Personen aufrecht zu halten, die in Wien

- außerhalb ihrer Unterkunft eine erhebliche Verletzung oder eine erhebliche Gesundheitsstörung erlitten haben,
- einen lebensbedrohenden Unfall in ihrer Unterkunft erlitten haben,
- in ihrer Unterkunft wegen unmittelbarer Lebensgefahr sofortiger ärztlicher Hilfe bedürfen, die anders nicht gewährleistet ist.

Weiters obliegt es der Stadt Wien, für Personen, die wegen ihres Gesundheitszustandes oder wegen Ansteckungsgefahr keine gewöhnlichen Verkehrsmittel benützen können, einen öffentlichen Krankentransportdienst aufrecht zu halten.

Darüber hinaus besteht gem. § 2 des genannten Gesetzes unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, dass der Stadtsenat auch die Errichtung oder die Aufrechterhaltung eines privaten Krankentransportdienstes bewilligt.

Der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien ist zu entnehmen, dass sowohl die Führung des öffentlichen Rettungs- und Krankenbeförderungsdienstes der Stadt Wien als auch die Koordination mit vergleichbaren privaten Einrichtungen der Magistratsabteilung 70 obliegt.

1.2 Im Rahmen der gegenständlichen Einschau prüfte das Kontrollamt - den Zeitraum des Jahres 2001 bis zum September 2002 betreffend - die Organisation des Fuhrparks dieser Dienststelle, wobei der von der Magistratsabteilung 70 gemeinsam mit einer privaten Organisation betriebene Flugrettungsdienst sowie jene Bereiche des Fuhrparks, bei welchen es sich nicht um Kraftfahrzeuge handelte (diverse Notstromaggregate, Rasenmäher etc.), in diese Betrachtung nicht einbezogen wurden.

1.3 Innerhalb des angeführten Prüfungszeitraumes bzw. wenige Jahre davor waren seitens der Leitung der Magistratsabteilung 70 einige grundsätzliche betriebliche Weichenstellungen erfolgt, die nicht zuletzt auch Auswirkungen auf die Ausstattung und die Betriebsführung des Fuhrparks zeitigten.

So entschied man sich im Zeitraum 1995/96 für eine sukzessive Umstellung der bis dahin üblichen Notarztwagen (NAW) - hier fährt der Notarzt gemeinsam mit Sanitätern mit einem für Patiententransporte geeigneten Fahrzeug zum Berufungsort - auf Notarzteinsatzfahrzeuge (NEF). Bei diesem System wird der Notarzt mit einem eigenen, nicht für Patiententransporte ausgestatteten Einsatzfahrzeug zum Patienten gerufen, der Abtransport erfolgt im Bedarfsfall mittels eines zweiten Kraftfahrzeuges, des so genannten Rettungstransportwagens (RTW). Anzumerken war, dass es sich bei den NAW und den RTW der Magistratsabteilung 70 sowohl bezüglich des Fahrzeugtyps als auch der Ausstattung zum Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes um praktisch idente Fahrzeuge handelte.

Weiters erfolgte mit 2. Jänner 2000 in Abstimmung mit dem damaligen amtsführenden Stadtrat für Gesundheits- und Spitalswesen - mit Ausnahme von Spezialtransporten - die Einstellung des Krankenbeförderungsdienstes, wobei die Magistratsabteilung 70 zur Vermeidung von Versorgungsengpässen eine Abstimmung dieses Vorhabens mit den

privaten Rettungsorganisationen vornahm. Der Krankenbeförderungsdienst wurde mit so genannten Krankentransportwagen (KTW) durchgeführt, die mit der Auflösung dieses Dienstes in überwiegendem Ausmaß dem Rettungsdienst zur Verfügung standen.

Schließlich erfolgte mit 1. Jänner 2001 in der Magistratsabteilung 70 die Implementierung des EDV-Systems SAP, wodurch es ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich möglich geworden ist, das Instrumentarium der Kostenrechnung für die betriebliche Steuerung der genannten Dienststelle einzusetzen.

2. Entwicklung der Ausgaben für den Fuhrpark

2.1 Nachstehender Tabelle ist die Entwicklung der fuhrparkbezogenen Ausgaben (ohne Kfz-Werkstätte), bezogen auf die Gesamtausgaben für die Magistratsabteilung 70 in den Jahren 1999 bis 2001, zu entnehmen (sämtliche Angaben in den Tabellen wurden auf ganze Euro gerundet):

	1999	2000	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %	2001	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %
Gesamtausgaben	40.064.438	42.379.805	+5,8	43.102.309	+1,7
fuhrparkbezogene Ausgaben	1.847.143	2.236.813	+21,1	1.680.023	-24,9
Anteil d. Ausgaben f.d.Fuhrpark an den Gesamtausg. in %	4,6	5,3	+0,7	3,9	-1,4

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, betragen die Ausgaben für den Fuhrpark zwischen rd. 4 % und über 5 % der Gesamtausgaben der Magistratsabteilung 70, wobei bemerkenswert erschien, dass gerade im Jahr 2000 mit der Einstellung des Krankenbeförderungsdienstes die fuhrparkbezogenen Ausgaben stark anstiegen, im Folgejahr jedoch wieder eine rückläufige Tendenz aufwiesen.

2.2 Wie sich aus nachstehender Tabelle zeigt, waren die Ursachen hierfür auf jährlich unterschiedlich hohe Investitionen zurückzuführen, während der laufende Sachaufwand kontinuierlich geringfügig anstieg (Beträge wieder auf ganze Euro gerundet):

	1999	2000	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %	2001	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %
Investitionen für Ersatz- und Neuanschaffungen	1.273.358	1.643.122	+29,0	1.079.019	-34,3
lfd. Sachausgaben	573.785	593.691	+3,5	601.004	+1,2

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass für Investitionen in den Fuhrpark (d.h. für die Anschaffung von Fahrzeugen sowie von Spezialausstattung für den Rettungsdienst) in allen Jahren beträchtlich höhere Ausgaben anfielen als für den laufenden Sachaufwand. Wie sich im Zuge weiterer Erhebungen zeigte, führte die Einstellung der Krankenbeförderung durch die Magistratsabteilung 70 nicht zuletzt deshalb zu höheren Aufwendungen für Fahrzeugneuanschaffungen im Jahre 2000, weil trotz Auflösung dieses Dienstes einerseits die Zahl der von der Magistratsabteilung 70 vorgehaltenen Kraftwagen praktisch unverändert geblieben war, andererseits die KTW sukzessive skartiert und durch moderne, höherwertigere Einsatzmittel (NEF bzw. NAW/RTW) ersetzt wurden. So waren im Jahre 1999 lediglich acht NAW/RTW angeschafft worden, während im Jahr 2000 Investitionen für zwölf NAW getätigt wurden. Dieser Trend setzte sich im Jahre 2001 fort, allerdings war die Zahl der Neuanschaffungen von NAW/RTW mit fünf Stück rückläufig, da in diesem Jahr im Rahmen der Fortsetzung des unter Pkt. 5 beschriebenen NEF-Konzeptes fünf NEF mit einem entsprechend geringeren Anschaffungspreis als die NAW/RTW beschafft wurden.

2.3 Schließlich hat das Kontrollamt die Entwicklung der Ausgabepositionen Treibstoffe und Schmiermittel, Ersatzteile und Kfz-bezogenes Verbrauchsmaterial, Reparaturen und Instandhaltungen sowie sonstige Sachausgaben (Haftpflichtversicherung etc.) einer näheren Betrachtung unterzogen (Beträge auf Euro gerundet):

	1999	2000	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %	2001	Veränd. gegenüb. Vorjahr in %
Treibstoffe und Schmiermittel	147.876	167.584	+13,3	165.405	-1,3
Kfz-Ersatzteile und Ver- brauchsmaterial	154.764	155.124	+0,2	81.203	-47,7
Reparaturen und Instand- haltungen	185.394	186.952	+0,8	270.525	+44,7
sonstige Sachausgaben	85.751	84.031	-2,0	83.872	-0,2

Die Steigerung der Ausgaben für Treibstoffe und Schmiermittel im Jahr 2000 gegenüber dem Vorjahr um rd. 20.000,-- EUR war lt. Auskunft der Magistratsabteilung 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark, von der die Magistratsabteilung 70 den Treibstoff bezieht, auf eingetretene Preiserhöhungen zurückzuführen.

Bemerkenswert erschien dem Kontrollamt hingegen, dass im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr die Ausgaben der für die eigene Kfz-Werkstätte beschafften Ersatzteile und des Verbrauchsmaterials um rd. 74.000,-- EUR zurückgegangen waren, während im selben Zeitraum bei den Ausgaben für die von anderen Werkstattbetrieben durchgeführten Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten eine Steigerung um nahezu 84.000,-- EUR zu verzeichnen war. Die letztgenannte Entwicklung war im Wesentlichen auf teure Reparaturen von Havarieschäden zurückzuführen, deren Fremdvergabe jedoch dem Fuhrparkleiter auf Grund des Umstandes, dass es sich bei den beschädigten Fahrzeugen um relativ neue NAW gehandelt hatte, vertretbar erschienen war.

Als Begründung für den Ausgabenrückgang bei der Beschaffung von Kfz-Ersatzteilen und Verbrauchsmaterialien führte die Leiterin des Referates Wirtschaft der Magistratsabteilung 70 dem Kontrollamt gegenüber aus, dass dieser auf die im Jänner 2001 durchgeführte Umstellung auf das EDV-Programm SAP und die damit im Zusammenhang stehende Schaffung eines Lagerwarenkredites für alle Lagerartikel zurückzuführen gewesen sei.

Gem. § 24 der Haushaltsordnung für den Magistrat der Stadt Wien in der damals gültigen Fassung waren Rahmenbeträge für Lagerwaren, bei denen zum Zeitpunkt der Anschaffung die Kenntnis der Verbrauchsstelle und somit die voranschlagswirksame Verrechnung nicht möglich war, von zentralen Beschaffungsstellen - wie z.B. dem Zentralen Einkauf - beim zuständigen Gemeinderatsausschuss zu beantragen. Die nachträgliche Übernahme in die voranschlagswirksame Verrechnung bzw. endgültige Zuordnung zu einer Haushaltsstelle erfolgte damit erst durch die Verrechnung von Lagerwaren an die anfordernden Verbrauchsstellen.

Mit Beschluss vom 29. November 2000 genehmigte der Gemeinderatsausschuss für

Gesundheits- und Spitalswesen auch die Einführung eines Lagerwarenkredites in der Magistratsabteilung 70, dessen Notwendigkeit die Dienststelle mit der Einführung der betriebswirtschaftlichen Software SAP begründete. Im Antrag der Magistratsabteilung 70 wurde festgehalten, dass "in diesem Zusammenhang nach Mitteilung der Magistratsabteilung 14 - Automationsunterstützte, elektronische Datenverarbeitung, Informations- und Kommunikationstechnologie (ADV) eine wertmäßige Lagerführung der Materialienlager der Magistratsabteilung 70 erforderlich und nur möglich ist, wenn ein Lagerwarenkredit eingerichtet ist, wodurch die Verarbeitung der Rechnungseingänge und Warenausgänge in SAP erleichtert wird".

Die Einführung dieses Lagerwarenkredites hatte zur Folge, dass im Jahre 2001 nur ein Einsatz von Kfz-Ersatzteilen und Verbrauchsmaterial im Betrag von rd. 81.203,-- EUR verbucht worden war, obwohl lt. einer EDV-mäßigen Auswertung der Warenanlieferungen hierfür rd. 145.166,-- EUR (exkl. USt) aufgewendet wurden.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Der vom Kontrollamt bemerkte scheinbare Rückgang bei den Ausgaben für Kfz-Ersatzteile war auf die Umstellung auf die betriebswirtschaftliche Software SAP zurückzuführen. Die Übernahme des bestehenden Lagerstandes des Kfz-Lagers musste unbewertet erfolgen, da die Ware im Gegensatz zum alten EDV-System nicht erst beim Warenausgang an die Kostenstelle, sondern bereits beim Wareneingang und bei der Rechnungslegung kreditwirksam gebucht wurde. Ansonsten wäre die entsprechende Haushaltsstelle doppelt belastet worden. Da das Jahr 2001 vom Kontrollamt für die angestellten Vergleiche herangezogen worden war und mit 1. Jänner 2001 auch die Umstellung auf SAP erfolgte, ergaben sich die erwähnten Abweichungen. In den Folgejahren werden die Ausgaben für Kfz-Ersatzteile wieder im üblichen Trend liegen.

2.4 Das Kontrollamt merkte an, dass im Gegensatz zur Magistratsabteilung 70 bei der

Implementierung des SAP-Systems in den Krankenanstalten und Pflegeheimen des Unternehmens "Wiener Krankenanstaltenverbund" (WKAV) die Einführung von Lagerwarenkrediten nicht erforderlich war. Die Vorgangsweise der Magistratsabteilung 70 widersprach auch der diesbezüglichen haushaltsrechtlichen Bestimmung, dieses Instrumentarium lediglich für Lager anzuwenden, bei denen erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden kann, auf welcher Haushaltsstelle die voranschlagswirksame Verrechnung zu erfolgen hat. Sollte jedoch für den Betrieb des EDV-Systems SAP die Beibehaltung der bestehenden Vorgangsweise unumgänglich sein, wäre bei der Magistratsdirektion eine Änderung der gegenständlichen Bestimmung der Haushaltsordnung anzustreben.

Durch Kontakte zur Unternehmung WKAV war die Magistratsabteilung 70 über das Projekt "Einführung von SAP" zwar nicht im Detail, aber doch überblicksmäßig informiert. Bei Erarbeitung des Konzeptes zum Geschäftsfall "Reservierung durch die Kostenstellen und Warenausgang" wurde seitens der Magistratsabteilung 14 - Automationsunterstützte, elektronische Datenverarbeitung, Informations- und Kommunikationstechnologie (ADV) festgestellt, dass dieser Geschäftsfall über Lagerwarenkredit abzuwickeln ist, da für SAP bei kostenwirksamer Buchung auch der Kostenempfänger bekannt sein muss. Bei Lagerwaren ist der Kostenempfänger jedoch erst zum Zeitpunkt des Warenausgangs und nicht bei der Lieferung bekannt.

Die Magistratsabteilung 70 hat damals auch darauf hingewiesen, dass im WKAV SAP ohne Lagerwarenkredit eingeführt wurde. Die Fachabteilung teilte der Magistratsabteilung 70 damals nach Recherchen beim WKAV mit, dass dort eine andere Version in Verwendung stehe, weshalb diese beiden Systeme auch nicht kompatibel seien. Die Magistratsabteilung 70 war auf die gegenständliche Auskunft der Fachabteilung angewiesen.

Unterstützend zu dieser Vorgangsweise kam noch hinzu, dass auch die Magistratsabteilung 15 - Gesundheitswesen, die auf dem Gebiet Lagerwesen ähnlich wie die Magistratsabteilung 70 strukturiert ist, ebenfalls den Lagerwarenkredit einführen musste.

Diesbezügliche Besprechungen mit der zuständigen Buchhaltungsabteilung 14 - Gesundheit ergaben, dass nichts gegen die geplante Einführung eines Lagerwarenkredites sprach, der letztlich auch vom zuständigen Gemeinderatsausschuss für Gesundheits- und Spitalswesen genehmigt worden war.

3. Kraftfahrzeuge

3.1 Zur Bewältigung ihres Aufgabengebietes standen der Magistratsabteilung 70 im September 2002 100 Kraftfahrzeuge zur Verfügung, die Leitung und Organisation des Fuhrparks sowie des Werkstättenbetriebes oblag dem Fuhrparkleiter.

Grundsätzlich war bei den Kraftfahrzeugen zwischen Einsatzfahrzeugen und sonstigen Kraftwagen, die etwa von der Kfz-Werkstätte oder von der Verwaltung genützt wurden, zu unterscheiden.

3.2 Die Magistratsabteilung 70 verfügte inklusive eines dem Chefarzt zur Verfügung stehenden Kommandowagens der Type "Audi A6 Avant" über insgesamt 91 Einsatzfahrzeuge, die dezentral auf 12 Rettungsstationen verteilt waren.

Für den seit Jänner 2000 weitgehend eingestellten Krankenbeförderungsdienst waren KTW der Type "VW T4" im Einsatz, die - wie bereits erwähnt - in der überwiegenden Zahl danach dem Rettungsdienst als RTW zur Verfügung standen. Zum Jahresbeginn 2001 wurden noch 22 derartige Fahrzeuge für Einsatzfahrten herangezogen, deren Zahl sich jedoch auf Grund laufender Skartierungen bzw. Nutzungsänderungen für Zwecke der Verwaltung bzw. der Kfz-Werkstätte bis zum September 2002 auf sieben reduzierte. Davon wurde ein in der Station Gilmgasse stationiertes Fahrzeug ausschließlich für Neugeborenenintensivtransportleistungen im Rahmen des Kranken-

beförderungsdienstes vorgehalten. Ein zusätzlicher (als Spezialfahrzeug ausgeführter) KTW der Type "Mercedes 811" war in der Station Favoriten für Intensivbettentransportleistungen - die ebenfalls dem Krankenbeförderungsdienst zuzurechnen sind - garagiert.

An Einsatzmitteln der neuen Generation konnte die Magistratsabteilung 70 für den Rettungsdienst auf zwei Kategorien von Fahrzeugen zurückgreifen, nämlich auf die als NAW/RTW ausgeführten Einsatzfahrzeuge der Type "VW LT 35" sowie (seit dem Jahre 1995) auch auf die NEF der Type "VW Passat". Die oben angeführten NAW/RTW, welche so wie die RTW der Type "VW-T4" (d.s. die ehemaligen KTW) für Patiententransporte vorgesehen waren, wurden von jenen Stationen, die bereits über NEF verfügten, grundsätzlich mit einer Besetzung von drei Sanitätern je Einsatz (Tour) als RTW verwendet. Die anderen Stationen nutzten die gegenständlichen Fahrzeuge entweder zusätzlich besetzt mit einem Notarzt je Tour als NAW oder ebenfalls - bei den Touren ohne Notarztbesetzung - als RTW. Die Anzahl dieser zur Verfügung stehenden Fahrzeuge hatte sich von 45 zu Jahresbeginn 2001 auf 60 im September 2002 erhöht.

Bei den ab dem Jahre 1995 in der Magistratsabteilung 70 eingeführten NEF handelte es sich - wie bereits unter Pkt. 1.3 erwähnt - um Spezialkraftwagen, die im Wesentlichen über die Ausstattung eines NAW/RTW - jedoch über keine Patientenbeförderungseinrichtung - verfügten. Die Besetzung dieser Fahrzeuge bestand je Tour grundsätzlich aus einem Arzt und einem Sanitäter. Während zu Beginn des Jahres 2001 von der Magistratsabteilung 70 zehn NEF eingesetzt waren, erhöhte sich deren Anzahl bis September 2002 auf bereits 15 Stück.

Darüber hinaus umfasste der Fuhrpark seit dem Jahr 1991 sechs Fahrzeuge des so genannten Katastrophenzuges (K-Zug), bestehend aus einem geländegängigen Kommandofahrzeug, einem Schwerstverletzten- und einem Leichtverletztentransportmittel sowie je einem Funk-, Küchen- und Rüstwagen. Im Jahre 1993 wurde der K-Zug um einen mit neun Sitzen ausgestatteten Bus ergänzt.

3.3 Schließlich verfügte die Magistratsabteilung 70 zum Zeitpunkt der Einschau über

zwei Kraftwagen der Type "VW-Golf". Ein "VW-Golf" stand wechselweise den Mitarbeitern der Verwaltung und der zweite jenen der Werkstätte zur Verfügung.

Ergänzt wurde der Fuhrpark durch sechs Wirtschaftsfahrzeuge, bei welchen es sich - wie bereits erwähnt - zum Teil um ehemalige KTW handelte, und durch einen Kleinlastkraftwagen.

4. Verhältnis der Zahl der Touren zu den vorgehaltenen Einsatzfahrzeugen

4.1 Zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft (Touren) der Magistratsabteilung 70 für die täglich anfallenden Routineeinsätze ist es notwendig, rund um die Uhr in entsprechendem Ausmaß ärztliches Personal, Sanitäter sowie Kraftfahrzeuge vorzuhalten. Mit Notärzten konnten im Betrachtungszeitraum insgesamt 14 Touren mit Kraftfahrzeugen (NEF sowie NAW) sowie der Notarzhubschrauber besetzt werden. Durch die sukzessive Erhöhung der Zahl an angeschafften NEF stieg die Zahl der einsatzbereiten diesbezüglichen Fahrzeuge von sechs zu Beginn des Jahres 2001 auf neun im September 2002, was zur Folge hatte, dass die Zahl der ständig mit einem Arzt besetzten NAW von acht auf fünf bei gleich bleibender Zahl von mit Ärzten besetzten Touren reduziert werden konnte.

Demgegenüber erhöhte sich im Betrachtungszeitraum Jänner 2001 bis September 2002 die Zahl der rund um die Uhr grundsätzlich nur von Sanitätern besetzten RTW effektiv von ursprünglich 20 auf 23 Touren. Darüber hinaus hielt die Magistratsabteilung 70 täglich für die Dauer von jeweils 13 Stunden tagsüber acht Touren mit RTW - ebenfalls besetzt mit je drei Sanitätern - vor.

4.2 Weiters standen der Magistratsabteilung 70 im Rahmen des so genannten "Rettungsverbundes" insgesamt fünf NAW bzw. RTW anderer Rettungsorganisationen (Rotes Kreuz, Arbeiter-Samariter-Bund, Johanniter-Unfallhilfe) zur Bewältigung von Rettungseinsätzen zur Verfügung. Ab 1. August 2002 konnte sie auf ein weiteres derartiges Fahrzeug des Roten Kreuzes ebenfalls rund um die Uhr zurückgreifen.

Seit 3. Juni 2002 wurden diese Fahrzeuge anderer Organisationen zusätzlich tagsüber von Montag bis Freitag in der Zeit von 7 Uhr bis 19 Uhr durch einen RTW der Johanniter-Unfallhilfe und seit 1. Juli 2002 im selben Zeitausmaß durch einen RTW des Arbeiter-Samariter-Bundes ergänzt.

4.3 Somit war im Betrachtungszeitraum die Zahl der tagsüber für Aufgaben des Rettungsdienstes vorgehaltenen einsatzbereiten Fahrzeuge (Touren) von 42 Magistrate-abteilung 70-eigenen Fahrzeugen (NEF, NAW und RTW) auf 45 (also um mehr als 7 %) und die Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge anderer Rettungsorganisations von fünf auf acht Fahrzeuge (d.s. nahezu mehr als 60 %) erhöht worden.

4.4 Zur Bewältigung der im Jänner 2001 vorgehaltenen 42 Touren verfügte die Magistrate-abteilung 70 über insgesamt 74 Einsatzfahrzeuge und für die 45 Touren im September 2002 über 81 Einsatzfahrzeuge. Die Zahl der in den einzelnen Stationen in Reserve (so genannte "Stehfahrzeuge") bzw. in der Werkstätte stehenden Einsatzfahrzeuge lag daher im Jänner 2001 bei rd. 76 % und im September 2002 bei 80 %.

4.5 Die Sicherstellung der Einsatzbereitschaft des K-Zuges für die Bewältigung von Ereignissen größeren Ausmaßes oblag der Station Zentrale, die zum Zeitpunkt der Einschau des Kontrollamtes zusätzlich zu den Touren rund um die Uhr zwei Sanitäter als Lenker in Einsatzbereitschaft vorhielt, während die restliche Besatzung im Bedarfsfall aus den im Dienst befindlichen Mannschaften abgezogen werden musste.

Ebenso wurden für die mit dem Intensivbettentransporter sowie dem Neugeborenenintensivtransporter durchzuführenden Krankenbeförderungsleistungen im Bedarfsfall Sanitäter der jeweiligen Stationen (Favoriten und Gilmgasse) aus den Dienst habenden Touren abgezogen.

4.6 Nachstehender Tabelle ist die Verteilung der Touren auf die einzelnen Stationen sowie die Zahl der diesen jeweils zugeteilten Einsatzfahrzeuge zu entnehmen. Weiters wurde in der Tabelle stationsweise der jeweilige Anteil an Stehfahrzeugen prozentuell ausgewiesen:

Station inkl. Adresse	Touren NEF 24h	verfügbare Kfz NEF	Anteil Stehfahrzeuge in %	Touren NAW 24h	Touren RTW 24h	Touren RTW 13h	Kfz NAW bzw. RTW	Anteil Stehfahrzeuge in %	sonstige Einsatzfahrzeuge
Zentrale 3, Radetzkystr. 1	2	3	50		4	1	10	100	7+1*)
Arsenal 3, Hüttenbrennerg. 4	1	2	100		3	1	8	100	
Brigittenau 20, Gerhardusg. 1 - 5	1	2	100		3	1	7	75	
Mariahilf 6, Mariahilfer Gürtel 20				2	2	1	8	60	
Penzing 14, Baumgartenstr.7				1		1	3	50	
Hernals 17, Lidlg. 7				2			3	50	
SAN 17 17, Gilmg. 18						3	6	100	1*)
Floridsdorf 21, Schöpfleutnergasse 14 - 16	1	1**)	33		1	1	4***)	100	
Leopoldau 21, Josef-Brazdovics-Str. 4	1	2**)	33		2	1	5	67	
Aspern 22, Wimpffeng. 8	1	1**)	33		1		2	100	
Atzgersdorf 23, Brunner Str. 3-5	1	2	100			2	4	100	
Favoriten 10, Grenzacker-str.1	1	2	100			2	6	100	1*)
Gesamtsumme	9	15	67	5	23	8	66	83	10

*) In der Rettungsstation Zentrale war der gesamte K-Zug sowie der Kommandowagen des Chefarztes untergebracht. Ein KTW der Station SAN 17 wurde ausschließlich für Neugeborenen Transporte verwendet. Bei dem der Station Favoriten zugeordneten Fahrzeug handelte es sich um das Spezialfahrzeug für Intensivbetten Transporte.

***) Der zweite in der Station Leopoldau stationierte NEF diente als gemeinsames NEF-Stehfahrzeug für die gesamte Region Nord, welche die Stationen Aspern, Floridsdorf und Leopoldau umfasste.

****) Ein NAW/RTW-Stehfahrzeug der Station Floridsdorf war wegen Platzmangels in der Garage der Station Leopoldau untergebracht.

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass das Verhältnis der Touren zu den verfügbaren Fahrzeugen und damit der Anteil der Stehfahrzeuge stationsweise sehr unterschiedlich bemessen war. Bei den NEF erschien dem Kontrollamt besonders bemerkenswert, dass für die Aufrechterhaltung von insgesamt drei NEF-Touren in den Bezirken nördlich der Donau seit Jahren ein gemeinsames Stehfahrzeug ausreichend erschien, während etwa in vier anderen Stationen für jedes NEF ein Stehfahrzeug als Reserve vorgehalten wurde.

Ein ähnliches Bild bot sich bei den RTW/NAW, bei denen die Stationen Hernals und

Penzing bei jeweils zwei vorgehaltenen Touren mit je einem Stehfahrzeug das Auslangen fanden, hingegen sieben Stationen für jede NAW/RTW-Tour über ein Stehfahrzeug als Reserve verfügten.

Bezüglich der Nutzung der Fahrzeuge war festzustellen, dass alle Stationen zum Zwecke einer möglichst gleichmäßigen Auslastung die ihnen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge gleichsam im Rotationsprinzip einsetzten. Dies bedeutet, dass etwa jene Stationen, die über zwei Fahrzeuge je Tour verfügten, diese in der Regel im 24-Stunden-Rhythmus wechselweise einsetzten, während die vier den drei Stationen nördlich der Donau zur Verfügung stehenden NEF im Wochenrhythmus rotierten.

4.7 Anhand von unmittelbar in den Stationen durchgeführten Recherchen gewann das Kontrollamt den Eindruck, dass die Leiter aller Stationen, egal, über wie viele Stehfahrzeuge sie verfügten, die Ausstattung ihrer Station mit Einsatzfahrzeugen als ausreichend erachteten. Ebenso äußerten alle Befragten übereinstimmend, dass die eigene Kfz-Werkstätte sehr bemüht sei, durch die rasche Abwicklung von Reparaturen und Wartungsarbeiten den Stand an einsatzbereiten Fahrzeugen möglichst hoch zu halten.

Nachdem einerseits die Beschaffung von Einsatzfahrzeugen für die Stadt Wien mit entsprechend hohen finanziellen Aufwendungen verbunden ist und es sich andererseits offensichtlich bei den Stationen nördlich der Donau bewährt hat, die NEF-Fahrzeuge gleichsam als Pool in der so genannten "Region Nord" mit einem verhältnismäßig geringen Anteil an Stehfahrzeugen zu betreiben, regte das Kontrollamt an, die Synergieeffekte dieser Lösung auch für die Bildung von Fahrzeugreserven bei den NAW/RTW zu nützen. Darüber hinaus erschien es zweckmäßig, einen Zusammenschluss von Stationen zu Regionen in anderen Bezirken Wiens zu überlegen. Eine derartige Regionalisierung war der Magistratsabteilung 70 bereits im Jahre 1996 auch von einer Beratungsfirma empfohlen worden, die von der genannten Dienststelle mit Untersuchungen über die "Neuorganisation des Notarztwageneinsatzkonzeptes (NEF -Konzept)" beauftragt worden war.

Auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung erscheint der Magistratsabteilung 70 eine 1:1-Reservehaltung von Fahrzeugen notwendig, da nicht vorhersehbar ist, in welchem Ausmaß Reparaturen und unfallbedingte Ausfälle der Fahrzeuge anfallen. Durch eine derartige Reserve ist außerdem die Möglichkeit gegeben, bei Großschadensereignissen in kurzer Zeit alle Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen.

Die Magistratsabteilung 70 hat durch die Regionalisierung einen Versuch gestartet, in der Region Nord eine 3:2-Reserve probe-weise einzuführen, wobei diese Vorgangsweise zu einem Zeitpunkt, zu dem die Fahrzeuge älter sind, nicht aufrechtzuerhalten ist.

Bei den nicht zu einer Region zusammengefassten Stationen wird in Zukunft ebenfalls eine 1:1-Reserve angestrebt.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Unter Pkt. 8.5 wurde vom Kontrollamt angeregt, künftig eine Dokumentation der fahrzeugbezogenen Stehzeiten sicherzustellen, wobei die Ermittlung der tatsächlichen Ausfallspitzen über einen längeren Zeitraum hinweg als fundierte Grundlage für die Planung ausreichend erscheinender Fahrzeugreserven dienen sollte.

Die Bewältigung von Großschadensereignissen wird nach Ansicht des Kontrollamtes grundsätzlich nur durch eine koordinierte Zusammenarbeit aller entsprechend ausgerüsteten Einsatzorganisationen zu bewerkstelligen sein. Im Übrigen wird angemerkt, dass im Sinne des gemäß dem Gesetz über Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Katastrophen (Wiener Katastrophenhilfegesetz) erstellten Katastrophenschutzplan im Katastrophenfall alle Rettungs- und Krankenbeförderungsdienste entsprechende Fahrzeuge einschließlich der zugehörigen technischen Sonderausstattung

zur Verfügung zu stellen haben; eine bestimmte Anzahl der von den Organisationen hierfür vorzuhaltenden Fahrzeuge wurde im Katastrophenschutzplan nicht festgelegt.

5. Umsetzung des NEF-Konzeptes

5.1 Die bis zum Jahre 1995 von der Magistratsabteilung 70 ausschließlich gepflogene Vorgangsweise, bei Rettungseinsätzen mit Notärzten diese in einem NAW gemeinsam mit drei Sanitätern zum Einsatzort zu schicken, hatte den Nachteil, dass auch in jenen Fällen, in denen eine Transportbegleitung des Patienten durch den Arzt nicht notwendig erschien, dieser bis zum Ende jedes Einsatzes an das Fahrzeug gebunden war und daher nicht für andere Einsätze zur Verfügung stand. Künftig sollte daher im Sinne des von der erwähnten Beratungsfirma erstellten NEF-Konzeptes den Notärzten gemeinsam mit einem Sanitäter ein "unabhängiges" Fahrzeug (NEF) zur Verfügung stehen, dem im Bedarfsfall eine separate Patiententransporteinheit zuzuteilen wäre.

5.2 In Anbetracht des bereits damals festzustellenden Rückganges der Leistungen des Krankenbeförderungsdienstes der Magistratsabteilung 70 regte die Beratungsfirma weiters an, einen Teil der bis dahin dort gebundenen Fahrzeug- und Personalkapazitäten im Rahmen des NEF-Systems zum Rettungsdienst zur Erhöhung von dessen Transportkapazitäten umzuschichten.

Die diesbezüglichen Überlegungen des Beratungsunternehmens gingen damals davon aus, dass die bis dahin für den Rettungsdienst rund um die Uhr eingesetzten 14 Touren mittels NAW (besetzt mit einem Notarzt und drei Sanitätern) durch 14 NEF-Touren (besetzt mit einem Notarzt und einem Sanitäter) ersetzt sowie die bis dahin rund um die Uhr vorgehaltenen sieben Touren mittels RTW (besetzt mit drei Sanitätern) auf 20 derartige Touren aufgestockt werden sollten. Darüber hinaus war vorgesehen, die im Rettungsdienst zum Einsatz kommenden RTW tagsüber durch sieben KTW, die gemäß der Studie nur mit zwei Sanitätern zu besetzen gewesen wären, zu verstärken.

Vorteile der Einbeziehung von KTW in den Rettungsdienst sahen die Verfasser der Studie

- in zusätzlichen Transportmöglichkeiten in jenen Fällen, in denen kein Arzt notwendig ist,
- im zielorientierteren Einsatz von RTW mit teurer Spezialeinrichtung sowie
- in einer Verstärkung der Einsatzfahrzeuge in den Spitzenzeiten.

5.3 Wie bereits im Pkt. 4.7 erwähnt, wäre nach diesem Konzept eine Änderung der Organisation der Magistratsabteilung 70 insofern vorzunehmen gewesen, als die bisher ausschließlich stationsbezogene Struktur zusätzlich in vier Regionalzonen zusammenzufassen gewesen wäre. Ziel dieser empfohlenen Maßnahme wäre eine stärkere Flexibilität bei der Steuerung des Fuhrparks gewesen, da vorgesehen war, nicht stationsbezogen, sondern in jeder der vier Regionen eine bestimmte Zahl an KTW für den Rettungsdienst vorzuhalten.

5.4 Wie sich bei der Einschau des Kontrollamtes zeigte, waren die von der Beratungsfirma empfohlenen organisatorischen Maßnahmen von der Magistratsabteilung 70 nur zum Teil umgesetzt worden.

Bis September 2002 war die Einführung des NEF in acht der zwölf Rettungsstationen erfolgt, das vorgeschlagene Regionalkonzept war nur für den 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk durch die Einrichtung einer "Region Nord" umgesetzt worden. Weiters hatte die Leitung der Magistratsabteilung 70 auch darauf verzichtet, im Rahmen der Einführung der NEF die qualitativ hochwertigen (mit drei Sanitätern besetzten) Transportfahrzeuge RTW durch mit nur zwei Sanitätern besetzte Transportfahrzeuge (ehemalige KTW) zu ergänzen. Es wurde vielmehr die Einstellung des Krankenbeförderungsdienstes zum Anlass genommen, die dadurch zur Verfügung stehenden KTW entweder durch neu angeschaffte RTW zu ersetzen oder die verbliebenen Fahrzeuge in der Regel ebenfalls als mit drei Sanitätern besetzte RTW im Rettungsdienst zu verwenden.

Diese Vorgangsweise hatte zur Folge, dass bei allen Einsätzen mit NEF, bei denen der Abtransport von Patienten erforderlich war, unabhängig vom Zustand der Person temporär zwei hochwertige Einsatzfahrzeuge sowie ein Notarzt und vier Sanitäter gebun-

den waren. Somit wurde nach Ansicht des Kontrollamtes der Vorteil des NEF-Systems, eine höhere Verfügbarkeit der Notärzte sicherzustellen, zum Teil durch die Bindung eines zusätzlichen Sanitäters gegenüber dem NAW-System wieder wettgemacht.

Darüber hinaus ist die Magistratsabteilung 70 nach Ansicht des Kontrollamtes unter Beibehaltung der vorherrschenden Rahmenbedingungen künftig nicht mehr in der Lage, ohne Personalvermehrungen im Sanitäterbereich eine Ausweitung des NEF-Systems auf jene Stationen vorzunehmen, die derzeit noch mittels NAW ihre Einsätze durchführen.

Derzeit sind Gespräche im Gange, das Dienstsysteem des 24-Stunden-Dienstes durch ein 12,5-Stunden-System zu ersetzen. Daraus resultiert bei Beibehaltung des derzeitigen Qualitätsstandards eine enorme Personalvermehrung. Diese Personalvermehrung kann nur abgefangen werden, wenn die RTW künftig nur mehr mit zwei Sanitätern und die NEF (wie bisher) mit einem Arzt und einem Sanitäter besetzt werden.

Die Magistratsabteilung 70 hat wiederholt versucht, das Dienstsysteem probeweise umzustellen, scheiterte jedoch bisher an der Zustimmung der Personalvertretung.

6. Rettungseinsätze und Berufungsgründe

6.1 Nachdem die Entwicklung der Einsatzzahlen für die vorzuhaltenden Ressourcen der gesamten Einsatzorganisation der Magistratsabteilung 70 und somit auch des Fuhrparks von entscheidender Bedeutung ist, hat das Kontrollamt sowohl die diesbezüglichen Daten als auch die Berufungsgründe in den letzten drei Jahren in seine Betrachtung einbezogen.

Bezüglich der Gesamtanzahl sämtlicher in den Jahren 1999 bis 2001 absolvierten Ausfahrten (ohne Notarzhubschrauber) zeigte sich, dass im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 - bedingt durch die zu Jahresbeginn erfolgte Einstellung des Kranken-

beförderungsdienstes - vorübergehend ein Rückgang der Einsätze zu verzeichnen war. Im Jahr darauf wurden jedoch von der Magistratsabteilung 70 mit rd. 141.500 Ausfahrten bereits wieder ähnlich viele Einsätze absolviert als im Jahr 1999, allerdings mit dem Unterschied, dass es sich nunmehr nahezu zur Gänze um Rettungseinsätze handelte.

Betrachtet man nur die vom Rettungsdienst bewältigten Einsätze im Zeitraum 1999 bis 2000 ohne die bis Ende 1999 noch erfolgten Ausfahrten des Krankenbeförderungsdienstes, so war ein kontinuierlicher Anstieg von rd. 129.900 Einsätzen im Jahr 1999 um rd. 5 % auf etwa 136.400 Ausfahrten im Jahr 2000 sowie um weitere rd. 3,7 % auf ca. 141.500 Einsätze im Jahr 2001 zu verzeichnen.

Wie bereits unter Pkt. 3.2 ausgeführt, war bei den Ausfahrten der Rettung zwischen solchen mit Notarzt (NEF und NAW) sowie jenen Einsätzen zu unterscheiden, bei welchen ein nur mit Sanitätern besetzter RTW ausfährt. Darüber hinaus gab es im Anlassfall Ausfahrten des NEF gemeinsam mit einem RTW bzw. NEF-Einsätze, die in weiterer Folge für den Abtransport des Patienten einen RTW benötigten. Ebenso war es möglich, dass ein RTW zum Einsatzort berufen wurde und im Nachhinein die Unterstützung durch einen Notarzt notwendig erschien.

Insgesamt betrachtet erfolgten im Jahr 2000 mit den NEF und den NAW um rd. 2.200 Ausfahrten weniger als im Jahr 1999, im Jahr 2001 stiegen diese Einsätze gegenüber dem Vorjahr auch nur geringfügig um rd. 400 auf etwa 46.600 Ausfahrten an. Damit war im Betrachtungszeitraum bei diesen Ausfahrten insgesamt ein Rückgang um rd. 3,7 % festzustellen, während hingegen bei den Einsätzen mit den RTW innerhalb dieser drei Jahre ein kontinuierlicher Anstieg um insgesamt rd. 16 % von rd. 81.200 Ausfahrten im Jahr 1999 auf nahezu 94.200 Einsätze im Jahr 2001 zu verzeichnen war. Der Anteil der Ausfahrten der RTW gemeinsam mit einem NEF bzw. in Verbindung mit einer derartigen Ausfahrt lag in allen drei Jahren unter 10 % aller Berufungen der erstgenannten Einsatzmittel.

6.2 Die Festlegung, welches Fahrzeug nach einem eingegangenen Notruf zum Patien-

ten entsandt wurde, erfolgte nach bestimmten Prioritäten von den rund um die Uhr in der Einsatzleitstelle (Rettungsjournal) der Magistratsabteilung 70 tätigen Sanitätern. Hierbei wurde basierend auf den Angaben des Anrufers das bzw. die entsprechende(n) Einsatzmittel (nur NEF, NEF und/oder RTW, nur NAW oder RTW bzw. im Einzelfall zusätzlich Rettungshubschrauber) ausgewählt und dann der bzw. die dem Berufungsort am nächsten befindliche(n) freie(n) Einsatzwagen alarmiert.

Um festzustellen, ob sämtliche im Jahr 2001 vorgehaltenen Touren etwa gleich ausgelastet waren, hat das Kontrollamt die durchschnittlich geleisteten Einsätze stationsweise miteinander verglichen. Anhand dieser Gegenüberstellung war festzustellen, dass insgesamt im Verhältnis zu den vorgehaltenen Touren die Stationen nördlich der Donau etwas weniger, die Stationen Mariahilf und Favoriten hingegen mehr Ausfahrten als die übrigen Rettungsstationen zu bewältigen hatten.

Jene RTW, die nicht rund um die Uhr, sondern nur tagsüber dem Rettungsdienst zur Verfügung standen, bewältigten mit durchschnittlich sieben Ausfahrten innerhalb ihres 13 Stunden dauernden Dienstes im Verhältnis die meisten Einsätze. Bei jenen Fahrzeugen, die rund um die Uhr im Einsatz waren, kamen die mit Notärzten besetzten Wagen auf durchschnittlich neun und die nur mit Sanitätern besetzten RTW auf zehn Ausfahrten innerhalb des 24-Stunden-Dienstes.

6.3 Einer Auswertung der Magistratsabteilung 70 über die Berufungsorte war zu entnehmen, dass der Anteil der Einsätze in Wohnungen sich innerhalb des Betrachtungszeitraumes bei insgesamt steigenden Fallzahlen unverändert hoch im Bereich von rd. 68 % aller Interventionen des Rettungsdienstes bewegte. In absoluten Zahlen betrachtet stiegen die Interventionen innerhalb des Wohnbereiches jedoch mehr als doppelt so stark an als jene in den anderen Bereichen.

6.4 Jeder Intervention des Rettungsdienstes wurde basierend auf den Angaben des Anrufers durch den im Rettungsjournal tätigen Sanitäter eine Priorität zugeordnet, die sich in der Regel automatisch aus der EDV-mäßigen Eingabe eines Einsatzstichwortes ergab. Hiefür wurden vor Jahren für jedes Einsatzmittel je nach Einsatzstichwort

insgesamt fünf Prioritäten (0 bis 4) festgelegt, wobei den dringlichsten Fällen die höchste Prioritätsstufe zugeordnet wurde.

Wie die statistischen Auswertungen der Magistratsabteilung 70 zeigten, war im Jahr 2001 bei rd. zwei Drittel der mehr als 36.000 Interventionen mittels NEF bzw. NAW die Priorität 2 oder 3 gegeben. Demgegenüber waren von den nahezu 84.000 mittels RTW versorgten Patienten rd. 62 % der Prioritätsstufe 1 zugeordnet. In absoluten Zahlen betrachtet stiegen diese Interventionen innerhalb des Betrachtungszeitraumes 1999 bis 2001 am stärksten an.

Anzumerken war, dass für die Einstufung in die Prioritätsstufe 1 für Interventionen mittels RTW insgesamt 21 Einsatzstichwörter zur Verfügung standen, wie "Verkehrsunfall allgemein, Bauchschmerzen allgemein, Harnwegsinfekt, Hexenschuss-Ischiasschmerz, alkoholisiert allgemein, Erkrankung allgemein" etc.

6.5 Vom Kontrollamt war festzustellen, dass dem zum Zeitpunkt der Einschau ungebrochen anhaltenden Trend der stetig steigenden Einsatzzahlen seitens der Leitung der Magistratsabteilung 70 durch die Auflassung des Krankenbeförderungsdienstes und der damit verbundenen Verlagerung dort vorgehaltener Ressourcen zum Rettungsdienst vorerst entgegengewirkt wurde, wobei mit dieser Maßnahme jedoch nur eine vorübergehende Entlastung erreicht werden konnte.

So wurde bereits in dem Bericht des Rechnungshofes, Zl. 0331/34-SL IV/89, über das Ergebnis der Überprüfung der Gebarung des Wiener Rettungs- und Krankenbeförderungsdienstes der Jahre 1985 bis 1987 festgestellt, dass die Wohnungsberufungen stark gestiegen waren, wobei deren Anteil damals noch unter 50 % aller Rettungsberufungen lag.

Der Rechnungshof hielt in seinem damaligen Bericht weiters fest, dass Wohnungseinsätze der Rettung, falls eine lebensbedrohliche Situation oder Lebensgefahr ausgeschlossen werden könne und auch eine anderweitige Hilfe möglich wäre, schon aus Kostengründen zu unterbleiben hätten. Weiters gab er zu erwägen, inwieweit eine

Eindämmung nicht erforderlicher Wohnungsberufungen durch die Zusammenlegung der Notrufe der Rettung und des "Bereitschaftsdienstes für Allgemeinmedizin Wien" (früher "Ärztefunkdienst") bei der nunmehrigen Magistratsabteilung 70 erreicht werden könnte.

Da die Zahl der Wohnungsberufungen seither weiterhin erheblich gestiegen ist, empfahl das Kontrollamt, in Anbetracht der geplanten Erneuerung des Rettungsjournals die oben angeführte Anregung des Rechnungshofes - unter Wahrung der Versorgung der Wiener Bevölkerung - nochmals zu überdenken.

Bei dem "Bereitschaftsdienst für Allgemeinmedizin Wien" handelt es sich gleichsam um den "verlängerten Arm" der niedergelassenen Ärzte, der in der Regel telefonische Beratungen und Hausvisiten an Werktagen in den Nachtstunden von 19.00 Uhr bis 7.00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen rund um die Uhr durchführt.

Organisiert wurde dieser Bereitschaftsdienst in Kooperation zwischen der Wiener Gebietskrankenkasse und der Wiener Ärztekammer. Die Einflussnahme der Stadt Wien beschränkt sich auf einen finanziellen Zuschuss. Die Magistratsabteilung 70 hat in der Vergangenheit mehrmals versucht, eine Zusammenlegung der beiden Notrufe zu erwirken, scheiterte jedoch bereits im Ansatz, da seitens der Stadt Wien die Befürchtung gehegt worden war, dass ihr bei einer Zusammenlegung zusätzliche Kosten erwachsen würden. Die Zweckmäßigkeit einer derartigen Maßnahme steht für die Magistratsabteilung 70 jedoch außer Zweifel.

Weiters erschien es dem Kontrollamt auch im Hinblick auf die oben dargestellte Entwicklung der Interventionsprioritäten zweckmäßig, die endgültigen Diagnosen bei Wohnungsberufungen einer genaueren Analyse zu unterziehen, um künftig auf Grundlage dieser Erkenntnisse entsprechende Maßnahmen zur Gegensteuerung des oben

angeführten Trends setzen zu können.

Vor allem aber vertrat das Kontrollamt die Ansicht, die Umsetzung der in der "Untersuchung über die Neuorganisation des Notarztwageneinsatzkonzeptes" vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich einer stärkeren Regionalisierung sowie eine das bestehende Einsatzkonzept ergänzende Einführung spezieller (nur mit zwei Sanitätern besetzter) Transportfahrzeuge insbesondere während des Tages könnte zu einer besseren Ressourcenverteilung innerhalb des Rettungsdienstes beitragen.

7. Alter der Fahrzeuge, Fahrleistung und Betriebskosten

7.1 Das Durchschnittsalter sämtlicher von der Magistratsabteilung 70 eingesetzten Fahrzeuge lag im Jahr 2001 unter fünf Jahren, wobei zwischen den einzelnen Fahrzeugtypen erhebliche Unterschiede festzustellen waren. So lag das Durchschnittsalter der modernen Einsatzfahrzeuge NAW/RTW bei etwas mehr als drei Jahren und das der NEF erheblich unter vier Jahren, während die KTW, die - wie bereits unter Pkt. 2 erwähnt, sukzessive ersetzt werden - nahezu doppelt so alt waren wie die NAW/RTW. Über die ältesten Fahrzeuge verfügte der K-Zug mit einem Durchschnittsalter von zehn Jahren sowie die Kfz-Werkstätte bzw. die Verwaltung, deren Kraftfahrzeuge im Durchschnitt bereits mehr als neun Jahre in Verwendung standen.

7.2 Im Jahr 2001 legten die Fahrzeuge der Magistratsabteilung 70 insgesamt rd. 1,80 Mio.km zurück, wobei etwa 1,70 Mio.km auf einsatzbezogene Fahrten entfielen. Die höchsten durchschnittlichen Kilometerleistungen erbrachten die NAW/RTW mit mehr als 20.000 km pro Fahrzeug, gefolgt von den NEF mit erheblich über jeweils 17.000 km. Die KTW legten im Jahr 2001 durchschnittlich mehr als 12.000 km pro Fahrzeug zurück. Die geringsten Kilometerleistungen erbrachten die sonstigen Kraftfahrzeuge (Kfz-Werkstätte und Verwaltung) mit durchschnittlich über 8.000 km und der K-Zug mit durchschnittlich über 4.000 km pro Fahrzeug.

7.3 Durch die Einführung des EDV-Softwarepaketes SAP verfügte die Magistratsabteilung 70 seit Jahresbeginn 2001 einerseits über einen fahrzeugbezogenen Kostennachweis betreffend den gesamten Fuhrpark, andererseits wurden die Kosten der

Einsatzfahrzeuge auf vier Kostenstellen "NEF", "NAW/RTW", "KTW" und "K-Zug" aufgeteilt, die Kosten der sonstigen Dienstfahrzeuge hingegen den stationsbezogenen Kostenstellen zugeordnet.

Ein vom Kontrollamt stichprobenweise vorgenommener Vergleich der Kostenstelle "NEF" mit den diesbezüglichen einzelfahrzeugbezogenen Kostennachweisen zeigte nicht unerhebliche Abweichungen, die insbesondere auf die mit der SAP-Einführung verbundenen Probleme beim Nachweis der kalkulatorischen Abschreibung sowie der kalkulatorischen Zinsen zurückzuführen waren. Weiters ergaben sich Differenzen z.B. bei der Zuordnung der Kosten für Versicherungen, da diese nicht immer fahrzeugbezogen verbucht worden waren.

Nach der Systemumstellung im Jahr 2001 mussten - so wie bei jeder Datenübernahme - viele Daten kontrolliert und bei Bedarf (sofern sich Abweichungen durch die Datenüberleitung aus dem Altsystem ergaben) händisch nachgebessert werden. Nicht alle fehlerhaft überspielten Daten waren dabei sofort augenscheinlich, weshalb vereinzelt Korrekturbuchungen auch noch zu späteren Zeitpunkten erfolgten. Andererseits galt es, im anfänglichen Echtbetrieb und speziell im gegenständlich sehr komplizierten Fall der gesamten Fuhrparkabwicklung diverse Probleme zu überwinden und "Spezialfälle" zu verbuchen, die bei den vorangegangenen Tests nicht behandelt werden konnten. Daraus ergaben sich im direkten Datenvergleich die vom Kontrollamt erwähnten Abweichungen zwischen den Kosten der einzelnen Fahrzeuge und den Kostenstellen.

Nachdem im ersten Jahr SAP-Echtbetrieb auch seitens der Magistratsabteilung 70 noch viele Erfahrungen gesammelt wurden, werden die Daten in den Folgejahren sicherlich ausgereifter sein.

Darüber hinaus fiel dem Kontrollamt auf, dass Kosten, wie etwa jene im Zusammen-

hang mit der gem. § 57 Kraftfahrzeuggesetz vorgeschriebenen Fahrzeugüberprüfung, nicht den einzelnen Fahrzeugen zugeordnet, sondern nur pauschal auf die vier Kostenstellen verbucht worden waren. Ebenso erschien es zweckmäßig, die kalkulatorische Abschreibung bei Neuanschaffungen nicht bereits nach der Rechnungsbearbeitung durch das Referat Wirtschaft der Magistratsabteilung 70 vornehmen zu lassen, sondern erst nach tatsächlich erfolgter behördlicher Fahrzeugzulassung. Anhand mehrerer Stichproben zeigte sich nämlich, dass die Zulassung und damit Inbetriebnahme neuer Einsatzfahrzeuge auf Grund der Zeitdifferenz von der Fertigstellung der Fahrzeug-einbauten bis zur Durchführung der Einzelgenehmigung durch die zuständige Landesprüfstelle in der Regel erst mehrere Monate nach der Anlagenaktivierung erfolgte.

Die Einzelzubuchung diverser Daten, wie z.B. der Fahrzeugüberprüfung gem. § 57 Kraftfahrzeuggesetz, zu jedem einzelnen Fahrzeug würde einen erheblichen Mehraufwand für den betreffenden Referenten bedeuten, der mit den bestehenden Personal auf Dauer kaum zu bewerkstelligen wäre. Da es sich in diesen Fällen um Kleinbeträge handelt, würde der entstehende Buchungsaufwand in keiner Relation zum tatsächlichen Nutzen stehen, weshalb seitens der Dienststelle entschieden wurde, in solchen Fällen die Rechnungen auf Kostenstellen und nicht auf die einzelnen Fahrzeuge zu buchen.

Die Anregung des Kontrollamtes, bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen mit der kalkulatorischen Abschreibung erst zum Zeitpunkt der Fahrzeugzulassung zu beginnen, erscheint sinnvoll und die Magistratsabteilung 70 wird sich diesbezüglich mit den SAP-Betreuern der Magistratsabteilung 14 in Verbindung setzen.

7.4 Das Kontrollamt gewann bei der Analyse dieser Mängel den Eindruck, dass trotz der erwähnten Abweichungen die einzelfahrzeugbezogenen Auswertungen durchaus für Vergleiche innerhalb des Jahres 2001 herangezogen werden konnten, da die dargestellten Mängel entweder auf wenige Fahrzeuge (z.B. auf Neuanschaffungen)

beschränkt waren oder aber bestimmte Kostenfaktoren bei allen Fahrzeugen nicht berücksichtigt worden waren und sich somit in Summe gleich auswirkten.

Nachdem den gegenständlichen Auswertungen keine kilometerbezogenen Kosten entnommen werden konnten, hat das Kontrollamt die vom Fuhrparkleiter geführten fahrzeugbezogenen monatlichen Kilometerabrechnungen als Bezugsgröße herangezogen. Dabei zeigte sich, dass die Betriebskosten bei den Fahrzeugkategorien NEF und sonstige Fahrzeuge (Verwaltung, Werkstätte) rd. 0,60 EUR pro km und Fahrzeug betragen und damit am günstigsten waren, während die Fahrzeugkategorie KTW mit durchschnittlich rd. 1,-- EUR diesbezüglich den höchsten Wert aufwies. Bei den NAW/RTW sowie den Fahrzeugen des K-Zuges lagen die Kosten je Fahrzeug und km bei etwa 0,90 EUR.

7.5 Bei einer vertieften Betrachtung der Betriebskosten der einzelnen Fahrzeuge fiel auf, dass bei allen Kategorien in der Regel jene Fahrzeuge mit den Kosten weit über dem Durchschnitt lagen, die im Jahr 2001 im Verhältnis besonders geringe Kilometerleistungen erbracht hatten. Vielfach waren auch die Betriebskosten pro km bei jenen NAW/RTW und KTW auffällig über dem Durchschnitt, die im Laufe des Betrachtungszeitraumes skartiert worden waren. Teils waren bei diesen Fahrzeugen in den Monaten vor der Skartierung noch erhebliche Instandhaltungsleistungen erbracht worden, teils war die Kilometerleistung vor dem Ausscheiden stark zurückgegangen, wodurch sich die Fixkosten entsprechend niederschlugen. Ebenso fiel auf, dass der Intensivbettentransporter auf Grund besonders häufiger Reparaturen bei lediglich 3.792 km Jahresleistung besonders hohe Kosten von über 8,-- EUR pro km verursachte. Mit diesem Fahrzeug waren im Jahr 2001 lediglich 199 Einsätze erfolgt.

Da jedoch den Kosten je Intensivbettentransport in der Höhe von rd. 154,-- EUR in der Regel Einnahmen von rd. 366,-- EUR gegenüberstanden und die Besetzung dieses Spezialtransportfahrzeuges mit Personal erfolgte, das in der Station Favoriten sowieso zur Abdeckung der vorgesehenen Rettungstouren vorgehalten wurde, erschien der Betrieb dieses Fahrzeuges auch aus wirtschaftlicher Sicht weiterhin vertretbar.

7.6 Auch beim K-Zug, der naturgemäß insgesamt eine geringe Kilometerleistung erbrachte, waren sowohl bei den Jahreskilometerleistungen als auch bei der Zahl der Einsätze und somit bei den kilometerbezogenen Kosten erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Fahrzeugen festzustellen. Besonders auffallend waren die Betriebskosten je km bei dem Funkwagen mit zwölf Einsätzen (sowie 22 Dienstfahrten) und dem Küchenwagen mit zwei Einsätzen (und sieben Dienstfahrten) im Jahr 2001. Nachdem beide Fahrzeuge im Jahr 2001 jeweils weniger als 1.000 km zurückgelegt hatten, lagen die Kosten bei rd. 5,60 EUR bzw. rd. 2,10 EUR je km Fahrleistung.

7.7 Von den der Verwaltung und der Kfz-Werkstätte zur Verfügung stehenden Kraftwagen lagen zwei mit Kosten von rd. 2,10 EUR bzw. rd. 1,80 EUR pro km erheblich über dem Durchschnitt, wobei bei diesen beiden Fahrzeugen die Instandhaltungsaufwendungen im Verhältnis zur Jahreskilometerleistung (5.315 bzw. 3.733 km) relativ hoch erschienen.

Seitens der Leitung der Magistratsabteilung 70 sollte bei diesen Fahrzeugen hinterfragt werden, ob diese nicht ausgeschieden und danach die benötigten Fahrleistungen mittels entsprechender organisatorischer Maßnahmen durch andere der Magistratsabteilung 70 zur Verfügung stehende Kraftwagen erbracht werden könnten.

Es ist richtig, dass die der Verwaltung zugeordneten Fahrzeuge im Vergleich zu den Einsatzfahrzeugen eine relativ geringe Jahreskilometerleistung aufweisen und dadurch die anfallenden Kosten je km hoch ausfallen. Durch die räumliche Trennung der Kfz-Werkstätte und der Verwaltung ist eine andere organisatorische Lösung jedoch kaum möglich, da keinesfalls ersatzweise auf Einsatzfahrzeuge zurückgegriffen werden kann. Ein Rangieren eines gemeinsamen Fahrzeuges zwischen den Stationen würde viele Leerkilometer bedeuten, Teilstrecken müssten immer wieder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, wodurch Arbeitszeit blockiert werden würde.

Angemerkt wird, dass bei den gegenständlichen Fahrzeugen jedoch von einer wesentlich längeren Nutzungsdauer ausgegangen werden kann als etwa bei den Einsatzfahrzeugen.

7.8 Da - neben dem Intensivbettentransporter - zwei Fahrzeuge des K-Zuges besonders hohe Betriebskosten je Kilometer verursachten, regte das Kontrollamt an, bei künftig anfallenden größeren Reparaturen Überlegungen anzustellen, ob speziell diese Kraftwagen bei Großeinsätzen künftig unbedingt benötigt werden. Weiters empfahl das Kontrollamt in diesem Zusammenhang, bei einer allfälligen Neuausrichtung des K-Zuges zur Nutzung von Synergieeffekten eine enge Abstimmung mit jenen Einrichtungen der Stadt Wien sowie anderen Organisationen vorzunehmen, die für derartige Einsätze ebenfalls entsprechende Katastropheneinheiten vorhalten. Zweckmäßig erschien hiebei auch, eine künftige Beschaffung neuer Einsatzmittel für den K-Zug gemeinsam mit der Magistratsabteilung 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz vorzunehmen, da auf diesem Wege für die Finanzierung eventuell Mittel aus dem "Katastrophenfonds" in Anspruch genommen werden könnten.

Der derzeitige K-Zug ist zwölf Jahre alt und soll in naher Zukunft ausgetauscht werden. Derzeit finden Gespräche mit der Magistratsdirektion - Krisenmanagement und Sofortmaßnahmen und der Magistratsabteilung 48 - Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark statt, um ein Konzept für die anzuschaffenden Fahrzeuge zu erstellen bzw. um die finanziellen Mittel hierfür zu erhalten. Selbstverständlich sind auch entsprechende Katastropheneinrichtungen bei anderen Organisationen untergebracht, die sich aber nicht auf den Akutfall beziehen, sondern für länger andauernde Ereignisse geschaffen wurden (z.B. Flüchtlingskatastrophen). Es wurde auch mehrmals versucht, den Katastrophenfonds anzusprechen, dies erscheint aber für die Magistratsabteilung 70 auf Grund der derzeitigen gesetzlichen Lage nicht möglich.

Gegenäußerung des Kontrollamtes:

Dem Kontrollamt ist bekannt, dass gemäß dem Bundesgesetz über Maßnahmen zur Vorbeugung und Beseitigung von Katastrophenschäden (Katastrophenfondsgesetz - KatFG 1996 idgF) Fondsmittel für die Beschaffung von Einsatzgeräten zur Beseitigung von Katastrophenschäden im weiteren Sinne angesprochen werden können, wobei die Beschaffung durch die Feuerwehren der Länder zu erfolgen hat.

8. Reparaturen und Instandhaltung, Treibstoffverbrauch

8.1 Die Magistratsabteilung 70 verfügte im Bereich der Station Arsenal über eine eigene, modern ausgestattete Kfz-Werkstätte. Von den in dieser Werkstätte beschäftigten sechs Mechanikern wurden neben den obligatorischen regelmäßigen Servicearbeiten auch die anfallenden Reparaturen an den Kraftfahrzeugen entweder selbst erledigt oder - wenn die Instandsetzung mangels technischer Möglichkeiten nicht selbst vorgenommen werden konnte - Schadensbeurteilungen vorgenommen. Grundsätzlich fremd vergeben wurden Reparaturarbeiten nach Karosserieschäden, da die Werkstätte nicht über eine für diese Tätigkeiten erforderliche Ausstattung verfügte. Ebenso musste die Behebung komplizierter Schäden an der Inneneinrichtung der NAW/RTW im Regelfall einer diesbezüglichen Spezialfachwerkstätte übertragen werden.

Aus den SAP-Auswertungen konnte entnommen werden, dass von den Stationen im Jahr 2001 insgesamt nahezu 1.800 Reparaturaufträge an die Werkstätte herangebracht worden sind, wobei mehr als 200 Aufträge (d.s. rd. 11 % aller Aufträge) im Wert von insgesamt 270.524,83 EUR inkl. USt an andere Kfz-Werkstätten fremd vergeben wurden.

8.2 Wie sich bei der Einschau zeigte, erfolgten die Beauftragungen von Fremdfirmen mit Instandsetzungsarbeiten in der Regel nach der Einholung von drei Angeboten mittels Verhandlungsverfahrens durch den Fuhrparkleiter. Im Laufe des Jahres 2002 wurde von ihm bei zu vergebenden Spenglerarbeiten in zunehmendem Maße auch die von der Magistratsabteilung 48 betriebene Kfz-Werkstätte um Abgabe eines diesbezüg-

lichen Angebotes ersucht, wobei sich herausstellte, dass diese bei bestimmten Aufträgen das günstigste Angebot legte und daher auch mit der Durchführung beauftragt wurde.

8.3 Nachdem die Magistratsabteilung 70 im Betrachtungszeitraum über rd. 100 Fahrzeuge verfügte und im Laufe des Jahres 2001 insgesamt 1.751 Arbeitsaufträge an die Werkstätte ergangen sind, bedeutet dies, dass im Beobachtungszeitraum im Durchschnitt jedes Fahrzeug rd. 18 Instandsetzungs- bzw. servicebedingte Ausfälle zu verzeichnen hatte. In welchem Zeitausmaß die Fahrzeuge infolge von Reparaturen nicht verfügbar waren, konnte jedoch mangels entsprechender Aufzeichnungen nicht erhoben werden.

8.4 Nachstehender Tabelle sind jene Fahrzeuge, welche besonders häufig auf Grund erforderlich erscheinender Reparatur- oder Wartungsarbeiten der Werkstätte gemeldet worden waren, zu entnehmen:

Fahrzeug	Zugelassen im Jahr	Kilometerleistung 2001	Standort 2001	Anzahl der Reparatur- u. Instandh.Arb.	Anzahl d. Unfallschäden
NAW/RTW	1996	25.764	Zentrale, dann Hernals	38	6
NAW/RTW	1998	25.802	Arsenal	40	3
NAW/RTW	1998	25.246	Arsenal	30	3
NAW/RTW	1999	26.285	Arsenal	41	1
NAW/RTW	1999	29.087	Brigittenau	39	6

Anhand der Tabelle zeigt sich, dass es sich bei den gegenständlichen fünf Fahrzeugen ausschließlich um NAW/RTW handelte, wobei lediglich das erstgenannte Fahrzeug, das bereits seit fünf Jahren im Einsatz war, über dem Durchschnittsalter der NAW/RTW von mehr als drei Jahren lag. Die Leistung aller in der Tabelle angeführten NAW/RTW lag über der durchschnittlichen Jahreskilometerleistung dieser Fahrzeugkategorie von über 20.000 km, allerdings gab es eine Reihe anderer NAW/RTW, die auch erheblich über diesen Jahreskilometerleistungen lagen und weniger Werkstättenaufenthalte zu verzeichnen hatten.

Bemerkenswert erschien dem Kontrollamt, dass von den fünf NAW/RTW mit besonders häufigen Reparaturaufträgen drei während des gesamten Jahres 2001 der Station Arsenal zugeordnet waren, wo sich auch die Kfz-Werkstätte der Magistratsabteilung 70 befand.

Fahrzeuge, die nahe der Kfz-Werkstätte stationiert sind, weisen vermehrte Reparaturaufträge auf. Die räumliche Nähe verleitet dazu, auch kleine Defekte sofort zu melden, während bei weiter entfernten Fahrzeugen Kleinigkeiten eher im Zuge von größeren Reparatur- oder Servicearbeiten erledigt werden. Da diese Vorgangsweise aber keine Mehrkosten durch unnötige Kilometerleistungen etc. verursacht und der Fuhrparkleiter die Durchführung solcher Reparaturaufträge entsprechend der vorhandenen freien Kapazitäten koordiniert, kann sie aus Sicht der Dienststellenleitung weiter beibehalten werden.

8.5 Insgesamt gewann das Kontrollamt bezüglich der Abwicklung der Instandsetzungen den Eindruck, dass diese seitens der Kfz-Werkstätte der Magistratsabteilung 70 rasch und unbürokratisch durchgeführt wurden und die Ausfallzeiten in diesen Fällen je Auftrag vielfach nur einen Tag betragen. Anders stellte sich die Situation bei Reparaturen durch Fremdfirmen dar, bei denen grundsätzlich mit längeren, zum Teil nicht unerheblichen Ausfallzeiten gerechnet werden musste.

Es wurde daher empfohlen zu eruieren, welche Leistungen von der Magistratsabteilung 48 bei gleichwertiger Qualität zu günstigeren Preisen als von Fremdfirmen angeboten werden können. Danach erschiene es zweckmäßig, mit der angeführten Dienststelle zu vereinbaren, dass diese mit derartigen Instandsetzungsarbeiten grundsätzlich von der Magistratsabteilung 70 beauftragt wird, wobei festgelegt werden sollte, dass zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft deren Fahrzeuge vordringlich zu reparieren seien.

Die Magistratsabteilung 48 wurde im letzten Jahr immer wieder

mit der Durchführung diverser Reparaturaufträge betraut, wobei die dabei gewonnenen Erfahrungen überwiegend positiv waren. Die Magistratsabteilung 70 wird der diesbezüglichen Empfehlung des Kontrollamtes nachkommen und künftig Reparaturleistungen, die bei gleichwertiger Qualität zu einem günstigeren Preis als von Fremdfirmen angeboten werden, der Magistratsabteilung 48 übertragen.

Das Kontrollamt vertrat weiters die Ansicht, dass eine fahrzeugbezogene Evidenz der Ausfallzeiten gerade bei Einsatzfahrzeugen für die Planung notwendiger Reserven unabdingbar ist und empfahl daher der Magistratsabteilung 70, künftig eine derartige Dokumentation sicherzustellen.

Bezüglich einer Evidenz der Ausfallzeiten wird die Magistratsabteilung 70 mit der Magistratsabteilung 14 die Möglichkeiten einer Abwicklung über SAP und den damit verbundenen Mehraufwand abklären. Prinzipiell besteht gegen diese Empfehlung des Kontrollamtes seitens der Magistratsabteilung 70 kein Einwand.

Darüber hinaus war festzustellen, dass der Fuhrparkleiter, dem die Abwicklung sämtlicher Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie die Leitung und Organisation der Kfz-Werkstätte oblag, nur eingeschränkte EDV-mäßige Zugriffsmöglichkeiten auf fahrzeugbezogene Anlage- und Instandhaltungsdaten besaß. Das Kontrollamt empfahl daher, diesem im Rahmen von entsprechenden Berechtigungen im EDV-System SAP alle fahrzeugrelevanten Daten zur Verfügung zu stellen, um ihn in seinen Entscheidungsfindungen bei der Abwicklung von Skartierungen und Reparaturaufträgen sowie bei seiner Mitwirkung bei Investitionsplanungen im Bereich des Fuhrparks optimal zu unterstützen.

Die Zugriffsberechtigungen für den Fuhrparkleiter werden entsprechend erweitert werden.

8.6 Für die zeitgerechte Betankung der Kraftfahrzeuge war prinzipiell der jeweilige Fahrzeuglenker verantwortlich. Durchgeführt wurden die Betankungen hauptsächlich bei vier von der Magistratsabteilung 70 selbst betriebenen Tankstellen, die sich in den Stationen Arsenal, Favoriten, Leopoldau und Brigittenau befanden und der Verantwortung des jeweiligen Stationsleiters oblagen. Darüber hinaus fanden auch Betankungen bei entsprechenden Einrichtungen der Magistratsabteilung 48 bzw. in Ausnahmefällen bei öffentlichen Tankstellen statt.

Im Zuge der gegenständlichen Prüfung wurde vom Kontrollamt der Treibstoffverbrauch je Fahrzeug im Jahr 2001 erhoben, wobei keine auffälligen Abweichungen festgestellt werden konnten.

Weiters wurden vom Kontrollamt die von der Magistratsabteilung 70 monatlich dokumentierten Treibstoffmehr- und -mindervorfunde in den Tankbehältern eingesehen, die ebenfalls zu keiner Beanstandung Anlass gaben. Formal war hinsichtlich der Abwicklung der Betankung bei den Tankstellen der Magistratsabteilung 70 zu bemängeln, dass keine bestätigten Betankungsbelege vorlagen.

9. Verkehrsunfälle mit den Kraftfahrzeugen

9.1 Das Kontrollamt hat weiters anhand von Erhebungsberichten und statistischen lenkerbezogenen Unterlagen des Jahres 2001 die Zahl der Unfälle mit Kraftfahrzeugen sowie die Unfallhergänge einer Analyse unterzogen.

Insgesamt waren die Fahrzeuge der Magistratsabteilung 70 im Betrachtungszeitraum inklusive der Parkschäden in 149 Fällen in Verkehrsunfälle verwickelt, wobei von den zuständigen Dienststellen bei rund einem Drittel dieser Unfälle die Frage eines Eigen- oder Fremdverschuldens noch nicht endgültig beurteilt worden war. Bei den restlichen Unfallhergängen lag in 41 Fällen Fremd- und in 58 Fällen Eigenverschulden vor.

Bemerkenswert erschien dem Kontrollamt, dass sich beinahe zwei Drittel der von den Lenkern selbstverschuldeten Unfälle beim Zurücksetzen der Fahrzeuge ereignet hatten. Seitens der Magistratsabteilung 70 waren die Bediensteten in Form einer Dienstan-

weisung u.a. darauf aufmerksam gemacht worden, dass bei "schwierigen oder unübersichtlichen Fahrsituationen (z.B. Rückwärtsfahren, Rangieren) jeder Einzelne der mitfahrenden Mannschaft die Aufgabe hat, dem Fahrzeuglenker als Einweiser verantwortungsvoll zu fungieren".

9.2 Im Sinne eines kostenbewussten Umgangs mit den Vermögenswerten der Stadt Wien erschien es dem Kontrollamt zweckmäßig, diese Dienstanweisung zu präzisieren sowie allen Mitarbeitern des Rettungsdienstes in Erinnerung zu rufen und danach bei einem nachweislichen Verstoß gegen diese Anordnung entsprechende Maßnahmen in die Wege zu leiten.

Darüber hinaus gewann das Kontrollamt den Eindruck, dass durch geringfügige bauliche Maßnahmen in den Garagen - wie sie etwa in der Zentrale bereits realisiert wurden - ohne hohe Kosten die häufigen Parkschäden an den Einsatzfahrzeugen ebenfalls reduziert werden könnten.

10. Ausbildung der Einsatzlenker

10.1 Da die im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeuge über eine ständig verbesserte medizinische Ausrüstung verfügten und damit das Gewicht dieser Wagen anstieg, sah sich die Magistratsabteilung 70 veranlasst, jenen bereits im Dienst stehenden Lenkern, die bisher über keinen Führerschein der Gruppe C verfügten, eine diesbezügliche Ausbildung angedeihen zu lassen. Nachdem bereits seit einigen Jahren die mögliche Überschreitung der Gewichtsgrenze bei den Einsatzwagen zur Diskussion stand, war darüber hinaus seit längerem der Besitz des Führscheins der Gruppe C als unabdingbare Voraussetzung für die Aufnahme in den Rettungsdienst festgelegt worden.

10.2 Zur Zeit der Einschau durch das Kontrollamt oblag dem Fuhrparkleiter die Abnahme einer Magistratsabteilung 70-internen Einsatzlenkerprüfung, bei der von den künftigen Lenkern lediglich Ortskenntnisse sowie eine gewisse Fahrpraxis - jedoch nicht unter Einsatzbedingungen - verlangt wurden.

Es lag dem Kontrollamt jedoch ein von der Magistratsabteilung 70 erstelltes Konzept

zur Verbesserung der Einsatzlenkerausbildung vor, das u.a. eine Ausdehnung der Ausbildung in Bezug auf Fahrtechnik - vor allem in schwierigen Situationen - sowie einen umfangreichen Praxisunterricht in Form von 100 vorgeschriebenen Einsatzfahrten unter Anleitung vorsah. Darüber hinaus war gemäß diesem Konzept auch eine künftige jährliche Fortbildung der Lenker im Ausmaß von acht Stunden vorgesehen.

10.3 Das Kontrollamt begrüßte die gegenständlichen Überlegungen der Magistratsabteilung 70 und empfahl im Sinne der Patienten sowie der im Rettungsdienst eingesetzten Mitarbeiter dessen rasche Umsetzung, wobei die Verwirklichung dieser Maßnahmen auch eine Reduktion der Unfallzahlen erwarten lässt.