



KONTROLLAMT DER STADT WIEN

**Rathausstraße 9
A-1082 Wien**

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

e-mail: post@kontrollamt.wien.gv.at

www.kontrollamt.wien.at

DVR: 0000191

KA V - GU 219-1/13

Wien Energie Stromnetz GmbH, Fahrzeugsicherheit, In-
standhaltung und Verwendung des Fuhrparks

Tätigkeitsbericht 2012

KURZFASSUNG

Der Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz verwaltete den Fuhrpark der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie GmbH im Rahmen seiner Zuständigkeit und Aufgabenstellung sorgfältig. Die erforderlichen Genehmigungen für Routentransporte, für technische Fahrzeugänderungen und für die Verwendung von Fahrzeugen für Blaulichtfahrten lagen vor. Die wiederkehrenden Begutachtungen und sonstige Fahrzeugüberprüfungen fanden rechtzeitig statt.

Trotz unveränderter Größe des Versorgungsgebietes stieg die Anzahl der Dienstfahrzeuge vom Jahr 2003 bis zum Jahr 2012 von 353 auf 815 an. Wegen dieser deutlichen Zunahme prüfte das Kontrollamt die Verwendung des Fuhrparks und stellte fest, dass zu einem erheblichen Teil Fahrten nicht erfasst wurden. Das Kontrollamt empfahl daher unter anderem, die flächendeckende Einführung einer zeitgemäßen Dokumentation der Dienstfahrten, die Sicherstellung geeigneter interner Kontrollsysteme und Aufsichtsmaßnahmen sowie die Evaluierung der Größe des Fuhrparks.

Verbesserungspotenzial ergab sich auch hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit von Tankvorgängen von Lastkraftwagen und Arbeitsmaschinen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	7
2. Daten zum Fuhrpark.....	9
3. Erdgasangetriebene Kraftwagen	12
4. Beschaffung und Skartierung von Fahrzeugen.....	13
5. Wartung von Fahrzeugen	15
6. Wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen	15
7. Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung	17
8. Änderungen von Fahrzeugen	17
9. Routentransporte.....	18
10. Einsatzfahrten.....	19
11. Vorfallanalyse	22
12. Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wien Energie Stromnetz GmbH.....	23
13. Heimfahrtgenehmigung mit Dienstkraftfahrzeugen.....	24
14. Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding AG	25
15. Betanken von Dienstfahrzeugen.....	26
16. Fahrleistungen und Kosten des Fuhrparks	29
17. Anonymverfügungen und Auskünfte über Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstfahrzeugen	35
18. Beschwerdemanagement im Zusammenhang mit der Verwendung von Dienstfahrzeugen	38
19. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen in der Direktion	39
20. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen in der Betriebsstelle Baden.....	42
21. Sonstige Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen	45
22. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Durchführung privater Tätigkeiten in den Dienststellen.....	49
23. Resümee	53

24. Zusammenfassung der Empfehlungen	57
--	----

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
BGS.....	Betriebsgebäude Simmering
bzgl.....	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
Co KG.....	Compagnie Kommanditgesellschaft
d.i.	das ist
E-Control	Energie-Control Austria für die Regulierung in der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft
EDV	elektronische Datenverarbeitung
EIWOG 2010	Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz 2010
EIWOG	Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz
EU	Europäische Union
EUR.....	Euro
Fernwärme Wien	Fernwärme Wien Gesellschaft m.b.H
gem.....	gemäß
GmbH.....	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPS.....	global positioning system
i.V.m.	in Verbindung mit
IT	Informationstechnologie
KDV 1967	Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967
KFG 1967	Kraftfahrgesetz 1967
Kfz	Kraftfahrzeug
kg.....	Kilogramm

km.....	Kilometer
kV	Kilovolt
l.....	Liter
lit.	litera
Lkw	Lastkraftwagen
lof.....	land- oder forstwirtschaftlich
lt.....	laut
m	Meter
Mio.EUR	Millionen Euro
Mio.km	Millionen Kilometer
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführt
Pkt.	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
rd.	rund
s.....	siehe
t	Tonne
Tab.	Tabelle
u.a.	unter anderem
u.dgl.	und dergleichen
WeIWG 2005	Wiener Elektrizitätswirtschaftsgesetz 2005
Wien Energie Gasnetz.....	WIEN ENERGIE Gasnetz GmbH
Wien Energie Stromnetz.....	WIEN ENERGIE Stromnetz GmbH
Wien Energie Wienstrom	WIEN ENERGIE Wienstrom GmbH
Wien Energie	WIEN ENERGIE GmbH
Wien IT	Wien IT EDV Dienstleistungs-GmbH & Co KG
Wiener Stadtwerke Holding	WIENER STADTWERKE Holding AG
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

GLOSSAR

GPS

Globales Navigationssystem zur Positionsbestimmung und Zeitmessung.

key account

Kundin bzw. Kunde, die bzw. der für ein Unternehmen eine Schlüsselstellung einnimmt.

klima:aktiv

Österreichische Initiative für Klimaschutz, die Teil einer Klimastrategie ist, die auf eine rasche und breite Markteinführung klimafreundlicher Technologien und Dienstleistungen abzielt.

section control

Einrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr auf bestimmten Messstrecken.

smart metering

Energieverbrauchsmessung mit Stromzählern, die mit zusätzlichen Funktionen wie Fernablesung ausgestattet sind.

unbundling

Entflechtung des Wettbewerbsbereiches vom Netzbereich in der Elektrizitätswirtschaft.

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Einleitung

1.1 Die Wien Energie Stromnetz ist die größte Verteilernetzbetreiberin Österreichs, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Wiener Stadtwerke Holding und wurde wegen der gem. § 26 Abs 3 EIWOG i.V.m. § 55 Abs 2 WeIWG 2005 erforderlichen Entflechtung zwischen Netzbetrieb einerseits und Stromerzeugung und Stromverkauf andererseits gegründet. Die Wien Energie Stromnetz nahm am 1. Oktober 2005 den operativen Betrieb des Stromnetzes auf. Für die Stromerzeugung und den Stromverkauf war zu diesem Zeitpunkt - wie auch zuvor - die ehemalige Wien Energie Wienstrom zuständig.

1.2 Ausgehend von Vorgaben der EU über ein weitergehendes "unbundling", das in Österreich mit dem EIWOG 2010 umgesetzt wurde, übernahm die Wien Energie Stromnetz am 12. Februar 2011 durch Eintragung in das Firmenbuch den regulierten Teil der ehemaligen Wien Energie Wienstrom. Die nicht regulierten - also dem Wettbewerb unterliegenden - Bereiche der ehemaligen Wien Energie Wienstrom wurden am gleichen Tag auf die Wien Energie übertragen. Diese Umgründung wurde rückwirkend mit 1. Oktober 2010 durchgeführt. Der 1. Oktober wurde als Beginn gewählt, da die Geschäftsjahre in den Jahren davor immer an diesem Jahrestag begannen und bis zum 30. September des Folgejahres reichten.

1.3 Angepasst an die Gegebenheiten bei der Wien Energie Stromnetz und ihrer Schwestergesellschaften bzw. ihrer Vorgängerinnen- bzw. Vorgängerorganisationen wird im vorliegenden Bericht bis einschließlich zum Geschäftsjahr 2012 unter Geschäftsjahr ein gegenüber einem Kalenderjahr um drei Monate vorverlegter Zeitraum im Ausmaß von zwölf Monaten verstanden. Erst seit dem Geschäftsjahr 2013 stimmte der Zeitraum des Geschäftsjahres mit dem Kalenderjahr überein. Durch diesen Definitionswechsel ergab sich zwischen den Geschäftsjahren 2012 und 2013 ein Zeitraum von drei Monaten, der in Geschäftsberichten u.dgl. extra auszuweisen war.

1.4 Zum Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung des Kontrollamtes war die Wien Energie Stromnetz für die Instandhaltung, den Betrieb und den Ausbau des Stromnetzes zuständig. Darüber hinaus fielen die Bereiche Netzstrategie und Netzplanung, Regulatormanagement, Netzkundendienst und Verrechnung sowie Datenmanagement und Zählermanagement in ihr Aufgabengebiet.

1.5 Während die Stromproduktion und der Stromvertrieb der Wien Energie vollständig dem Wettbewerb mit anderen Unternehmen unterliegen, hat die Wien Energie Stromnetz in ihrem Versorgungsgebiet eine Monopolstellung. Die Tarife werden deshalb von einem staatlichen Regulator festgelegt, in Österreich ist das die E-Control.

1.6 Das Versorgungsgebiet der Wien Energie Stromnetz umfasst nicht nur ganz Wien, sondern auch bevölkerungsreiche Teile von Niederösterreich und die Stadtgemeinde Neufeld an der Leitha im Burgenland. In Niederösterreich und im Burgenland wird ein weitgehend geschlossenes Gebiet versorgt, das an Wien angrenzt und in südlicher Richtung sogar bis in den Wiener Neustädter Bezirk hineinreicht. In größerer Entfernung von Wien werden noch einzelne Gemeinden im Ybbstal versorgt, die im Nahbereich der von der Wien Energie betriebenen Kraftwerke in Opponitz und in Gaming liegen.

1.7 Für den Betrieb des Stromnetzes ist ein Fuhrpark erforderlich. Der Fuhrpark wurde von der Abteilung Infrastruktur und Bau, Bereich Kraftwagenbetrieb, der Wien Energie Stromnetz verwaltet. Diese Abteilung war vor der am 12. Februar 2011 umgesetzten Umstrukturierung der ehemaligen Wien Energie Wienstrom zugeordnet. Der Bereich Kraftwagenbetrieb betreute im Prüfungszeitpunkt nicht nur die Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz, sondern auch die Dienstwagen, die von der Wien Energie für die Tätigkeiten im Bereich der Stromproduktion und des Stromvertriebes benötigt werden. Die Kosten für die Dienstwagen der Wien Energie wurden lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz der Wien Energie in Rechnung gestellt, wodurch sichergestellt werden sollte, dass für die Tariffestlegung der Wien Energie Stromnetz nur Kosten herangezogen wurden, die für die Erfüllung der eigenen Aufgaben anfielen, und somit eine Quersubventionierung unterbleibt.

2. Daten zum Fuhrpark

2.1 Der von der Wien Energie Stromnetz verwaltete Fuhrpark umfasste im Prüfungszeitpunkt eine große Anzahl von Fahrzeugen. Die Fahrzeuge gehörten verschiedenen Fahrzeugklassen an. In erster Linie waren Kraftwagen der Klassen M1 und N1 im Einsatz. Der Fuhrpark wurde im Geschäftsjahr 2012 deutlich vergrößert, wie die Tab. 1 zeigt.

Fahrzeugart bzw. Fahrzeugklasse	2009	2010	2011	2012
M1	268	258	255	262
N1	270	297	300	412
N2	23	20	22	23
N3	16	15	18	19
Sattelzugfahrzeug	1	1	1	1
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen	8	8	6	6
lof - Zugmaschinen	1	1	1	1
Spezialkraftwagen - Messwagen	3	4	4	4
O1	26	26	26	25
O2	43	45	45	44
O3	17	17	16	16
O4	2	1	2	2
Summe	678	693	696	815

Tab. 1: Entwicklung der Anzahl der am Ende des jeweiligen Geschäftsjahres angemeldeten Dienstfahrzeuge über die Geschäftsjahre 2009 bis 2012, geordnet nach Fahrzeugart bzw. Fahrzeugklasse

2.2 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.

Fahrzeugklasse	Bedeutung
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

Tab. 2: Bedeutung von Fahrzeugklassen nach EU-Klassifikation

2.3 Der überwiegende Teil der Fahrzeuge war bei der Wien Energie Stromnetz eingesetzt. Von den insgesamt 815 Fahrzeugen mit Stand vom 30. September 2012 waren

101 Fahrzeuge der Wien Energie, Tätigkeitsbereich Strom, zugeordnet. Die Wien Energie verfügte auch für die anderen Tätigkeitsbereiche Gas und Fernwärme über Fahrzeuge, die aber nicht von der Wien Energie Stromnetz verwaltet wurden und daher in diesem Bericht keinen Prüfgegenstand bilden. Zur Vereinfachung der Nomenklatur ist im Folgenden unter Wien Energie immer nur der Tätigkeitsbereich Strom der Wien Energie gemeint.

2.4 Am Ende des Geschäftsjahres 2003 lag der Bestand an Dienstfahrzeugen noch bei insgesamt 353 anstelle von 815 am Ende des Geschäftsjahres 2012. Die deutliche Erhöhung an Dienstfahrzeugen ergab sich nach den Angaben der Wien Energie Stromnetz durch mehrfache Systemveränderungen beim Fuhrpark, bei denen es darum ging, die Entschädigungen für Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen zu reduzieren, die Berufsschauffeurinnen bzw. Berufsschauffeure durch Selbstfahrerinnen bzw. Selbstfahrer zu ersetzen und die Mobilität der Außendienstmitarbeiterinnen bzw. Außendienstmitarbeiter zum Vorteil der Stromkundinnen bzw. Stromkunden deutlich zu verbessern. Mit dem vermehrten Fahrzeugbestand wurde nach Ansicht der Wien Energie Stromnetz eine effektivere Betriebsführung in Bezug auf die Anreisezeiten erreicht. Außerdem sollten lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz der Bereitschafts- und Störungsdienst und die Attraktivität als Arbeitgeberin für Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer auf das sonst übliche Niveau gebracht werden.

2.5 Der Personalstand der Berufsschauffeurinnen bzw. Berufsschauffeure betrug mit Stand vom 1. Jänner 2006 45 Personen. Davon wurden 40 Personen am 1. April 2006 vom Bereich Kraftwagenbetrieb in verschiedene andere Abteilungen versetzt und in weiterer Folge als selbstfahrende Monteurinnen bzw. Monteure eingesetzt. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Kontrollamtsprüfung gab es im Bereich Kraftwagenbetrieb keine Berufsschauffeurinnen bzw. Berufsschauffeure mehr. Die Umstellung von einem System, bei dem Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter von Berufsschauffeurinnen bzw. Berufsschauffeure zum jeweiligen Ort der Dienstverrichtung gebracht werden, auf ein System, bei dem die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter selbst zum Dienstort fahren, war lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz beispielsweise wegen betriebsinterner Widerstände nicht immer einfach. Schließlich gelang es aber lt. Mitteilung der Wien Energie Stromnetz

durch gute Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter zum Selbstfahren zu motivieren und somit den Systemwechsel vollständig umzusetzen.

2.6 Der Fuhrpark ist auf verschiedene Betriebsstandorte aufgeteilt. Den größten Anteil an Dienstfahrzeugen wiesen mit Stand vom 30. September 2012 die in der Direktion und im BGS angesiedelten Dienststellen auf, s. Tab. 3.

Standort	Anzahl
Baden	26
BGS	211
Direktion	310
Ebenfurth	14
Hennersdorf	1
Kagran	46
Klosterneuburg	15
Kraftwerk Donaustadt	8
Kraftwerk Simmering	11
Liesing	15
Mödling	27
Opponitz	12
Ottakring	8
Purkersdorf	11
Schwechat	16
Sittendorf	6
Süd	2
Südbahn	4
Town Town	71
Wien IT	1
Summe	815

Tab. 3: Zuordnung der Dienstfahrzeuge zu Standorten von Dienststellen, Stand vom 30. September 2012

2.7 Die Fahrzeuge an den Standorten Town Town, Kraftwerk Donaustadt und Kraftwerk Simmering waren ausschließlich der Wien Energie zugeordnet. Die restlichen elf Fahrzeuge der Wien Energie verteilten sich auf die Standorte Baden, BGS, Direktion, Klosterneuburg, Mödling, Purkersdorf und Schwechat.

2.8 Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge betrug am 30. September 2012 rd. sieben Jahre. Schwere Kraftwagen und insbesondere Anhänger waren - durchschnittlich gesehen - zu diesem Zeitpunkt z.T. deutlich länger im Einsatz als Kraftwagen der Klassen M1 und N1, wie die Tab. 4 zeigt.

Fahrzeugart bzw. Fahrzeugklasse	Durchschnittsalter in Jahren
M1	6,35
N1	4,02
N2	7,60
N3	7,96
Sattelzugfahrzeug	14,00
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen	8,05
lof - Zugmaschinen	1,08
Spezialkraftwagen - Messwagen	6,21
O1	24,34
O2	18,31
O3	27,87
O4	8,92
Summe	6,88

Tab. 4: Durchschnittsalter der Dienstfahrzeuge mit Stand vom 30. September 2012, geordnet nach Fahrzeugart bzw. Fahrzeugklasse

3. Erdgasangetriebene Kraftwagen

3.1 Die Wien Energie Stromnetz bzw. ihre Vorgängerorganisation beschaffte seit dem Geschäftsjahr 2006 erdgasangetriebene Kraftwagen der Klassen M1 und N1.

Geschäftsjahr	Anzahl	Fahrleistung in km
2009	58	405.516
2010	79	879.066
2011	81	1.008.954
2012	83	1.010.286

Tab. 5: Entwicklung der Anzahl der am Ende des jeweiligen Geschäftsjahres angemeldeten Dienstwagen mit Erdgasantrieb der Klassen M1 und N1 und der damit insgesamt erbrachten Fahrleistung in km für die Geschäftsjahre 2009 bis 2012

Der Vergleich der Anzahl der erdgasangetriebenen Kraftwagen aus Tab. 5 mit der Gesamtzahl der entsprechenden Kraftwagen aus Tab. 1 ergibt für die Klassen M1 und N1 zusammengerechnet einen Anteil von erdgasangetriebenen Kraftwagen von rd. 12 % mit Stand vom 30. September 2012. 589 Kraftwagen der Klassen M1 und N1 hatten für den Hauptantrieb des Fahrzeuges mit Stand vom 30. September 2012 einen Dieselmotor und zwei einen Benzinmotor. Der Anteil an Kraftwagen der Klassen M1 und N1 mit Dieselmotor überwog somit stark und betrug am 30. September 2012 rd. 87 %.

3.2 Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zeichnete die ehemalige Wien Energie Wienstrom im Jahr 2010 für die teilweise Um-

stellung des Fuhrparks auf erdgasangetriebene Kraftwagen im Rahmen des klima:aktiv-Programmes aus.

3.3 Für erdgasangetriebene Kraftwagen muss gem. § 7e KDV 1967 eine Betriebsvorschrift und ein Betriebsbuch vorhanden sein, wobei die Betriebsvorschrift die allgemein für die Handhabung von Erdgas als Kraftstoff geltenden Regeln sowie die im Hinblick auf den Bau und die Ausrüstung des Fahrzeuges einzuhaltenden Bedienungsanweisungen zu enthalten hat. Dazu gehören u.a. die Anleitung für die ordnungsgemäße Bedienung der Fahrzeuggasanlage und die Hinweise auf die erforderliche Durchführung der wiederkehrenden Überprüfungen der Fahrzeuggasanlage.

Das Betriebsbuch ist ein Dokument, in das u.a. die Herstellernummern der Erdgastanks und der Zeitpunkt sowie der Umfang der durchgeführten wiederkehrenden Überprüfungen einzutragen ist.

3.4 Das Kontrollamt ließ sich die Betriebsvorschrift und das Betriebsbuch eines stichprobenweise ausgewählten erdgasangetriebenen Kraftwagens der Wien Energie Stromnetz vorlegen. Die entsprechenden Unterlagen waren vorhanden. Die Einschau des Kontrollamtes ergab, dass sie ordnungsgemäß geführt worden waren.

4. Beschaffung und Skartierung von Fahrzeugen

4.1 Ausgehend von einer Erhebung des mehrjährigen Bedarfes an Kfz ermittelte die ehemalige Wien Energie Wienstrom im August 2011 über ein Vergabeverfahren eine Vertragspartnerin für die Lieferung von Kfz mit Dieselantrieb bis 3,5 t Gesamtgewicht. Der Vertrag wurde für eine Vertragsdauer von drei Jahren abgeschlossen und sah optional die Möglichkeit einer zweimaligen Verlängerung um jeweils ein Jahr vor.

4.2 Für die Lieferung von erdgasangetriebenen Kfz bestand übergreifend gemeinsam mit anderen Unternehmen der Wiener Stadtwerke Holding seit 1. Oktober 2010 ein dreijähriger Vertrag mit einer weiteren Auftragnehmerin, wobei optional die Möglichkeit eingeräumt wurde, den Vertrag um ein Jahr zu verlängern.

4.3 Neben den genannten Verträgen gab es noch Verträge mit Fahrzeughändlerinnen bzw. Fahrzeughändlern für die Beschaffung von Fahrzeugen mit kleinen Stückzahlen. Die inhaltliche Richtigkeit dieser Vergabeverfahren war nicht Gegenstand dieser Einschau des Kontrollamtes.

4.4 Die Wien Energie Stromnetz schlug im Geschäftsjahr 2012 bei der Beschaffung von Fahrzeugen einen neuen Weg ein. Um den betriebsinternen Ausschreibungsaufwand zu reduzieren und durch Mengenbündelung Einsparungen beim Anschaffungspreis je Fahrzeug zu erzielen, wurde die Beschaffung von allradgetriebenen Kfz über die Bundesbeschaffungs-GmbH abgewickelt.

4.5 Im Zuge der jährlichen Wirtschaftsplanung wird von der Wien Energie Stromnetz der voraussichtliche Jahresbedarf an Dienstfahrzeugen festgelegt. Der Bedarf setzt sich aus Ersatzanschaffungen und sogenannten Neuanschaffungen zusammen. Ob sich die Notwendigkeit des Ausscheidens eines Dienstfahrzeuges ergibt, wurde vom Bereich Kraftwagenbetrieb nach den Kriterien Baujahr, erbrachte Kilometerleistung, anliegender Reparaturbedarf und technischer Zustand beurteilt. Grundsätzlich wurden Kraftwagen der Klasse M1 nach Zurücklegung von rd. 170.000 km verstärkt auf ihre Funktionstauglichkeit hin beobachtet und schließlich nach rd. 200.000 km ausgeschieden. Für Dienstwagen der Klasse N1 galt diese Vorgangsweise analog, allerdings betrogen die Grenzen für die relevanten km-Leistungen 200.000 km bzw. 250.000 km. Bei Dienstfahrzeugen anderer Klassen wie beispielsweise schwere Lkw wurde die Notwendigkeit einer Skartierung gesondert betrachtet und im Einzelfall entschieden, da diese aufgrund ihres Einsatzzweckes meist eine relativ geringe km-Leistung aufweisen. Übliche Nutzungsdauern von Dienstwagen lagen bei acht bis zwölf Jahren. Das Erfordernis einer Neuanschaffung musste von der anfordernden Abteilung begründet werden. Die Genehmigung einer durch die Neuanschaffung verursachten Vergrößerung des Fuhrparks erfolgte durch die Geschäftsführung.

4.6 Für die Ersatzanschaffungen des Geschäftsjahres 2013 wurden im Rahmen der Wirtschaftsplanung Kosten in Höhe von 1.252.890,- EUR angesetzt, wovon 56.410,- EUR auf die Wien Energie entfielen. Für Vergrößerungen des Fuhrparks wurden für das

Geschäftsjahr 2013 309.010,-- EUR vorgesehen, wovon der entsprechende Anteil der Wien Energie bei 132.495,-- EUR lag.

5. Wartung von Fahrzeugen

5.1 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz wartete die Fahrzeuge der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie selbst. Die dafür erforderlichen Betriebsräume mit einer Kfz-Werkstättenausrüstung sind im BGS in der 7. Haidequerstraße 6 im 11. Wiener Gemeindebezirk und im Kellergeschoß der Betriebsgarage der Direktion in der Rummelhardtgasse 5 - 7 im 9. Wiener Gemeindebezirk vorhanden. Für die Wartung und etwaige Reparaturen von Fahrzeugen standen der Werkstättenleitung fünf Kfz-Techniker und zwei Spengler zur Verfügung. Außerdem stattete der Bereich Kraftwagenbetrieb Fahrzeuge mit zusätzlichen Ausstattungen beispielsweise für den Blaulichteinsatz aus und beklebte Neufahrzeuge mit der Unternehmensaufschrift.

5.2 Der Bereich Kraftwagenbetrieb orientierte sich bei der Durchführung der Wartungsarbeiten an den Service- und Wartungsplänen der jeweiligen Fahrzeugherstellerinnen bzw. Fahrzeughersteller. Als Hilfestellung für den zeitgerechten Beginn der Arbeiten dient ein EDV-Programm, in dem die Service- und Wartungspläne für jedes betreute Fahrzeug hinterlegt sind. Aus ökonomischen Gründen wurde nach Abschluss des Jahreservices an einem Fahrzeug erforderlichenfalls gleich die wiederkehrende Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 vorgenommen.

6. Wiederkehrende Begutachtung von Fahrzeugen

6.1 Die Wien Energie Stromnetz führte die wiederkehrende Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 an Kraftwagen und Anhängern der Wien Energie Stromnetz und Wien Energie am Standort BGS, 7. Haidequerstraße 6 im 11. Wiener Gemeindebezirk, selbst durch. Dazu erhielt der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz eine behördliche Ermächtigung, da die dafür erforderlichen Ressourcen wie technische Geräte zur Fahrzeugprüfung und fachlich geeignete Personen vorhanden waren. Der letztgültige Ermächtigungsbescheid wurde im Zuge der Anzeige der Änderung des Firmenwortlautes der ehemaligen Wien Energie Wienstrom auf Wien Energie Stromnetz am 10. März 2011 von der Magistratsabteilung 46 ausgestellt. Die Magistratsabtei-

lung 46 ist in Wien u.a. als Behörde für Kraftfahrangelegenheiten tätig. Der Umfang der Ermächtigung umfasste zumindest alle bei der Wien Energie Stromnetz und Wien Energie in Verwendung stehenden Arten von Kraftwagen und Anhängern. Darüber hinaus wären auch wiederkehrende Begutachtungen von Autobussen möglich gewesen, die aber bei den von der Wien Energie Stromnetz verwalteten Fahrzeugen nicht vorkamen.

6.2 Die Magistratsabteilung 46 führte am 16. Juni 2011 beim Bereich Kraftwagenbetrieb im BGS eine Revision gem. § 57a Abs 2a KFG 1967 durch. 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. Die Prüfung der Behörde ergab einen im Wesentlichen ordnungsgemäßen Betrieb, der nur leichte Mängel aufwies.

6.3 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz bzw. ihrer Vorgängerin stellte im Zeitraum vom 1. Oktober 2008 bis zum 3. April 2012 insgesamt 2.585 Begutachtungsplaketten aus, wobei in die genannte Zahl auch Ersatzplaketten mit eingerechnet sind. Die Ausstellung von Ersatzplaketten wird beispielsweise zum Ersatz von Begutachtungsplaketten, die beim Eiskratzen auf der Windschutzscheibe beschädigt werden, durchgeführt und erfordert keine neuerliche Fahrzeugprüfung. Die Anzahl der Ersatzplaketten war im Vergleich zur Anzahl der aufgrund von Fahrzeugprüfungen ausgestellten Begutachtungsplaketten sehr gering.

6.4 Bis zum 13. Dezember 2010 wurden wiederkehrende Begutachtungen gem. § 57a KFG 1967 nicht nur im BGS, sondern auch in der Werkstätte der ehemaligen Wien Energie Wienstrom in der Rummelhardtgasse 5 - 7 im 9. Wiener Gemeindebezirk durchgeführt. Vom 1. Oktober 2008 bis 13. Dezember 2010 wurden dort insgesamt 520 Begutachtungsplaketten für Kraftwagen der Klassen M1 und N1 ausgestellt. Diese Anzahl ist in der oben genannten gesamten Anzahl von 2.585 Begutachtungsplaketten enthalten.

6.5 Zum stark überwiegenden Teil wurden die wiederkehrenden Begutachtungen für Kraftwagen und Anhänger der Wien Energie Stromnetz bzw. der Wien Energie erstellt.

Darüber hinaus wurden vereinzelt auch wiederkehrende Begutachtungen von Kraftwagen und Anhängern anderer Unternehmungen wie beispielsweise jene der Wien Energie Gasnetz und der Fernwärme Wien durchgeführt.

7. Prüfungen gemäß Arbeitsmittelverordnung

7.1 57 Fahrzeuge der Wien Energie Stromnetz und Wien Energie waren mit Stand vom 16. März 2012 wegen ihres Verwendungszweckes mit Seilwinden, Kränen, Ladebordwänden oder mit Hubsteigern ausgerüstet. Diese Arbeitsmittel sind gemäß AM-VO vor ihrer ersten Inbetriebnahme und darauffolgend in regelmäßigen Zeitabständen prüfpflichtig. An den Dienstfahrzeugen waren elf Hebebühnen, 15 Kräne, 19 Ladebordwände und 22 Seilwinden in Verwendung. Einige Fahrzeuge waren nicht nur mit einem Arbeitsmittel, sondern mit zwei oder auch drei Arbeitsmitteln ausgerüstet.

7.2 Das Kontrollamt nahm stichprobenweise Einschau in die Prüfbücher über die Durchführung von Prüfungen an Arbeitsmitteln gemäß AM-VO. Die Prüfbücher belegten, dass die Prüfungen vollständig und rechtzeitig von einem Ziviltechniker bzw. von einer autorisierten Prüfanstalt durchgeführt worden waren. Aus wirtschaftlichen Gründen wurden vom Bereich Kraftwagenbetrieb möglichst viele Fahrzeuge, bei denen eine Prüfung entsprechend dem vorgegebenen Prüfintervall anlag, zur gleichen Zeit der Prüfung durch die externen Prüforgane zugeführt.

8. Änderungen von Fahrzeugen

8.1 Serienmäßig ausgestattete Fahrzeuge wurden von der Wien Energie Stromnetz bzw. von ihrer Vorgängerorganisation technischen Änderungen unterzogen, um für den jeweiligen Verwendungszweck geeignet zu sein. Änderungen an Fahrzeugen sind gem. § 33 KFG 1967 in bestimmten Fällen behördlich anzeigepflichtig, sofern sie die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges beeinflussen.

8.2 Das Kontrollamt prüfte stichprobenweise, ob der Anbau einer Bergwinde, eines Hardtops und eines fest mit dem Fahrzeug verbundenen Dachträgers an einem Lkw mit geschlossenem Aufbau und offenem Laderaum ordnungsgemäß der zuständigen Behörde angezeigt worden war. Die Einschau des Kontrollamtes ergab, dass alle erforder-

lichen Änderungseintragungen der Magistratsabteilung 46 vorhanden waren. Außerdem konnte für die Bergwinde ein Prüfbuch für Krane und Hebezeuge vorgelegt werden, das alle gemäß AM-VO erforderlichen Prüfbefunde enthielt. Das geprüfte Fahrzeug war ein Einsatzfahrzeug. Die dafür erforderliche Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern lag ebenfalls vor.

9. Routentransporte

9.1 Die Wien Energie Stromnetz führte regelmäßig übergroße Transporte durch. Dabei wurde jeweils ein 110 kV-Prüfgestell vom BGS der Wien Energie Stromnetz zu einem anderen Unternehmen und wieder zurück transportiert. Prüfgestelle werden beispielsweise für die Prüfung von Hochspannungsmuffen herangezogen. Im Zeitraum vom 15. Jänner 2008 bis zum 15. Oktober 2012 fielen insgesamt elf Transporte von Prüfgestellen an. Das transportierte Prüfgestell wies eine Länge von 7 m, eine Breite von 3 m und eine Höhe von 3,20 m auf. Das Gewicht des Prüfgestells betrug 3 t. Da das Prüfgestell unteilbar war, und die Breite mehr als die für den uneingeschränkten Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen gem. § 4 Abs 6 Z 2 lit. b KFG 1967 zulässige Breite von 2,55 m betrug, musste das Prüfgestell mit einem sogenannten Routentransport geführt werden. Für den Routentransport stand der Wien Energie Stromnetz ein betriebseigenes Sattelkraftfahrzeug zur Verfügung, das aus einem Sattelzugfahrzeug und einem Sattelanhänger bestand. Durch die Beladung des verwendeten Sattelanhängers ergab sich außerdem eine Gesamthöhe von 4,10 m, die höher lag als die gem. § 4 Abs 6 Z 1 KFG 1967 höchstens zulässige Höhe von 4 m.

9.2 Die für die Routentransporte erforderlichen Zulassungen gem. § 40 Abs 3 KFG 1967 wurden bei der Magistratsabteilung 46 eingeholt. Diese genehmigte die vorgesehenen Routen für die übergroßen Transporte unter Bedingungen. Zu den Bedingungen zählten u.a. der Einsatz von geeigneten Begleitfahrzeugen, die Durchführung des Transportes während der verkehrsschwachen Zeit und die deutliche Kennzeichnung der seitlichen Begrenzung des Ladegutes. Außerdem wurde vorgeschrieben, dass wegen der Höhe des Transportes auf Durchlässe, Oberleitungen, Einrichtungen der öffentlichen Beleuchtung, Verkehrsampeln und Alleebäume Bedacht zu nehmen war.

10. Einsatzfahrten

10.1 Die Wien Energie Stromnetz verwaltete mit Stand vom 18. Oktober 2012 insgesamt 182 Einsatzfahrzeuge mit Tonfolgehörnern, wovon 52 Fahrzeuge mit abnehmbaren Warnleuchten mit Blaulicht und 130 mit fix montierten Warnleuchten mit Blaulicht ausgerüstet waren. Die Fahrzeuge waren auf mehrere Abteilungen und auf verschiedene Standorte im Versorgungsgebiet der Wien Energie Stromnetz aufgeteilt. Dem Geschäftsfeld für Netzdienstleistungen der Wien Energie Stromnetz waren mit 164 Fahrzeugen die meisten Einsatzfahrzeuge zugeordnet, da es u.a. im Betrieb der Kabel- und Freileitungsnetze, der Umspann- und Unterwerke, der Schalthäuser, Netzumspanneranlagen sowie bei den Netz- und Hausanschlüssen zu Situationen mit Gefahr im Verzug bzw. zu schwerwiegenden Situationen für die öffentliche Versorgung mit elektrischem Strom kommen kann. Darüber hinaus standen auch in den Kraftwerken Donau- stadt und Simmering des Geschäftsfeldes Thermische Erzeugung der Wien Energie insgesamt vier Einsatzfahrzeuge zur Verfügung, im Fuhrpark der Hauptabteilung Zählerwesen und allgemeiner Service der Wien Energie Stromnetz waren es 14 Einsatzfahrzeuge.

10.2 Für Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht an Fahrzeugen im sogenannten öffentlichen Hilfsdienst besteht gem. § 20 Abs 5 KFG 1967 Bewilligungspflicht. Das gilt auch für das Anbringen von Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden, verschieden hohen Tönen. Als öffentlicher Hilfsdienst ist ein Dienst anzusehen, dessen Einsatz von wesentlicher Bedeutung für die Allgemeinheit ist, wie etwa die Wiederherstellung einer unterbrochenen Versorgung mit lebenswichtigen Gütern wie beispielsweise mit elektrischem Strom.

10.3 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz beantragte bei der zuständigen Behörde in Wien, d.i. die Magistratsabteilung 46, die Bewilligungen für die Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern an den Einsatzfahrzeugen. Die Magistratsabteilung 46 bewilligte unter bestimmten Bedingungen den Blaulichteinsatz. Dazu gehörte das Erfordernis von Aufzeichnungen über die Einsatzfahrt. So war die Einsatzfahrt mit einer fortlaufenden Nummer zu versehen, das Datum, sowie der Beginn und das Ende der Einsatzfahrt waren anzugeben. Darüber hinaus waren der Zweck und die

Veranlasserin bzw. der Veranlasser der Einsatzfahrt festzuhalten. Außerdem war die Route der Einsatzfahrt und die Lenkerin bzw. der Lenker der Einsatzfahrt aufzuzeichnen.

10.4 Eine weitere Bedingung in den Bewilligungen war die nachweisliche Kenntnisnahme des Inhaltes des Bewilligungsbescheides des Einsatzfahrzeuges und der in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen für Einsatzfahrten durch die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen. Die Wien Energie Stromnetz konnte dem Kontrollamt keine Unterlagen über die nachweisliche Kenntnisnahme der sogenannten Blaulichtbescheide vorlegen. Der Bereich Kraftwagenbetrieb veranlasste jedoch mit Beginn des Geschäftsjahres 2012, dass die Namen der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter bei der Übernahme von Neufahrzeugen mit Blaulichtausstattung vermerkt werden und bei der Übergabe der Fahrzeugdokumente auch der Bescheid über die Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern ausgehändigt wird.

10.5 Diese Maßnahme erschien dem Kontrollamt als noch nicht zur Gänze ausreichend, da die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie aufgrund einer Auflage aus den Bescheiden über die Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern nachweislich vom Inhalt der Bewilligung in Kenntnis zu setzen und über die diesbezüglich in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen zu informieren sind. Das Kontrollamt empfahl daher der Wien Energie Stromnetz in Zusammenarbeit mit der Wien Energie, die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie die entsprechende Kenntnisnahme mit Unterschrift bestätigen zu lassen und über die Kenntnisnahme nachvollziehbare Unterlagen anzulegen.

10.6 Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen sind bei Einsatzfahrten nicht an Verkehrsverbote oder an Verkehrsbeschränkungen gebunden, sofern hierbei nicht Personen gefährdet oder Sachen beschädigt werden. Bei Einsatzfahrten kann es beispielsweise zu berechtigten Überschreitungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen. Da bei der Wien Energie Stromnetz aufgrund ihres Aufgabengebietes Einsatzfahrten vorkommen und im Rahmen dieser Einsatzfahrten sonst gültige Verkehrs-

regeln z.T. nicht eingehalten werden, treten die zuständigen Behörden für Verkehrsstrafen immer wieder an die Wien Energie Stromnetz als Zulassungsbesitzerin mit dem Ersuchen um Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers gem. § 103 Abs 2 KFG 1967 heran. Meist handelt es sich dabei um die Ermittlung möglicher Geschwindigkeitsübertretungen, die von automatisch funktionierenden Geschwindigkeitsmessanlagen wie Radaranlagen und section control-Anlagen festgestellt werden.

10.7 Als zuständige Dienststelle erteilte der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz der Bundespolizeidirektion Wien bzw. einer anderen zuständigen Behörde beispielsweise einer niederösterreichischen Bezirkshauptmannschaft die erforderlichen Lenkerinnen- bzw. Lenkerauskünfte, bestätigte die Durchführung einer Einsatzfahrt mit dem Hinweis auf die Gefährdung von Menschenleben und die damit verbundene Gefahr im Verzug und gab den Beginn und das Ende der jeweiligen Einsatzfahrt an. Die Behörden stellten aufgrund dieses Hinweises die Strafverfahren ein.

10.8 Das Kontrollamt nahm Einschau in die Lenkerinnen- bzw. Lenkerauskünfte und erhob deren Gesamtzahl für die Kalenderjahre 2009 bis einschließlich 2012 (s. Tab. 6).

Kalenderjahr	Anzahl
2009	8
2010	31
2011	16
2012	6

Tab. 6: Anzahl der aufgrund des Hinweises auf eine Einsatzfahrt eingestellten Strafverfahren wegen Verkehrsübertretungen für die Kalenderjahre 2009 bis 2012

10.9 Das Kontrollamt stellte fest, dass in den meisten Dienstfahrtenausweisen die Route der Einsatzfahrten nicht nachvollziehbar dargestellt war, obwohl dies von der Magistratsabteilung 46 behördlich angeordnet war. Die von einigen Lenkerinnen bzw. Lenkern beispielsweise gemachten Angaben "1. bis 23. Bezirk" oder "diverse Bezirke" erschienen dem Kontrollamt zur nachträglichen Dokumentation der Route der Einsatzfahrt jedenfalls als unzureichend. In vielen Dienstfahrtenausweisen war weiters der Zweck der Einsatzfahrt nicht angegeben. Außerdem waren die Einsatzfahrten auf den im Bereich Kraftwagenbetrieb aufliegenden Unterlagen nicht mit einer fortlaufenden Nummer versehen. Im Rahmen einer Stichprobe konnte die Wien Energie Stromnetz dem Kontroll-

amt aber über gesonderte Datenbanken aus den einzelnen Abteilungen bekanntgeben, welchen Zweck die Einsatzfahrten hatten und wie sie in den Abteilungen protokolliert wurden. Dem Kontrollamt fiel jedoch auf, dass einige Dienstfahrtenausweise sehr lange Zeitdauern von Einsatzfahrten enthielten, wie beispielsweise fünf, sieben oder rd. neun Stunden, obwohl im Versorgungsgebiet der Wien Energie Stromnetz mit weit kürzeren Fahrten zum Ort des dringenden Einsatzes zu rechnen gewesen wäre. Ein Lenker gab auf dem Dienstfahrtenausweis sogar an, dass die Einsatzfahrt von 8.30 Uhr bis 24.00 Uhr dauerte. Die lange Dauer der Einsatzfahrt wurde von der Wien Energie Stromnetz mit einem Unwetter begründet, dass beim zuständigen Störungsdienst des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen zu 77 Einsätzen wegen Wassereintritten, Bäumen in Freileitungen, Blitzschlägen, abgebrannten Zählern u.dgl. führte.

10.10 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz in Absprache mit der Wien Energie dafür zu sorgen, dass über alle Einsatzfahrten aussagekräftige Aufzeichnungen geführt werden, die allen behördlichen Auflagen insbesondere hinsichtlich der gefährlichen Strecke genügen. Um dies sicherzustellen, wurde angeregt, die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie eingehend darüber zu unterrichten, wie Einsatzfahrten durchzuführen und zu dokumentieren sind.

11. Vorfallanalyse

11.1 Die Wien Energie Stromnetz legte auf Ersuchen des Kontrollamtes eine Aufstellung über Unfälle mit Kraftwagen und Anhängern mit erheblichem Sachschaden bzw. mit Personenschaden in den Geschäftsjahren 2007 bis einschließlich 2011 vor. Die Aufstellung umfasste insgesamt zwölf Unfälle mit einem Sachschaden von mehr als 4.000,-- EUR, wovon acht Unfälle lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz auf Fremdverschulden zurückzuführen waren. Im betrachteten Zeitraum waren darüber hinaus 14 Unfälle mit Personenschaden zu verzeichnen, wovon lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz sechs fremdverschuldet waren.

11.2 Das Kontrollamt nahm stichprobenweise Einschau in die betriebsinternen Meldungen über die Unfälle. Die Meldungen beinhalteten die Darstellung von Verkehrsunfällen,

wie sie im alltäglichen Leben beispielsweise durch unachtsames Verhalten von Verkehrsteilnehmerinnen bzw. Verkehrsteilnehmern vorkommen können. Da dem Kontrollamt die Anzahl der Unfälle im Vergleich zur Größe des Fuhrparks als unauffällig erschien, wurde keine vertiefte Vorfallanalyse vorgenommen.

12. Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wien Energie Stromnetz GmbH

12.1 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz erstellte eine Dienstfahrzeuge-Richtlinie, in der die richtige Handhabung von Dienstfahrzeugen anschaulich dargestellt ist. In dieser Richtlinie sind u.a. die Pflichten der Lenkerin bzw. des Lenkers aufgelistet.

12.2 Jede Dienstfahrt ist gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie durch einen Dienstfahrtenausweis zu belegen. Die Dienstfahrtenausweise sind von den Lenkerinnen bzw. Lenkern vollständig auszufüllen, zu unterschreiben und täglich bzw. zumindest wöchentlich in Papierform an den Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz zu schicken, wo die Dienstfahrtenausweise zentral eingescannt und ausgewertet werden. Ein im Sinn der Dienstfahrzeuge-Richtlinie richtig ausgefüllter Dienstfahrtenausweis enthält u.a. Angaben über die Lenkerin bzw. den Lenker, das Fahrzeug, den Fahrtzweck samt Auftragsnummer sowie den Ort, die Zeit und den km-Stand am Anfang und am Ende einer Fahrt, die gefahrenen km, die Fahrtstrecke und das Kennzeichen des benützten Fahrzeuges. Außerdem sind Einsatzfahrten gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie am Dienstfahrtenausweis extra auszuweisen und in entsprechender Form zu dokumentieren.

12.3 In der Dienstfahrzeuge-Richtlinie ist geregelt, dass Dienstfahrzeuge Dritten nicht überlassen und Personen nicht ohne dienstliche Notwendigkeit mitgenommen werden dürfen. Heimfahrten dürfen gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie nur im Einverständnis mit der Vorgesetzten bzw. dem Vorgesetzten und nur unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen. Was unter bestimmten Voraussetzungen gemeint ist, kann der Dienstfahrzeuge-Richtlinie nicht entnommen werden.

12.4 Die Dienstfahrzeuge-Richtlinie enthält des Weiteren nützliche Informationen über das richtige Verhalten bei Unfällen, die Anforderung von Ersatzfahrzeugen und von Poolfahrzeugen (s. Pkt. 16.12) sowie Checklisten für Sichtkontrollen vor Fahrtantritt.

13. Heimfahrtgenehmigung mit Dienstkraftfahrzeugen

13.1 Die Leitung des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen der ehemaligen Wien Energie Wienstrom erließ am 1. Oktober 2006 mit sofortiger Wirkung eine Neuregelung der Heimfahrtgenehmigung mit Dienstkraftfahrzeugen. Diese Regelung ist insofern von großer Bedeutung für die Verwendung des Fuhrparks der Wien Energie Stromnetz, als mit Stand vom 30. September 2012 501 von 714 Dienstfahrzeugen den Abteilungen des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen zugeordnet waren.

13.2 Die Regelung sieht bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen und unter Beachtung wesentlicher Grundsätze eine pauschale Heimfahrtgenehmigung für alle Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen vor, die über eine betriebsinterne Berechtigung zum Lenken eines Dienstkraftfahrzeuges verfügen. Diese Regelung war erforderlich, da es die Notwendigkeit eines immer flexibleren Personaleinsatzes - wie in der Regelung ausgeführt - zunehmend schwieriger machte, individuell erteilte Heimfahrtgenehmigungen zu administrieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Durch die pauschale Heimfahrtgenehmigung wurde es den Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern grundsätzlich gestattet, dienstliche Montagefahrzeuge und Einsatzfahrzeuge am privaten Wohnort auch außerhalb der Normalarbeitszeit innerhalb und außerhalb des Versorgungsgebietes abzustellen.

13.3 Die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter wurden durch die Regelung verpflichtet, die Inanspruchnahme der Heimfahrtgenehmigung auf ein zweckmäßiges und unbedingt notwendiges Maß zu beschränken. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass sich durch die Heimfahrt Vorteile für die Vereinfachung und Beschleunigung von Arbeitsabläufen sowie für die Senkung von Prozesskosten ergeben sollen und die Heimfahrt im Bedarfsfall begründet werden muss.

13.4 In der Regelung ist festgehalten, dass beim Abstellen eines Dienstfahrzeuges am Wohnort darauf zu achten ist, dass die Gefahr einer Beschädigung oder eines Diebstahls möglichst gering gehalten wird und daher im Hinblick auf den Werterhalt des Dienstfahrzeuges das Abstellen des Dienstfahrzeuges auf einer versperrten Abstellfläche oder in einer Garage gegenüber dem Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen zu bevorzugen ist.

13.5 Unter Zuhilfenahme einer Expertise eines Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmens wurde von der ehemaligen Wien Energie Wienstrom festgestellt, dass es sich bei Fahrten von der Arbeitsstätte zur Wohnung mit entsprechend ausgerüsteten Montagefahrzeugen und Einsatzfahrzeugen unter den Voraussetzungen und Grundsätzen der Regelung um einen Werkverkehr im Sinn einkommenssteuerrechtlicher Bestimmungen handelt. Zur Vermeidung der Begründung einer Einkommenssteuerpflicht wurde von der Arbeitgeberin eine darüber hinausgehende Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen nicht gestattet. Im vorliegenden Bericht wurde die Einhaltung einkommenssteuerrechtlicher Regelungen im Zusammenhang mit der Verwendung von Dienstfahrzeugen nicht geprüft.

13.6 In den Abteilungen der Wien Energie Stromnetz, die nicht dem Geschäftsfeld Netzdienstleistungen angehören, wären Heimfahrten lt. Wien Energie Stromnetz in diesen Abteilungen bei Bereitschaftsdiensten, im Baustellenverkehr und im Sinn eines Werkverkehrs für Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, die keinen dauernden Arbeitsplatz an einem Standort der Wien Energie Stromnetz aufweisen, zulässig.

14. Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding AG

14.1 Die Wiener Stadtwerke Holding erließ am 25. November 2009 eine Personalrichtlinie zur Anschaffung und Verwendung von personenbezogen zugeordneten Dienstfahrzeugen, die abgekürzt als Dienstfahrzeuge-Richtlinie bezeichnet wurde. Die Dienstfahrzeuge-Richtlinie wurde mit 1. Jänner 2010 wirksam und sah vor, dass jede Anschaffung von personenbezogen zugeordneten Dienstfahrzeugen innerhalb des Konzerns - sohin auch für die Wien Energie Stromnetz und für die Wien Energie - von der Konzernleitung zu genehmigen ist.

14.2 Bei der Wien Energie Stromnetz waren insgesamt zwei Dienstwagen eindeutig personenbezogen, nämlich zwei Geschäftsführern zugeordnet. Bei der Wien Energie waren einer Geschäftsführerin, einem ehemaligen Geschäftsführer, der zum Zeitpunkt der Kontrollamtsprüfung für die Wiener Stadtwerke Holding tätig war, und einem Prokuristen Dienstwagen personenbezogen zugeordnet. Die Privatnutzung der personenbezogen zugeordneten Dienstwagen war gestattet, weshalb lt. Wien Energie Stromnetz der erforderliche Sachbezug im Zuge der Gehaltsverrechnung laufend abgezogen wurde.

14.3 Alle anderen Dienstwagen, die von der Wien Energie Stromnetz verwaltet wurden, waren lt. Mitteilung der Wien Energie Stromnetz nicht personenbezogen zugeordnet. Für Dienstwagen ohne personenbezogene Zuordnung war eine Privatnutzung nicht vorgesehen, weshalb für die Lenkerinnen bzw. Lenker lt. Wien Energie Stromnetz auch kein Sachbezug angesetzt werden musste.

15. Betanken von Dienstfahrzeugen

15.1 Der Bereich Kraftwagenbetrieb betreute zwei Tankstellen. Die Tankstellen befinden sich im BGS und im Bereich der Direktion in der Rummelhardtgasse 5 - 7 im 9. Wiener Gemeindebezirk.

15.2 Das Kontrollamt überprüfte stichprobenweise die Tankdaten zu zwei Fahrzeugen für den Zeitraum vom 1. Oktober 2010 bis zum 30. September 2011. Der Bereich Kraftwagenbetrieb legte dem Kontrollamt Übersichten über die Tankvorgänge vor. Der durchschnittliche Dieserverbrauch betrug für einen geprüften Kombinationskraftwagen bei einer jährlichen Fahrleistung von rd. 11.700 km 5,78 l/100 km und für einen geprüften Lkw mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 18 t bei einer jährlichen Fahrleistung von rd. 10.000 km 26,97 l/100 km. Die ermittelten Durchschnittswerte erschienen dem Kontrollamt als plausibel. Der Kombinationskraftwagen war der Abteilung Messtechnik, Datenmanagement und smart metering der Wien Energie Stromnetz zugeordnet, der Lkw dem Geschäftsbereich Netzdienstleistungen der Wien Energie Stromnetz.

15.3 Dem Kontrollamt fiel aber auf, dass die vom Bereich Kraftwagenbetrieb geführte Gesamtliste des Fuhrparks am Ende des Geschäftsjahres 2011, also am 30. September 2011, für den geprüften Lkw einen km-Stand von 47.130 km aufwies, obwohl aus der Übersicht über die Tankvorgänge hervorging, dass der km-Stand am 27. September 2011 - also drei Tage davor - um 1.397 km höher war bzw. 48.527 km betrug. Weiters fiel auf, dass obwohl der Lkw am 24. August 2011 bei einem km-Stand von 47.444 km lt. Übersicht der Tankvorgänge betankt wurde, einen Tag darauf am 25. August 2011 ein weiterer Tankvorgang bei einem Kilometerstand von 47.507 km stattfand, bei dem 64,32 l Diesel getankt wurden. Das entspräche einem Verbrauch von 102,10 l/100 km, wenn davon ausgegangen wird, dass der Füllstand des Tankbehälters nach beiden betrachteten Tankvorgängen gleich hoch war. Dieser Verbrauch wäre beinahe viermal so hoch wie der durchschnittliche Verbrauch. Der durchschnittliche Abstand zwischen zwei Tankvorgängen war bei dem geprüften Lkw im Geschäftsjahr 2011 rd. zwei Wochen, also deutlich länger als zwischen den beiden genannten Tankvorgängen. Das Kontrollamt ersuchte die Wien Energie Stromnetz um Aufklärung der aufgezeigten Sachverhalte.

15.4 Die Wien Energie Stromnetz konnte den Hergang der Tankvorgänge, die zum Zeitpunkt der Prüfung schon länger zurücklagen, auch nach einem Gespräch mit dem betroffenen Lenker nicht mehr genau nachvollziehen, vermutete aber, dass der Füllstand des Tanks nach dem Tankvorgang am 24. August 2011 deutlich niedriger war als nach dem Tankvorgang am darauffolgenden Tag. Während der km-Stand des geprüften Lkw aus der Gesamtliste des Fuhrparks am Ende des Geschäftsjahres 2011 mit dem entsprechenden archivierten Dienstfahrtenausweis lt. Angaben der Wien Energie Stromnetz übereinstimmte, waren die abweichenden km-Stände auf der Liste der Tankvorgänge für die Wien Energie Stromnetz nicht erklärbar.

15.5 Die Wien Energie Stromnetz ordnete aufgrund der vom Kontrollamt aufgezeigten Widersprüche bei den Tankvorgängen des geprüften Lkw eine personenbezogene Sofortmaßnahme an. Der Lenker des Lkw wurde angewiesen, den Dienstfahrtenausweis

täglich auszufüllen und dabei den Wert des km-Zählers des Fahrzeuges sorgfältig einzutragen.

15.6 Das Kontrollamt untersuchte in weiterer Folge die Tankvorgänge von acht weiteren Lkw mit relativ hohem Treibstoffverbrauch. Die Lkw waren im Geschäftsfeld Netzdienstleistungen der Wien Energie Stromnetz in Verwendung. Bei den Tankdaten für einen Lkw fiel dem Kontrollamt in der Spalte "km-Stand" auf, dass bei zahlreichen Tankvorgängen nicht die km-Stände des Lkw, sondern die Personalnummern von Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern angegeben waren. Der Lkw wurde von mehreren Mitarbeitern des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen verwendet. Die Wien Energie Stromnetz teilte mit, dass bei den Tankvorgängen mit Angabe der Personalnummer der Dieseltreibstoff in Kanister oder in den Tank eines fahrbaren Notstromaggregates abgefüllt worden war und somit nicht dem Antrieb für den Lkw diene. Da dem Lkw somit eine zu hohe Treibstoffmenge in Bezug auf die Fahrleistung zugeordnet war, ordnete die Wien Energie Stromnetz während der Prüfung des Kontrollamtes mit einem Rundschreiben an alle Abteilungsleiterinnen bzw. Abteilungsleiter an, dass Tanksticks und Tankkarten eines Fahrzeuges nur noch für Tankvorgänge des jeweiligen Fahrzeuges verwendet werden dürfen. Während Tanksticks zum Tanken von Dieseltreibstoff an den betriebseigenen Tankstellen berechtigen, eignen sich Tankkarten auch für den Bezug von Benzin und Erdgas an bestimmten öffentlich zugänglichen Tankstellen. Eine der Personen, die Dieseltreibstoff an der Tankstelle in Kanister abfüllte und den Dieseltreibstoff den Aufzeichnungen des Lkw zuordnete, fiel durch eine betrieblich nicht erfasste Fahrt mit einem dienstlichen Lkw auf (s. Pkt. 21.7). Dieser Mitarbeiter füllte im Zeitraum vom 14. November 2006 bis 16. Februar 2012 1.605,77 l in Kanister ein. Ein weiterer Mitarbeiter 7.387,93 l im Zeitraum vom 5. Oktober 2006 bis 18. September 2012 und ein dritter Mitarbeiter 3.102,37 l im Zeitraum vom 27. Mai 2010 bis 22. November 2012, wie die Stichprobe des Kontrollamtes ergab. Dem Kontrollamt fiel auch auf, dass sogar in den Wintermonaten für den Betrieb von Grasmähmaschinen Kanister befüllt worden waren.

15.7 Um eine genaue Nachvollziehbarkeit der Betankungen zu erreichen, wurde in dem Rundschreiben außerdem vorgegeben, dass für den Bedarf an Betankungen von technischen Gerätschaften wie Grasmähmaschinen oder Notstromaggregaten ein eigener

Tankstick oder eine Tankkarte mit dazugehöriger Auftragsnummer beim Bereich Kraftwagenbetrieb zu beantragen sei. Über die vor diesem Rundschreiben durchgeführten Betankungen von Gerätschaften mithilfe von Kanistern existierten lt. Wien Energie Stromnetz keine expliziten Aufzeichnungen mit Geschäftszahlen, da die Betankungen nicht als Geschäftsfälle angesehen wurden. Neben der verpflichtenden Verwendung von eigenen Tanksticks für technische Gerätschaften wurde ausgehend von den Erhebungen des Kontrollamtes als weitere Sofortmaßnahme eine elektronische Datenbank installiert, in die alle Tankvorgänge für Arbeiten mit Grasmähmaschinen oder Notstromaggregaten mit genauen Angaben über die den Dieseltreibstoff anfordernde Person, Treibstoffmenge, Datum, Uhrzeit und Transporteurin bzw. Transporteur festgehalten werden.

15.8 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz durch geeignete interne Kontrollsysteme sicherzustellen, dass die km-Stände von Kfz beim Tanken bei jedem Fahrzeug widerspruchsfrei in die Dokumentation der Tankvorgänge eingetragen werden und die Verwendung von Treibstoffen für alle vorkommenden Anwendungsfälle nachvollziehbar dokumentiert wird. Bei wiederholten oder systematischen Fehleintragungen oder anderen Auffälligkeiten wären die internen Kontrollmaßnahmen weiter zu erhöhen, um einer missbräuchlichen Verwendung von Treibstoffen frühzeitig begegnen zu können.

16. Fahrleistungen und Kosten des Fuhrparks

16.1 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz listete in einer Gesamtübersicht des Fuhrparks alle Fahrzeuge, die vom Bereich Kraftwagenbetrieb verwaltet werden, samt deren Fahrleistungen und Zuordnungen zu den Abteilungen auf. Durch Aufsummierung der Fahrleistungen der Fahrzeuge für das jeweilige Geschäftsjahr ergibt sich ein Bild über die gesamten Fahrleistungen des Fuhrparks. In der Tab. 7 sind die Fahrleistungen der Kraftwagen der Klassen M1 und N1 getrennt nach Wien Energie und Wien Energie Stromnetz eingetragen. Wegen der Umorganisationen (s. Pkt. 1) erfolgte die vom Bereich Kraftwagenbetrieb vorgenommene Zuordnung der Fahrzeuge zu den Gesellschaften vor dem Geschäftsjahr 2011 fiktiv. Maßstab hierbei war, zu welcher Gesellschaft eine Abteilung aufgrund ihres Aufgabengebietes zugeord-

net gewesen wäre, wenn die zum Zeitpunkt der Prüfung bestehenden Gesellschaften mit ihren Aufgabengebieten schon damals bestanden hätten. Diese Methode wird im vorliegenden Kontrollamtsbericht zwecks besserer Übersicht auch bei allen weiteren Tabellen angewandt, bei denen Fahrleistungen und Fuhrparkkosten, die vor dem Geschäftsjahr 2011 anfielen, auf die zum Zeitpunkt der Kontrollamtsprüfung vorliegenden Gesellschaften fiktiv aufzuteilen waren.

Geschäftsjahr	Dienstfahrten (gefahrte km) mit Dienstfahrzeugen der Klassen M1 und N1		
	Wien Energie	Wien Energie Stromnetz	Gesamt
2003	1.111.710	4.434.537	5.546.247
2004	1.142.397	4.842.994	5.985.391
2005	1.100.390	4.972.843	6.073.233
2006	946.239	5.595.358	6.541.597
2007	916.515	6.005.157	6.921.672
2008	982.365	6.513.195	7.495.560
2009	1.071.285	6.810.151	7.881.436
2010	1.121.366	7.272.203	8.393.569
2011	1.140.308	7.442.887	8.583.195
2012	1.173.723	7.570.971	8.744.694

Tab. 7: Dienstfahrten mit Dienstfahrzeugen der Klassen M1 und N1 in den Geschäftsjahren 2003 bis 2012 getrennt nach Wien Energie und Wien Energie Stromnetz sowie gesamt

16.2 Während im betrachteten Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2003 eine stark steigende Tendenz der Fahrleistungen mit Kraftwagen der Klassen M1 und N1 zu beobachten war, nahmen die Fahrleistungen schwerer Lkw ab (s. Tab. 8).

Geschäftsjahr	Dienstfahrten (gefahrte km) mit Dienstfahrzeugen der Klassen N2 und N3		
	Wien Energie	Wien Energie Stromnetz	Gesamt
2003	0	654.152	654.152
2004	0	634.590	634.590
2005	0	648.387	648.387
2006	0	657.538	657.538
2007	0	628.934	628.934
2008	0	677.586	677.586
2009	0	609.799	609.799
2010	17.636	599.372	617.008
2011	9.803	586.445	596.248
2012	4.359	512.726	517.085

Tab. 8: Dienstfahrten mit Dienstfahrzeugen der Klassen N2 und N3 in den Geschäftsjahren 2003 bis 2012 getrennt nach Wien Energie und Wien Energie Stromnetz sowie gesamt

16.3 Die in den Tab. 7 und 8 angegebenen Fahrleistungen ergaben sich durch Auswertung einer großen Anzahl von Dienstfahrtausweisen, die von den Mitarbeiterinnen

bzw. Mitarbeitern zum Nachweis von Dienstfahrten geführt werden mussten. Beispielsweise wurden im Geschäftsjahr 2011 vom Bereich Kraftwagenbetrieb rd. 134.000 Dienstfahrtausweise in Papierform eingelese und bearbeitet.

16.4 Das Kontrollamt stellte schon im Jahr 2003 fest, dass eine ständige Zunahme der Fahrleistungen in den Jahren von 1997 bis 2002 stattgefunden hatte (s. Tätigkeitsbericht 2003, Wienstrom GmbH, Prüfung von Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen) und hielt zum damaligen Zeitpunkt fest, dass diese Zunahme bei unveränderter Größe des Versorgungsgebietes in keinem nachvollziehbaren Verhältnis zu der nur relativ geringfügigen Veränderung des Aufgabengebietes stand. Das Aufgabengebiet erweiterte sich während des damals vom Kontrollamt betrachteten Zeitraumes durch die Schaffung des Geschäftsfeldes Telekommunikation. Die im zitierten Kontrollamtsbericht erhobenen dienstlichen Fahrleistungen mit privaten und dienstlichen Pkw in den Jahren 1997 bis einschließlich 2002 sind in der Tab. 9 eingetragen.

Jahr	Dienstfahrten (gefahrte km)		
	Private Pkw	Dienstliche Pkw	Gesamt
1997	1.644.921	1.836.648	3.483.566
1998	1.917.576	1.825.450	3.745.024
1999	2.097.840	1.968.152	4.067.991
2000	2.292.745	2.396.624	4.691.369
2001	2.532.177	2.406.259	4.940.437
2002	2.536.613	2.547.018	5.085.633

Tab. 9: Dienstfahrten mit privaten und dienstlichen Pkw in den Jahren 1997 bis 2002

16.5 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz legte dem Kontrollamt eine Übersicht über die Fahrleistungen von privaten Fahrzeugen der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter für dienstliche Zwecke vor. Die Fahrleistungen für die Geschäftsjahre 2003 bis 2005 wären in Fortsetzung der entsprechenden Werte aus der Tab. 9, die bis zum Jahr 2002 reichten, von Interesse gewesen, konnten aber wegen der bereits erfolgten Skartierungen der Aufzeichnungen nicht mehr bekannt gegeben werden. Das Geschäftsjahr 2006 wies eine deutlich geringere Fahrleistung mit privaten Fahrzeugen für dienstliche Zwecke auf als das Jahr 2002 (s. Tab. 10), was auf den verstärkten Ankauf von Dienstfahrzeugen und deren Bereitstellung für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter zurückzuführen war.

Geschäftsjahr	Dienstfahrten (gefahrte km) mit privaten Fahrzeugen
2006	1.213.911
2007	1.265.185
2008	1.142.374
2009	1.056.770
2010	1.017.398
2011	1.027.353
2012	937.915

Tab. 10: Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 in den Geschäftsjahren 2006 bis 2012

16.6 Während private Fahrzeuge für dienstliche Zwecke verwendet wurden, fanden umgekehrt lt. Wien Energie Stromnetz mit einer Ausnahme für Geschäftsführerinnen bzw. Geschäftsführer und anderen Personen in leitenden Positionen (s. Pkt. 14.3) keine Privatfahrten mit Dienstwagen statt, weshalb sonst auch kein Sachbezug angesetzt werden musste.

16.7 Die Gesamtkosten für den von der Wien Energie Stromnetz verwalteten Fuhrpark betragen im Geschäftsjahr 2012 rd. 4,76 Mio.EUR. Die Entwicklung der Gesamtkosten des Fuhrparks seit dem Geschäftsjahr 2009 ist in der Tab. 11 zusammengestellt.

Geschäftsjahr	Fuhrparkkosten in EUR
2009	3.808.696,80
2010	4.066.301,57
2011	4.489.858,81
2012	4.763.171,16

Tab. 11: Gesamtkosten für den Fuhrpark der Wien Energie und der Wien Energie Stromnetz in den Geschäftsjahren 2009 bis 2012

16.8 Die Gesamtkosten des Fuhrparks teilten sich seit dem Inkrafttreten der letzten großen Umorganisation der Gesellschaften mit 1. Oktober 2010 wie folgt auf die Wien Energie Stromnetz und die Wien Energie auf:

Geschäftsjahr	Fuhrparkkosten in EUR		
	Wien Energie	Wien Energie Stromnetz	Gesamt
2011	417.244,23	4.072.614,58	4.489.858,81
2012	682.760,18	4.080.410,98	4.763.171,16

Tab. 12: Kosten für den Fuhrpark der Wien Energie und der Wien Energie Stromnetz in den Geschäftsjahren 2011 und 2012

16.9 Die Fahrzeuge, die bei der Wien Energie in Verwendung stehen, gehören zum Anlagevermögen der Wien Energie Stromnetz und werden von dieser an die Wien Energie

vermietet, wofür monatlich Mietkosten gemäß dem Dienstleistungsvertrag zwischen den beiden Gesellschaften anfallen. Neben den Mietkosten werden der Wien Energie in Fuhrparkangelegenheiten noch die Kosten für die Beseitigung von eigenverschuldeten Kfz-Beschädigungen verrechnet.

16.10 Die Kosten des Fuhrparks stellten lt. Mitteilung der Wien Energie Stromnetz Kostendetails dar und wurden daher der E-Control im Erhebungsbogen für Stromnetzbetreiberinnen bzw. Stromnetzbetreiber nicht explizit gemeldet. Die Wien Energie Stromnetz teilte weiters mit, dass die Fuhrparkkosten für die Regulierungsbehörde kein Kriterium für Benchmarks sein können, da sonst sehr unterschiedliche Organisationsformen verschiedener Stromnetzbetreiberinnen bzw. Stromnetzbetreiber verglichen werden müssten. Außerdem könnten lt. Wien Energie Stromnetz im Rahmen der Gesamtregulierung ohnehin keine Detailvorgaben erfolgen.

16.11 Die Dienstfahrzeuge der Wien Energie Stromnetz waren - von Ausnahmen abgesehen (s. Pkt. 14) - lt. Mitteilung der Wien Energie Stromnetz nicht personenbezogen zugeordnet. Die Dienstfahrzeuge wurden, sofern es sich nicht um sogenannte Poolfahrzeuge oder um Fahrzeuge des Bereiches Kraftwagenbetrieb selbst handelte, den anfordernden Dienststellen vom Bereich Kraftwagenbetrieb dauerhaft zur Verfügung gestellt, sodass deren Verwendung und die zugehörige personelle Einteilung den jeweiligen Abteilungsleitungen oblag. Da der Tätigkeitsbereich bzw. die Aufgaben der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter in den Abteilungen in der Regel unverändert bleiben, waren lt. Auskunft der Wien Energie Stromnetz keine oftmaligen Tausche von Dienstfahrzeugen zwischen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern innerhalb einer Abteilung notwendig.

16.12 Der Bereich Kraftwagenbetrieb verfügte über sogenannte Poolfahrzeuge, die von Personen der ersten drei Führungsebenen der Wien Energie und der Wien Energie Stromnetz für einzelne Dienstfahrten bzw. für relativ kurze Zeiträume nach Anforderung beim Bereich Kraftwagenbetrieb benützt werden können. Poolfahrzeuge wurden beispielsweise von Führungskräften verwendet, wenn deren sonst üblicherweise verwendetes Dienstfahrzeug im Bereich Kraftwagenbetrieb gerade einem Service bzw. einer wiederkehrenden Begutachtung unterzogen wird. Es handelte sich dabei um Pkw der

Mittelklasse, wobei am Ende des Geschäftsjahres 2012 insgesamt sieben Poolfahrzeuge im Bereich Kraftwagenbetrieb bereitstanden. Die Fahrleistung der Poolfahrzeuge ist für die Geschäftsjahre 2007 bis 2012 in der Tab. 13 dargestellt.

Geschäftsjahr	Dienstfahrten (gefahrte km) mit Poolfahrzeugen		
	Wien Energie	Wien Energie Stromnetz	Gesamt
2007	19.230	59.507	78.737
2008	45.568	65.984	107.552
2009	30.218	56.720	86.938
2010	37.927	42.401	80.328
2011	30.091	67.560	97.651
2012	33.402	59.642	93.044

Tab. 13: Dienstfahrten mit Pkw aus dem Fahrzeugpool des Bereiches Kraftwagenbetrieb für Führungskräfte in den Geschäftsjahren 2007 bis 2012 getrennt nach Wien Energie und Wien Energie Stromnetz sowie gesamt

16.13 Analog zum Fahrzeugpool für Führungskräfte stellt der Bereich Kraftwagenbetrieb auch anderen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern Dienstfahrzeuge zeitweise für Dienstfahrten zur Verfügung, wobei es sich in erster Linie um Pkw, deren Anschaffungskosten niedriger waren als jene für die Mittelklassewagen der Führungskräfte, sowie um Kastenwagen mit neun Sitzplätzen und um Kraftwagen der Klasse N1 handelte. Insgesamt verfügte der Bereich Kraftwagenbetrieb am Ende des Geschäftsjahres 2012 über 51 Dienstfahrzeuge der Klassen M1 und N1 zur zeitweiligen Verleihung an anfordernde Abteilungen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie. Deren gesamte Fahrleistung ist in der Tab. 14 für die Geschäftsjahre 2007 bis 2012 dargestellt.

Geschäftsjahr	Dienstfahrten (gefahrte km) mit Dienstfahrzeugen der Klassen M1 und N1 zur zeitweiligen Verwendung in den Abteilungen		
	Wien Energie	Wien Energie Stromnetz	Gesamt
2007	114.765	575.621	690.386
2008	75.159	581.517	656.676
2009	92.072	598.307	690.379
2010	93.692	654.303	747.995
2011	110.976	607.258	718.234
2012	79.631	604.748	684.379

Tab. 14: Dienstfahrten mit Dienstfahrzeugen des Bereiches Kraftwagenbetrieb der Klassen M1 und N1 zur zeitweiligen Verleihung an die Abteilungen in den Geschäftsjahren 2007 bis 2012, getrennt nach Wien Energie und Wien Energie Stromnetz sowie gesamt

16.14 An dieser Stelle war anzumerken, dass die Fahrleistungen der Poolfahrzeuge und der sonstigen zeitweilig an verschiedene Abteilungen verliehenen Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 des Bereiches Kraftwagenbetrieb aus den Tab. 13 und 14 in der

Tab. 7 enthalten sind. Der Anteil dieser Fahrzeuge an der gesamten Fahrleistung der Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 betrug im Geschäftsjahr 2012 8,89 %, wie der Vergleich der hier genannten Tabellen ergibt.

17. Anonymverfügungen und Auskünfte über Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstfahrzeugen

17.1 Die Behörden für Verkehrsstrafen stellen bei Verkehrsübertretungen wie beispielsweise bei Nichtbeachten der höchstzulässigen Geschwindigkeit oder bei ordnungswidrigem Parken durch Lenkerinnen bzw. Lenker von Fahrzeugen der Wien Energie Stromnetz bzw. der Wien Energie der Zulassungsbesitzerin Wien Energie Stromnetz Anonymverfügungen bzw. Aufforderungen zur Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers gem. § 103 Abs 2 KFG 1967 zu. Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz forscht dann aufgrund der aufliegenden Dienstfahrtenausweise die Lenkerin bzw. den Lenker aus. Bei Anonymverfügungen wird das Schreiben samt Zahlschein an die entsprechende Lenkerin bzw. an den entsprechenden Lenker weitergereicht, die bzw. der die Geldstrafe zu begleichen hat. Im Fall von Aufforderungen zur Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers gibt der Bereich Kraftwagenbetrieb der Behörde die Lenkerin bzw. den Lenker bekannt. Die Behörde tritt in weiterer Folge an die Lenkerin bzw. an den Lenker direkt heran. Eine eventuell verhängte Geldstrafe ist von der Lenkerin bzw. dem Lenker wiederum selbst zu begleichen.

17.2 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz führte während der Prüfung des Kontrollamtes im Zuge der Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers mit Juli 2012 eine Kontrolle ein, bei der es darum ging, zu vergleichen, ob die Eintragungen der Lenkerin bzw. des Lenkers am Dienstfahrtenausweis beispielsweise hinsichtlich Ort und Zeit mit den behördlichen Angaben übereinstimmen. Wenn dies nicht der Fall war, wurde die Leitung der für die Lenkerin bzw. für den Lenker zuständigen Abteilung bzw. Hauptabteilung vom Bereich Kraftwagenbetrieb darüber informiert. Die weiteren Schritte oder Maßnahmen oblagen erforderlichenfalls dann dieser.

17.3 Das Kontrollamt stellte fest, dass die Bearbeitung von widersprüchlichen Dienstfahrtenausweisen bei Anonymverfügungen durch die Leitung der zuständigen Abteilung

lange dauern kann. So war am 30. Jänner 2013 noch immer nicht bekannt, warum die Angaben im Zuge einer Verkehrsübertretung eines Mitarbeiters am Samstag, dem 23. Juni 2012 um 9.29 Uhr im Bezirk Baden, der mit einem Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz gefahren war, mit den vorliegenden Eintragungen des Mitarbeiters auf den Dienstfahrtenausweisen nicht übereinstimmten. Der Mitarbeiter, der in einer Dienststelle des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen in der Direktion im 9. Wiener Gemeindebezirk arbeitete, hatte Dienstfahrtenausweise für den Freitag, dem 22. Juni 2012, und für den Montag, dem 25. Juni 2012, ausgefüllt. Als die Anonymverfügung der Behörde bei der Zulassungsbesitzerin Wien Energie Stromnetz am 13. Juli 2012 einlangte, lag bei der Wien Energie Stromnetz kein Dienstfahrtenausweis für den 23. Juni 2012 auf. Dienstfahrtenausweise sind gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie täglich bzw. wöchentlich abzugeben (s. Pkt. 12).

17.4 Das Kontrollamt ersuchte die Wien Energie Stromnetz am 14. Jänner 2013 um Vorlage einer Übersicht der letzten 100 Anonymverfügungen und der letzten 100 Bekanntgaben der Lenkerin bzw. Lenker durch die Zulassungsbesitzerin Wien Energie Stromnetz, um zu prüfen, ob die Umstände im Zusammenhang mit den behördlichen Angaben auf nicht statthafte Verwendungen von Dienstfahrzeugen schließen lassen. Nach Durchsicht der vorgelegten Listen untersuchte das Kontrollamt im Zuge einer Stichprobe 31 Fälle, bei denen Lenkerinnen bzw. Lenker Dienstfahrzeuge benützten und von der Behörde beschuldigt wurden, Verkehrsübertretungen begangen zu haben. 26 Fälle betrafen die Wien Energie Stromnetz und fünf die Wien Energie.

17.5 Bei 14 der 31 Fälle stimmten die Eintragungen auf den Dienstfahrtenausweisen nicht mit den behördlichen Angaben über Ort und Zeit überein. Von den 14 Fällen betrafen 13 die Wien Energie Stromnetz und ein Fall die Wien Energie. Darüber hinaus machten zwei Lenkerinnen bzw. Lenker der Wien Energie Stromnetz auf den Dienstfahrtenausweisen keine bzw. unzureichende Zeitangaben, womit ein Vergleich mit den behördlichen Angaben nicht möglich war. Die Dienstwagen wurden in den Abendstunden, an Samstagen und Sonntagen und auch außerhalb des Versorgungsgebietes für Fahrten verwendet, die betrieblich nicht erfasst waren.

17.6 Ein Lenker vom BGS im 11. Wiener Gemeindebezirk, der dem Geschäftsfeld Netzdienstleistungen der Wien Energie Stromnetz angehörte, war von der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg beschuldigt worden, mit einem Dienstfahrzeug am Freitag, dem 9. Dezember 2011 um 18.00 Uhr in Langenzersdorf in der Winzergasse Fahrerflucht begangen zu haben. Der Lenker hatte am Dienstfahrtenausweis angegeben, dass er das Dienstfahrzeug am 9. Dezember 2011 für Materialtransporte im 10. und 11. Wiener Gemeindebezirk von 7.00 Uhr bis 15.00 Uhr verwendete. Der Dienstfahrtenausweis belegte, dass der Anfang und das Ende der Fahrten jeweils im BGS im 11. Wiener Gemeindebezirk stattfand. Der darauffolgende Dienstfahrtenausweis belegte Dienstfahrten am 10. Dezember 2011 von 7.00 Uhr bis 15.00 Uhr. Dazwischen fanden gemäß der bei der Wien Energie Stromnetz aufliegenden Dienstfahrtenausweise keine Dienstfahrten statt, da die km-Stände am Ende der Dienstfahrt am 9. Dezember 2011 und am Anfang der Dienstfahrt am 10. Dezember 2011 übereinstimmten. Im Übrigen war es dem Kontrollamt bei der Durchsicht weiterer Dienstfahrtenausweise nicht nachvollziehbar, wie die vorhergehende Lenkerin bzw. der vorhergehende Lenker des gegenständlichen Dienstfahrzeuges das Fahrzeug am 7. Dezember 2011 gemäß Dienstfahrtenausweis bis 17.00 Uhr benutzen konnte, wo doch der beschuldigte Lenker das Fahrzeug gemäß dessen Dienstfahrtenausweis am 7. Dezember 2011 von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr verwendet hatte. Wenn eine Behörde eine Verkehrsübertretung im Zeitraum der Überschneidung von Zeiten verschiedener Lenkerinnen bzw. Lenker bei ein und demselben Fahrzeug feststellt, wäre es bei derart widersprüchlichen Angaben für die Zulassungsbesitzerin - wenn überhaupt - nur mit größerem Aufwand unter Einbeziehung der Prüfung der Richtigkeit von Arbeitszeitaufzeichnungen oder sonstigen Dokumenten möglich, ihrer Pflicht nach Bekanntgabe der Lenkerin bzw. des Lenkers nachzukommen.

17.7 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie durch geeignete interne Kontrollsysteme und Dienstaufsichtsmaßnahmen sicherzustellen, dass betrieblich nicht erfasste Fahrten unterbleiben. Bei Bekanntwerden von Verkehrsübertretungen mit Dienstwagen im Rahmen von Privatfahrten wären jedenfalls die daraus zu ziehenden disziplinarrechtlichen und sonstigen Konsequenzen zu veranlassen.

18. Beschwerdemanagement im Zusammenhang mit der Verwendung von Dienstfahrzeugen

18.1 Die Abteilung Beschwerdemanagement des Geschäftsfeldes Vertriebsdienstleistungen der Wien Energie behandelt Beschwerden aus der Bevölkerung bzw. von Stromkundinnen bzw. Stromkunden. Im Zusammenhang mit dem Fuhrpark traten im Zeitraum vom 30. April 2008 bis 31. Dezember 2012 lt. dieser Abteilung 42 Beschwerden über Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz, der Wien Energie und der ehemaligen Wien Energie Wienstrom auf. Die Beschwerden betrafen aus der Sicht der Beschwerdeführerinnen bzw. Beschwerdeführer in erster Linie vorschriftswidriges oder unfreundliches Verhalten im Straßenverkehr.

18.2 In sechs von 42 Fällen war eine mögliche missbräuchliche Verwendung von Dienstwagen Gegenstand der Beschwerde. In einem Fall soll ein Mitarbeiter, der mit seiner Ehefrau in einem Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz unterwegs war, am 23. Oktober 2012 zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort eingekauft haben. Aufgrund dieser Beschwerde wurde der Mitarbeiter nach betriebsinternen Erhebungen vom zuständigen Hauptabteilungsleiter und Bereichsleiter auf seine Rechte und Pflichten hingewiesen und schließlich offiziell abgemahnt. In einem ähnlichen Fall, der sich am 7. Juni 2010 ereignete, soll ein Mitarbeiter der Wien Energie Stromnetz lt. einer Beschwerde, die vom Bürgerdienst der Stadt Wien entgegengenommen wurde, mit seiner Ehefrau und seiner Mutter während der Arbeitszeit mehr als eine Stunde einkaufen gewesen sein und dazu einen Dienstwagen verwendet haben, wobei der Beschwerdeführer auch die Treibstoffkosten für private Zwecke hinterfragte. Wiederum kam es zu einer Abmahnung des Mitarbeiters durch den zuständigen Vorgesetzten.

18.3 In einem weiteren Fall wurden private Fahrten eines Mitarbeiters mit einem Dienstwagen der Wien Energie von einem Beschwerdeführer am 17. Februar 2012 behauptet. Die Vorwürfe wurden vom Mitarbeiter bestritten. Um vorbeugend zu wirken, wurde der Mitarbeiter angewiesen, den Dienstwagen nach Dienstschluss direkt am Dienstort abzustellen.

18.4 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und Wien Energie dafür zu sorgen, dass Dienstwagen nur für Fahrten verwendet werden, zu denen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter beauftragt oder aufgrund ihrer Dienstobliegenheiten verhalten sind. Dienstfahrten sollten wirkungsorientiert und effizient erfolgen und im dienstlichen Interesse gelegen sein.

18.5 Die restlichen drei Beschwerden über die fragwürdige Verwendung von Dienstwagen wurden entweder anonym eingebracht oder enthielten keine konkreten Angaben wie beispielsweise Kennzeichen von Fahrzeugen und konnten daher keinen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern zugeordnet werden bzw. ermöglichten keine weitere Bearbeitung, da die Angaben zu unpräzise waren.

19. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen in der Direktion

19.1 Das Kontrollamt dokumentierte am Montag, dem 17. September 2012, in der Früh vor Ort alle Einfahrten in die Betriebsgarage der Direktion der Wien Energie Stromnetz in der Rummelhardtgasse 5 - 7 im 9. Wiener Gemeindebezirk. Von 6.00 Uhr bis 7.00 Uhr fuhren eine Vielzahl von Dienstwagen der Klassen M1 und N1 in die Betriebsgarage ein. Um nachzuprüfen, ob die jeweilige Fahrt vor der Einfahrt in die Betriebsgarage dienstlich gerechtfertigt war, ersuchte das Kontrollamt im Jänner 2013 um Vorlage aller zugehörigen Dienstfahrtenausweise über einen Zeitraum von rd. einer Woche, wobei jedenfalls die letzte dienstliche Fahrt vor dem 17. September 2012 und die erste dienstliche Fahrt am 17. September 2012 zu belegen war.

19.2 Beispielsweise fuhr eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen um 6.57 Uhr in die Betriebsgarage der Direktion ein. Die Dienstfahrtenausweise der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters belegten, dass der Dienstwagen am Freitag, dem 14. September 2012 um 16.00 Uhr nach einer Dienstfahrt in der Direktion mit einem km-Stand von 14.137 km abgestellt worden war und erst wieder am Montag, dem 17. September 2012 um 6.30 Uhr mit Fahrtantritt in der Direktion bei einem unveränderten km-Stand von 14.137 km verwendet worden war. Die Orts-, Zeit- und km-Standsangaben waren eigenhändig von der Mitarbeiterin bzw. vom Mitarbeiter

unterzeichnet. Sie standen aber im Widerspruch mit der Beobachtung des Kontrollamtes, da eine vorhergehende Ausfahrt um 6.30 Uhr gemäß Beobachtungen des Kontrollamtes nicht erfolgte.

19.3 Nach Durchsicht aller vorgelegten Dienstfahrtenausweise stellte sich heraus, dass das vorhin dargestellte Beispiel kein Einzelfall war. Bei insgesamt 28 Einfahrten in die Betriebsgarage ergab sich aufgrund der Angaben auf den Dienstfahrtenausweisen, dass die Dienstwagen über das Wochenende bzw. zumindest in der Nacht in der Direktion abgestellt hätten sein müssen. Tatsächlich fuhren die Dienstwagen aber von öffentlichen Verkehrsflächen kommend in der Früh in die Betriebsgarage ein.

19.4 Das Kontrollamt schloss daraus, dass die Fahrzeuge entweder über das Wochenende privat verwendet oder die Aufzeichnungen beispielsweise hinsichtlich Dienstort und Zeit für die Dienstfahrten widersprüchlich bzw. unzutreffend geführt worden waren. Eine private Verwendung von Dienstwagen wäre aber in allen hier aufgezeigten Fällen nicht zulässig gewesen.

19.5 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz durch geeignete Dienstaufsichtsmaßnahmen und interne Kontrollsysteme dafür zu sorgen, dass die private Verwendung von Dienstwagen unter den gegebenen Voraussetzungen unterbleibt bzw. die Dienstfahrtenausweise den tatsächlichen Gegebenheiten über Zeiten und Orte der Dienstfahrten entsprechend geführt werden.

19.6 Nur bei 19 der 58 Einfahrten in die Betriebsgarage der Direktion ergab sich kein Widerspruch zwischen der Wahrnehmung des Kontrollamtes und den Angaben aus den Dienstfahrtenausweisen bzw. lagen plausible Angaben vor. Bei 39 von 58 Einfahrten waren die Zeit- und Ortsangaben nicht nachvollziehbar bzw. unzutreffend. Wie im Pkt. 19.3 dargestellt hätten 28 von diesen 39 Fahrzeugen lt. Dienstfahrtenausweis in der Garage abgestellt sein müssen und gar nicht in die Betriebsgarage einfahren können. Bei den restlichen elf der 39 Fahrzeuge waren die Angaben aufgrund anderer Umstände nicht nachvollziehbar bzw. falsch. Beispielsweise lauteten die Angaben für den Anfang und das Ende der Dienstfahrten lt. Dienstfahrtenausweisen lediglich "Wien nach

Wien" bzw. "0.00 bis 24.00 Uhr". Derart unpräzise Angaben über Dienstfahrten, die über die tatsächliche Verwendung beinahe alles offenlassen, fielen im Bereich Kraftwagenbetrieb, der alle Dienstfahrtenausweise entgegennimmt, bzw. bei den zuständigen Vorgesetzten der Wien Energie Stromnetz offensichtlich nicht auf. Die Dienstfahrtenausweise wurden nicht für eine ausreichende Nachvollziehbarkeit korrigiert bzw. abgeändert. Sie wurden anstandslos akzeptiert und in das EDV-System eingespielt und archiviert.

19.7 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz daher durch geeignete Dienstaufsichtsmaßnahmen und durch interne Kontrollsysteme dafür zu sorgen, dass nicht plausible bzw. nicht nachvollziehbare Dienstfahrtenausweise beanstandet werden und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Aufzeichnungen gesetzt werden.

19.8 Im Übrigen ergab die Durchsicht aller Dienstfahrtenausweise, dass bei einem Fahrzeug die Aufzeichnungen in ganz anderer Form gestaltet waren als bei allen anderen Fahrzeugen. Es handelte sich um einen Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz. Jede einzelne Fahrt mit dem personenbezogen zugeordneten Dienstwagen war dokumentiert worden. Die Aufzeichnungen enthielten für jede durchgeführte Fahrt über den Anfang und das Ende der gefahrenen Strecke minutengenaue Zeitangaben in Echtzeit und GPS-unterstützte bzw. GPS-belegte Ortsangaben mit genauer Adresse, die jeweiligen exakten km-Stände und den Namen der Lenkerin bzw. des Lenkers. Die Aufzeichnungen waren nicht als lose Blätter geführt, sondern waren chronologisch aneinandergereiht und nachträglich nicht mehr durch Austausch einzelner loser Blätter einfach veränderbar.

19.9 Der Mitarbeiter hatte sich persönlich und vorbildhaft für einen Probetrieb zur Einführung des elektronischen Fahrtenbuches zur Verfügung gestellt, damit geprüft werden kann, ob und inwieweit in weiterer Folge diese zeitgemäße Art der Aufzeichnung von Fahrten für alle von der Wien Energie Stromnetz verwalteten Dienstwagen umgesetzt werden kann. Das elektronisch geführte Fahrtenbuch wäre nach Ansicht des Kontrollamtes sehr vorteilhaft, da es im Gegensatz zu handschriftlich geführten Dienstfahrten-

ausweisen keine Fehler der Lenkerinnen bzw. Lenker hinsichtlich Orts- und Zeitangaben sowie km-Stände zulässt.

19.10 Aus der Sicht des Kontrollamtes könnte sich bei den Dienstwagen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie eine deutliche Verbesserung der Nachvollziehbarkeit der Verwendung der Dienstwagen ergeben, wenn bei der Umsetzung der Erfahrungen aus dem Probetrieb für den Betrieb des gesamten Fuhrparkes berücksichtigt werden.

19.11 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie die flächendeckende Einführung einer zeitgemäßen Erfassung und Dokumentation aller Fahrten mit Dienstwagen sowie aller Fahrten mit privaten Fahrzeugen, die dienstlich genützt werden.

20. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen in der Betriebsstelle Baden

20.1 Das Kontrollamt beobachtete am 12. November 2012 die Einfahrten in die Betriebsstelle Baden von 5.45 Uhr bis 7.15 Uhr. Ein Dienstwagen fuhr im beobachteten Zeitraum an der Dienststelle vorbei. Das Kontrollamt forderte die entsprechenden Dienstfahrtenausweise für alle Dienstwagen an. Die Einschau des Kontrollamtes in die Dienstfahrtenausweise ergab, dass von den insgesamt 16 Dienstwagen sieben Dienstwagen über das Wochenende in der Betriebsstelle Baden abgestellt hätten sein müssen. Das Kontrollamt schloss daraus, dass diese Dienstwagen für eine private Verwendung über das Wochenende wie beispielsweise für Heimfahrten genützt oder die von den Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern eigenhändig unterschriebenen Dienstfahrtenausweise unzutreffend geführt worden waren. Außerdem befand sich in den vorhandenen elf Betriebsgaragen und auf den rd. 20 Abstellflächen im Hof der Betriebsstelle kein einziger Dienstwagen zum Zeitpunkt des Beginns der Beobachtung des Kontrollamtes. Der Betriebsstelle waren mit Stand vom 30. September 2012 20 Dienstwagen der Klassen M1 und N1 zugewiesen.

20.2 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz in Abstimmung mit der Wien Energie zu prüfen, wie leer stehende bzw. wenig genützte Betriebsgaragen (s. auch Pkt. 22.4) einer verbesserten Nutzung zugeführt werden können. Sollte die betriebsinterne Prüfung ergeben, dass dauerhaft keine betriebliche Nutzung der Betriebsgaragen im Zusammenhang mit dem Fuhrpark und dessen Veränderungen erzielt werden kann, so wären auch Vermietungen von Betriebsgaragen in Erwägung zu ziehen.

20.3 Das Kontrollamt ersuchte die Wien Energie Stromnetz um Mitteilung, ob in der Betriebsstelle Baden einzelne Dienstwagen ad personam zugeordnet waren bzw. ob ein Pool an Dienstwagen zur allgemeinen Verwendung zwecks optimaler Auslastung des Fuhrparks eingerichtet wurde. Die Wien Energie Stromnetz teilte mit, dass prinzipiell keine Dienstwagen ad personam - mit Ausnahme für die Geschäftsführung - zugeordnet werden und der gesamte Fuhrpark einen Pool darstellt. Außerdem würden die einzelnen Dienstwagen sowohl in als auch außerhalb der Organisationseinheit getauscht und von mehreren Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern verwendet werden. Diese Aussage stand aber im Widerspruch zu den Feststellungen des Kontrollamtes. So hat beispielsweise ein Mitarbeiter der Betriebsstelle Baden der Abteilung Messtechnik, Datenmanagement und smart metering der Wien Energie Stromnetz den Dienstwagen der Klasse N1 im betrachteten Zeitraum vom 1. Juni 2012 bis zum 21. November 2012 ausschließlich alleine benützt. Auch bei einer Unterbrechung seiner dienstlichen Tätigkeiten in der Zeit vom 8. September 2012 bis 23. September 2012 wurde der Dienstwagen von keiner anderen Mitarbeiterin bzw. von keinem anderen Mitarbeiter benützt, wie die Einschau in die Dienstfahrtenausweise ergab.

20.4 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie dafür zu sorgen, dass Dienstwagen nicht dauerhaft nur von einer einzelnen Person genützt werden. Durch geeignete Maßnahmen wie durch eine wirksame Organisation einer Poolbildung sollte ein höherer Auslastungsgrad bei den Dienstwagen erreicht werden, wobei insbesondere darauf geachtet werden sollte, dass Abwesenheiten von Lenkerinnen bzw. Lenkern, wie beispielsweise bei Urlaub oder Krankenstand, in einem geringeren Ausmaß zu Stehzeiten von Dienstwagen führen.

20.5 Ein weiterer Mitarbeiter der Betriebsstelle Baden, der für das Geschäftsfeld Vertriebsdienstleistungen der Wien Energie tätig war, erhielt am 31. Juli 2012 einen Neuwagen zu seiner dienstlichen Verwendung zugewiesen. Es handelte sich um einen Kleinbus, der sich aufgrund seiner erhöhten Sitzplatzanzahl zum Transport von Personengruppen eignet. Wie die Einschau in die Dienstfahrtenausweise ergab, wurde der Kleinbus im betrachteten Zeitraum vom 31. Juli 2012 bis zum 21. November 2012 nur von diesem Mitarbeiter verwendet. Auch bei Abwesenheiten des Mitarbeiters wurde der Dienstwagen nicht an andere Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter weitergegeben. So blieb der Dienstwagen während dreier Dienstunterbrechungen des Mitarbeiters insgesamt rd. sechs Wochen ungenützt. Im Übrigen fand bei diesem Kleinbus eine Privatnutzung oder eine unzutreffende Dokumentation in den eigenhändig vom Mitarbeiter unterschriebenen Dienstfahrtenausweisen statt, da der Dienstwagen im Rahmen der zuvor dargestellten Beobachtung des Kontrollamtes vom 12. November 2012 in der Früh in die Betriebsstelle einfuhr, obwohl er über das Wochenende in der Betriebsstelle abgestellt hätte sein müssen.

Gemäß der Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding vom 25. November 2009 (s. Pkt. 14) ist jede Anschaffung von personenbezogen zugeordneten Dienstwagen von der Konzernleitung zu genehmigen. Die Neuanschaffung des Kleinbusses, der nur von einem Mitarbeiter verwendet wurde, hätte aufgrund seiner tatsächlichen personenbezogenen Verwendung aus der Sicht des Kontrollamtes der Konzernleitung zur Genehmigung vorgelegt werden müssen.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Jener Mitarbeiter aus dem Geschäftsfeld Vertriebsdienstleistungen ist key-account-Kommunalbetreuer und einziger Außendienstmitarbeiter der Wien Energie in der Betriebsstelle Baden. Im Rahmen dieser Tätigkeit fällt auch die Teilnahme an Veranstaltungen in niederösterreichischen Gemeinden oder das Organisieren von Kundinnen- bzw. Kundenevents. Darum wurde hier ein Kleinbus angeschafft, um die notwendigen Personen- und Materialtransporte oftmals kurzfristig abzuwickeln. Jener Mitarbeiter ist im gesam-

ten Versorgungsgebiet tätig, weshalb ihm der Dienstwagen zuge-
teilt ist. Im Bedarfsfall steht dieser Dienstwagen auch anderen
Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern zur Verfügung.

Um möglichst hohe terminliche Flexibilität zu ermöglichen, wird
das Fahrzeug auch für Fahrten zwischen Dienststelle und Wohn-
ort genutzt. Der Mitarbeiter wurde auf die exakte Erstellung der
Dienstfahrtenausweise hingewiesen. Ebenso ist auf die Verrech-
nung von Sachbezug zu achten.

20.6 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie da-
rauf zu achten, dass die Genehmigungspflicht für personenbezogen zugeordnete
Dienstwagen gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding einge-
halten wird.

20.7 Ein anderer Mitarbeiter der Betriebsstelle Baden, der für das Geschäftsfeld Netz-
dienstleistungen der Wien Energie Stromnetz tätig war, führte am Samstag, dem
23. Juni 2012 um 9.29 Uhr eine Fahrt mit einem Dienstwagen der Klasse N1 durch, ob-
wohl der Dienstwagen in der Betriebsstelle Baden abgestellt hätte sein müssen, wie die
Einschau des Kontrollamtes in die vom Mitarbeiter unterschriebenen Dienstfahrtenaus-
weise ergab. Ausgangspunkt für die Einschau war eine Erhebung der Lenkerin bzw.
des Lenkers wegen einer Verkehrsübertretung durch die zuständige Behörde ohne vor-
hergehende Anonymverfügung.

21. Sonstige Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Verwendung von Dienstfahrzeugen

21.1 Das Kontrollamt stellte fest, dass in den Wohngebieten Dienstwagen der Wien
Energie Stromnetz und der Wien Energie abgestellt sind. Das Kontrollamt prüfte in wei-
terer Folge stichprobenweise nach, ob die Dienstfahrtenausweise bei mehreren Dienst-
wagen der Klassen M1 und N1, die an verschiedenen Orten in Wohngebieten abgestellt
waren, entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten - wie vom Kontrollamt erhoben -
geführt wurden. Die Mehrzahl der Dienstwagen waren der Wien Energie Stromnetz zu-

geordnet, zwei Dienstwagen wurden von Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern der Wien Energie verwendet. Das Kontrollamt führte je Dienstwagen zu mehreren Zeitpunkten und Zeiträumen Erhebungen durch. Laut Mitteilung der Wien Energie Stromnetz handelte es sich nach ersten betriebsinternen Ermittlungen bei den Abstellorten der Dienstwagen um Parkplätze in der Umgebung der Wohnorte der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, die die Dienstwagen verwendet hatten. An diesen Wohnorten waren lt. Wien Energie Stromnetz keine unmittelbaren Dienstverrichtungen erforderlich. In einigen Fällen wurden lt. Wien Energie Stromnetz Arbeitspausen und Ruhezeiten an der Wohnadresse verbracht.

21.2 Bei rd. 30 geprüften Dienstwagen ergab sich, dass der am jeweiligen Wohnort der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters abgestellte Dienstwagen lt. den eigenhändig von den Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern geführten Dienstfahrtenausweisen zu mehreren Zeitpunkten nicht am Wohnort abgestellt hätte sein dürfen, sondern noch in dienstlicher Verwendung stehen hätte müssen. Beispielsweise hatte eine Mitarbeiterin bzw. ein Mitarbeiter den von ihr bzw. ihm verwendeten Dienstwagen zwischen 11.45 Uhr bis 15.45 Uhr an ihrem bzw. seinem Wohnort abgestellt, obwohl der entsprechende Dienstfahrtenausweis Dienstfahrten im 17., 18. und 19. Wiener Gemeindebezirk zwischen 8.40 Uhr und 17.40 Uhr auswies.

21.3 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und Wien Energie durch geeignete interne Kontrollsysteme dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter in der Dienstzeit der Dienstgeberin tatsächlich für Dienstverrichtungen zur Verfügung stehen. Um dieses Ziel wirksam zu erreichen, wären bei erwiesenen Dienstzeitverkürzungen disziplinarrechtliche Konsequenzen zu ziehen. Außerdem wäre durch geeignete Arbeitsplanung sicherzustellen, dass der Auslastungsgrad aller Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter für die zur Verfügung stehende Dienstzeit angemessen ist.

21.4 Die Verwendung von sechs geprüften Dienstwagen ergab bei der Einschau des Kontrollamtes in die Dienstfahrtenausweise keine Unregelmäßigkeit bzw. Auffälligkeit. Bei den verbleibenden Fällen wurden beispielsweise betrieblich nicht erfasste Fahrten an Wochenenden festgestellt. So war ein Dienstwagen mehrfach am Wochenende am

Wohnort im Bezirk Baden abgestellt, obwohl die Dienstfahrtenausweise aufgrund identischer km-Stände belegten, dass der Dienstwagen jeweils am Freitag vor dem Wochenende im 10. Wiener Gemeindebezirk in der Dienststelle der Wien Energie Stromnetz abgestellt gewesen hätte sein müssen, und erst am Montag nach dem Wochenende wieder im 10. Wiener Gemeindebezirk in Betrieb genommen worden wäre.

21.5 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie, durch interne Kontrollsysteme und durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen dafür zu sorgen, dass Dienstwagen den Aufzeichnungen entsprechend in den dafür vorgesehenen Betriebsgaragen bzw. betrieblichen Abstellflächen nach dienstlicher Verwendung abgestellt werden.

21.6 Das Kontrollamt musste bei mehreren Dienstwagen annehmen, dass Dienstwagen lange Zeit ungenützt am Wohnort der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter abgestellt waren. Beispielsweise stand prima facie ein Dienstwagen rd. zehn Tage unverändert am Wohnort einer Mitarbeiterin bzw. eines Mitarbeiters.

21.7 Das Kontrollamt stellte fest, dass am Freitag, dem 25. Jänner 2013 um 14.11 Uhr ein Lkw auf der Adresse Am Kanal Nr. 103 im 11. Wiener Gemeindebezirk abgestellt war (s. Foto 1).



Foto 1: Abstellen eines schweren Lkw für betrieblich nicht erfasste Zwecke

Das Kontrollamt ersuchte um Vorlage der entsprechenden Dienstfahrtenausweise für diesen Lkw, um nachzuprüfen, ob der betreffende Lkw zur gegenständlichen Zeit in dienstlicher Verwendung stand. Am 25. Jänner 2013 endete lt. Dienstfahrtenausweis eine Dienstfahrt eines Mitarbeiters des Geschäftsfeldes Netzdienstleistungen mit diesem Lkw um 13.00 Uhr mit einem km-Stand von 85.379 km im BGS. Entsprechend dem darauffolgenden Dienstfahrtenausweis, der vom gleichen Mitarbeiter unterzeichnet wurde, hätte der Lkw erst wieder am Montag, dem 28. Jänner 2013 um 6.30 Uhr mit unverändertem km-Stand von 85.379 km das BGS verlassen. Dies stand somit im Widerspruch mit dem festgestellten Abstellungsort. Die Feststellungen des Kontrollamtes ließen daher den Schluss zu, dass die Dienstaufsicht bzw. die internen Kontrollsysteme der Wien Energie Stromnetz offensichtlich nicht ausreichten, eine betrieblich nicht erfasste Nutzung von schweren Lkw hintanzuhalten.

Das Kontrollamt sah sich daher veranlasst darauf hinzuweisen, dass bei schweren Lkw die Anschaffungskosten und die laufenden Betriebskosten weit höher sind, als bei Pkw und leichten Lkw, weshalb dem Funktionieren von internen Kontrollsystemen bzw. von Dienstaufsichtsmaßnahmen über die ordnungsgemäße Verwendung von schweren Lkw eine besondere Bedeutung zukommt.

21.8 Aufgrund der obigen Feststellungen, empfahl das Kontrollamt der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie eingehend zu evaluieren, welche Größe des Fuhrparks tatsächlich erforderlich ist, wenn Stehzeiten von Dienstwagen durch verbesserte Modalitäten für die Weitergabe an andere Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter entsprechend reduziert wären und betrieblich nicht erfasste Fahrten von Dienstwagen wegfallen. Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie darüber hinaus die für den Einsatz von Kfz in den Abteilungen verantwortlichen Führungskräfte anzuweisen, nicht benötigte Dienstwagen an den Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz zurückzustellen, der dann in weiterer Folge die Auswirkungen auf vorgesehene Ersatzanschaffungen und Neuanschaffungen abschätzen und erforderlichenfalls auch Verkäufe von Dienstwagen umsetzen kann.

22. Wahrnehmungen des Kontrollamtes hinsichtlich der Durchführung privater Tätigkeiten in den Dienststellen

22.1 Die Prüfer des Kontrollamtes besichtigten am 4. April 2012 unangekündigt einen Lagerplatz der Wien Energie Stromnetz in der Haidestraße im 11. Wiener Gemeindebezirk und stellten fest, dass am Lagerplatz zwei private Fahrzeuge ohne Kennzeichen abgestellt waren. Am Parkplatz des in relativ kurzer Entfernung zum Lagerplatz gelegenen BGS waren insgesamt sogar 25 private Fahrzeuge ohne Kennzeichen abgestellt, wovon einige davon bereits als Wracks einzustufen waren. In den Hallen im BGS waren zahlreiche private Gegenstände gelagert wie beispielsweise Schiboxen und Reifen mit Aluminiumfelgen. Ein Mitarbeiter des BGS lud während der Beobachtung des Kontrollamtes Reifen in sein privates Fahrzeug ein. Außerdem stellte das Kontrollamt fest, dass ein privates Fahrzeug in der Waschstraße, die nur für Dienstfahrzeuge vorgesehen ist, gewaschen wurde.

22.2 Im Übrigen wäre im BGS die Einfahrt mit privaten Fahrzeugen nur auf den Parkplatz des BGS erlaubt gewesen. Am sonstigen Gelände, auf dem sich auch die Waschstraße befindet, ist aus Sicherheitsgründen die Einfahrt mit privaten Fahrzeugen verboten. Auf dieses Verbot wurde bei der Schrankenanlage bei der Portierinnen- bzw. Portierloge mit Aufschriften deutlich hingewiesen. Trotzdem fuhren private Fahrzeuge, offenbar von der Portierin bzw. vom Portier geduldet, ein und parkten z.T. in Lagerhallen des BGS, wie die Fotos 2 und 3 belegen.



Foto 2: Nicht erlaubtes Parken eines privaten Fahrzeuges in einer Lagerhalle des BGS



Foto 3: Nicht erlaubtes Parken eines privaten Fahrzeuges in einer Lagerhalle des BGS

22.3 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz dafür zu sorgen, dass die Einfahrtskontrolle in das BGS von der Portierin bzw. vom Portier ordnungsgemäß wahrgenommen wird und Lenkerinnen bzw. Lenkern von privaten Fahrzeugen entsprechend den bestehenden Vorgaben bzw. Vorschriften der Dienstgeberin das Einfahren in das BGS untersagt wird, um darauf aufbauende weitere Verstöße wie die private Benützung von dienstlichen Einrichtungen wie Waschstraßen und Lagerhallen von vornherein zu unterbinden.

22.4 Das Kontrollamt besichtigte am 10. Oktober 2012 um ca. 6.00 Uhr unangekündigt die Betriebsstelle Schwechat. In den Garagen der Betriebsstelle Schwechat war kein einziges Dienstfahrzeug abgestellt, obwohl dafür zehn geschützte Abstellflächen vorhanden gewesen wären. Sieben Abstellflächen waren mit privaten Fahrzeugen belegt. Die restlichen Abstellflächen waren nicht mehr zur Gänze benützbar, da sie durch private Lagerungen verstellt waren. Die Lagerungen umfassten Reifen von privaten Pkw und Motorrädern sowie diverse Gegenstände aus privaten Haushalten wie beispielsweise ein Gepäckträger für den Fahrradtransport, eine Hängematte, leere Papierschachteln von Haushaltsgeräten sowie Röhrenfernseher. Im Hof war ein privates Fahrzeug ohne Kennzeichen abgestellt.

22.5 Die Prüfer des Kontrollamtes begingen am 11. Oktober 2012 die Betriebsstelle Mödling der Wien Energie Stromnetz. In den Lagerräumen der Betriebsstelle Mödling befand sich eine Stellage mit Reifen von Kfz (s. Foto 4).



Foto 4: Lagerung von privaten Reifen in der Betriebsstelle Mödling

Wie der Leiter der Betriebsstelle Mödling bestätigte, handelte es sich ausschließlich um private Reifen der Bediensteten der Betriebsstelle Mödling. Der Betriebsstelle Mödling sind der Stützpunkt Sittendorf und eine Lkw-Halle im Umspannwerk Wiener Neudorf zugeordnet. In der Lkw-Halle befand sich ein Hochregal, das für die Lagerung von privaten Gegenständen wie Schiboxen und Reifen genutzt wurde, wie die Besichtigung durch das Kontrollamt ergab. Außerdem war in der Lkw-Halle ein privates Motorrad ohne Kennzeichen abgestellt. Im Stützpunkt Sittendorf wurden ebenfalls private Reifen gelagert.

22.6 Das Lagern von privaten Reifen löst nicht nur private Manipulationen am Dienstort aus, sondern führt auch zur Nutzung von dienstlichen Einrichtungen wie Handwagen u.dgl., wie das Foto 5 zeigt, das am 29. Oktober 2012 im BGS aufgenommen wurde.



Foto 5: Wechseln von Rädern an einem privaten Fahrzeug am Gelände des BGS

22.7 Das Kontrollamt beging am 13. November 2012 das Umspannwerk Michelbeuern im 9. Wiener Gemeindebezirk und am 23. November 2012 das Umspannwerk Süd im 12. Wiener Gemeindebezirk. Auf den Parkplätzen der Umspannwerke befand sich jeweils ein privates Fahrzeug ohne Kennzeichen. Im Umspannwerk Michelbeuern wurden Schiboxen gelagert. Im Umspannwerk Süd war ein Anhänger abgestellt, der nicht zum Fuhrpark der Wien Energie Stromnetz gehörte.

22.8 Die Wien Energie Stromnetz teilte dem Kontrollamt während der Prüfung mit, dass der Missbrauch von Flächen der Wien Energie Stromnetz nicht geduldet werde. So wurden die Besitzerinnen bzw. Besitzer von Fahrzeugen ohne Kennzeichen im BGS nach Ausforschungen aufgefordert, diese zu entfernen.

22.9 Das Kontrollamt empfahl der Wien Energie Stromnetz, durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen bzw. durch Schaffung wirksamer interner Kontrollsysteme dafür zu sorgen, dass das Abstellen von privaten Fahrzeugen ohne Kennzeichen in Betriebsgebäuden und auf betrieblichen Freiflächen dauerhaft unterbleibt.

22.10 Des Weiteren empfahl das Kontrollamt der Wien Energie Stromnetz, die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter darauf hinzuweisen, dass das Lagern von privaten Gegen-

ständen wie Reifen, Hausrat u.dgl. in den Dienststellen nicht gestattet ist. Die Einhaltung dieses Verbotes sollte durch Aufsichtsmaßnahmen überwacht werden.

23. Resümee

23.1 Der Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz verwaltete den Fuhrpark der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie im Zusammenhang mit der Fahrzeugsicherheit und der Instandhaltung von Kfz im Rahmen seiner Zuständigkeit und seiner Aufgabenstellung sorgfältig. Der Bereich Kraftwagenbetrieb konnte dem Kontrollamt über die Prüfungen gemäß AM-VO, über die wiederkehrenden Begutachtungen gem. § 57a KFG 1967, über die vorhandenen Dienstfahrzeuge einschließlich Einsatzfahrzeuge und über die Dokumentation der Dienstfahrtenausweise gründlich gestaltete Aufstellungen fristgerecht vorlegen.

23.2 Da eine Prüfung des Kontrollamtes schon im Jahr 2003 ergab, dass eine ständige Zunahme der Fahrleistungen bei unveränderter Größe des Versorgungsgebietes nicht nachvollziehbar war, wurde die Verwendung des Fuhrparks einer neuerlichen Prüfung mit zahlreichen eigenen Beobachtungen unterzogen. Das Kontrollamt musste feststellen, dass der Fuhrpark seit dem Ende des Geschäftsjahres 2003 bis zum Ende des Geschäftsjahres 2012 von 353 auf 815 Dienstfahrzeuge angestiegen war. Im Geschäftsjahr 2012 wurden mit Dienstfahrzeugen der Klassen M1 und N1 und mit dienstlich verwendeten Privatfahrzeugen bereits rd. 10 Mio.km zurückgelegt. Der Fuhrpark wurde zu einem erheblichen Teil für betrieblich nicht erfasste Fahrten wie beispielsweise auch am Wochenende verwendet, wie die Einschau in die Dienstfahrtenausweise der Direktion und der zugehörigen Betriebsstellen zeigte. Dies wurde durch den Vergleich von Anonymverfügungen und von Lenkerinnen- bzw. Lenkererhebungen durch die zuständige Behörde im Rahmen von Verkehrsübertretungen mit Dienstwagen mit den eigenhändig von den Lenkerinnen bzw. Lenkern unterschriebenen Dienstfahrtenausweisen bestätigt, da die darin enthaltenen Zeit- und Ortsangaben nicht übereinstimmten bzw. widersprüchlich waren. Darüber hinaus zeigten die Wahrnehmungen des Kontrollamtes, dass die Dienstwagen längere Stehzeiten an privaten Adressen aufwiesen, obwohl die Dienstwagen lt. Dienstfahrtenausweisen auf betrieblichen Flächen abgestellt hätten sein müssen, und so auch anderen Personen zur Verfügung stehen hätten sollen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Die Untersuchungen und daraus folgende Empfehlungen des Kontrollamtes werden von der Wien Energie Stromnetz stets als eine Grundlage der unternehmerischen Weiterentwicklung betrachtet. Insbesondere das Aufzeigen längerfristiger Entwicklungen aus der Außenperspektive ist im Sinn der strategischen Entwicklung wertvoll.

Zu Pkt. 23.2 ist aus unserer Kenntnis der steigenden Anforderungen an die Netzbetreiberin bzw. an den Netzbetreiber zu ergänzen, dass die vermehrte Anzahl an Kundinnen- bzw. Kundenkontakten als direkte Folge der Marktliberalisierung, die ebenfalls ständig zunehmende Anzahl an Behördenwegen aufgrund stets komplexer werdender Genehmigungsverfahren sowie nicht zuletzt das Wachstum bei den elektrischen Betriebsmitteln zu beachten sind, welche die geografische Ausdehnung des Versorgungsgebietes als Kriterium für die Menge an zurückgelegten km deutlich überwiegen.

So stieg im Vergleich mit den Werten aus dem Jahr 2006 etwa die Anzahl an Umspannwerken um 12,5 % und die Anzahl an neu errichteten Netzumspanneranlagen um 435. Im gleichen Zeitraum verzeichnete das Leitungsnetz einen Zuwachs von knapp 1.240 km, was auch mit einem Anstieg der Kundinnen- bzw. Kundenanzahl einherging.

Neben diesem absoluten Wachstum bei den elektrischen Betriebsmitteln darf noch auf die Erneuerung bestehender Anlagen verwiesen werden. Die dafür zur Verfügung gestellten Investitionsmittel sind im vorhin genannten Vergleichszeitraum auf rd. das Dreifache angestiegen, was angesichts entsprechender Investiti-

onsprojekte samt Bauüberwachung und Inbetriebsetzung zwangsläufig die Notwendigkeit eines immer flexibleren Einsatzes der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter zur Folge hat, und dies umso mehr, als sich die Personenzahlen bereits seit Beginn der Liberalisierung wesentlich und stetig verringert haben. Ebenso erfordern die Kundinnen- bzw. Kundenkontakte vor Ort, welche zur Gewährleistung der hohen Kundinnen- bzw. Kundenzufriedenheit beitragen, eine hohe Mobilität der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter.

Die vorhin genannten Gründe führten zusammen mit der im April 2006 erfolgten Auflassung der Gruppe der Berufslenkerinnen bzw. Berufslenker letztlich dazu, dass die Mobilität der einzelnen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter im Außendienst erheblich gesteigert werden musste.

All diese Bedingungen erklären plausibel die im Bericht des Kontrollamtes dargestellte Steigerung sowohl bei der Menge an zurückgelegten km als auch bei der Anzahl an verfügbaren Fahrzeugen.

Auch eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung zeigt die positive Entwicklung für die Wien Energie Stromnetz und damit die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges, betragen doch die Kosten für ein Fahrzeug je nach Wagengruppe (M1 bzw. N1) lediglich 2,53 EUR bis 2,67 EUR pro Stunde, während sich der interne Stundensatz einer Netzmonteurin bzw. eines Netzmonteurs (einer Facharbeiterin bzw. eines Facharbeiters) auf 54,69 EUR beläuft. Es darf noch darauf hingewiesen werden, dass die seit Liberalisierungsbeginn radikale Netzkostensenkung mit Maßnahmen wie den o.a., betriebswirtschaftlich bewältigt werden konnte.

23.3 Das Kontrollamt erwartete sich durch die empfohlene flächendeckende Einführung einer zeitgemäßen Dokumentation mithilfe eines elektronischen Fahrtenbuches eine deutliche Verbesserung der Aufzeichnungen aller Fahrten mit Dienstwagen und dienstlich genützter privater Kfz. Durch ein Bündel an weiteren vom Kontrollamt empfohlenen Maßnahmen zur Vermeidung betrieblich nicht erfasster Fahrten mit Dienstwagen wie geeignete interne Kontrollsysteme und eine ausreichende Dienstaufsicht sollte es aus der Sicht des Kontrollamtes erreicht werden können, den Fuhrpark auf das tatsächlich für die Wien Energie Stromnetz und die Wien Energie erforderliche Ausmaß für dienstliche Angelegenheiten zu reduzieren, um den Ansprüchen an einen zweckmäßigen, wirtschaftlichen und sparsamen Betrieb eines Fuhrparks zu genügen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Es ist zu erwähnen, dass pro Jahr derzeit über 130.000 Dienstfahrtenausweise anfallen, deren lückenlose Überprüfung einen unvertretbar hohen Personalaufwand bedeuten würde. Aufgrund der Empfehlungen des Kontrollamtes, welche die Notwendigkeit verstärkter Kontrolle aufzeigen, wird die Überprüfung durch den unmittelbaren Vorgesetzten (z.B. Partieführerin bzw. Partieführer, Vorarbeiterin bzw. Vorarbeiter, Werkmeisterin bzw. Werkmeister) einschließlich die Konsequenzen bei einem Fehlverhalten ab sofort wesentlich verstärkt.

Die Einführung eines elektronischen Fahrtenbuches wird seitens der Wien Energie Stromnetz bereits seit einiger Zeit vorbereitet, die Funktionalität auch in praktischen Versuchen getestet, wie im Bericht des Kontrollamtes positiv hervorgehoben wird.

Ein flächendeckender Einsatz scheiterte bisher allerdings daran, dass die auf dem Markt angebotenen Produkte auf personenbezogene Anwendungen ausgerichtet sind, wobei es in der Wien Energie Stromnetz allerdings nur zwei solcher personenbezogener Fahrzeuge gibt. Alle anderen Fahrzeuge werden jeweils von ver-

schiedenen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern verwendet, wobei auch ein mehrmaliger Wechsel der Nutzerin bzw. des Nutzers innerhalb nur eines Tages keine Seltenheit darstellt.

Da nach Einführung des elektronischen Fahrtenbuches aber sowohl fahrzeugbezogene als auch personenbezogene Auswertungen möglich sein sollen, wird seitens der Wien Energie Stromnetz eine technische Lösung angestrebt, bei der sich Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter mittels der bereits vorhandenen elektronischen Dienstaussweise im jeweiligen Fahrzeug an- und abmelden können.

Wie nachfolgend ausgeführt, wird die Wien Energie Stromnetz die Empfehlungen des Kontrollamtes sowohl mit kurz- als auch langfristigen Maßnahmen aufgreifen. Aufgrund der unter Pkt. 23.2 dargestellten Rahmenbedingungen ist jedoch eine relevante Verringerung der Anzahl von Fahrzeugen nicht zu erwarten.

23.4 Deutliches Verbesserungspotenzial ergab sich auch hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit von Tankvorgängen mit Dieseltreibstoff insbesondere in Kanistern.

24. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie wären aufgrund einer Auflage aus dem jeweiligen Bescheid über die Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern nachweislich vom Inhalt der Bewilligung in Kenntnis zu setzen und über die diesbezüglich in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen zu informieren. Die Wien Energie Stromnetz sollte daher in Zusammenarbeit mit der Wien Energie die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie die entsprechende Kenntnisnahme mit Unterschrift bestätigen lassen und über die Kenntnisnahme nachvollziehbare Unterlagen anlegen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen hatten bisher stets Zusatzausbildungen, wie etwa Fahrtechnikkurse, zu absolvieren. Der Empfehlung des Kontrollamtes folgend, werden sie in Hinkunft neuerlich auf die Bescheidaufgaben hingewiesen und über deren Inhalte noch im 2. Quartal des Jahres 2013 nachweislich in Kenntnis gesetzt.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen mit Blaulicht und Folgetonhorn der Inhalt des Bewilligungsbescheides und die in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmungen in Form von nachvollziehbaren Unterlagen nachweislich mit Unterschrift zur Kenntnis gebracht werden.

Empfehlung Nr. 2 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Die Wien Energie Stromnetz sollte in Zusammenarbeit mit der Wien Energie dafür sorgen, dass über alle Einsatzfahrten der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie aussagekräftige Aufzeichnungen geführt werden, die allen behördlichen Auflagen insbesondere hinsichtlich der gefahrenen Strecke genügen. Die Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen der Wien Energie Stromnetz und der Wien Energie wären zu diesem Zweck eingehend darüber zu unterrichten, wie Einsatzfahrten durchzuführen und zu dokumentieren sind.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Das schon bisher für die manuelle Dokumentation bestehende Formular wird im Sinn der Empfehlung überarbeitet, den Einsatzlenkerinnen bzw. Einsatzlenkern neu ausgefolgt und die richtige Führung durch verstärkte Stichprobenprüfungen im Fachbereich kontrolliert.

Der Empfehlung wird in Zukunft durch die bereits beschlossene Beschaffung und Einführung eines elektronischen, automatisierten Systems zur Aufzeichnung aller Fahrzeugbewegungen mit eindeutiger Zuordnung der Lenkerin bzw. des Lenkers (elektronisches Fahrtenbuch) Folge geleistet.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Einsatzfahrzeugen darüber unterrichtet werden, wie Einsatzfahrten durchzuführen sind, dass über alle Einsatzfahrten aussagekräftige Aufzeichnungen zu führen sind und wie diese zu erfolgen haben.

Empfehlung Nr. 3 (Wien Energie Stromnetz):

Die Wien Energie Stromnetz sollte durch geeignete interne Kontrollsysteme sicherstellen, dass die km-Stände von Kfz beim Tanken bei jedem Fahrzeug widerspruchsfrei in die Dokumentation der Tankvorgänge eingetragen werden und die Verwendung von Treibstoffen für alle vorkommenden Anwendungsfälle nachvollziehbar dokumentiert wird. Bei wiederholten oder systematischen Fehleintragungen oder anderen Auffälligkeiten wären die internen Kontrollmaßnahmen weiter zu erhöhen, um einer missbräuchlichen Verwendung von Treibstoffen frühzeitig begegnen zu können.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Es darf festgehalten werden, dass vom Kontrollamt keine missbräuchliche Verwendung von Kraftstoff festgestellt wurde. Die Zuordnung zu einzelnen Fahrzeugen war aber bisher durch die Verwendung derselben Tankkarten für Lkw, Aggregate und sonstige Geräte nicht fehlerfrei.

Die Empfehlung hinsichtlich einer nachvollziehbaren Dokumentation wurde durch Tankkarten/Tanksticks für alle verbrennungsmotorbetriebenen Geräte bereits umgesetzt.

Die Empfehlung hinsichtlich der Verstärkung interner Kontrollmaßnahmen durch die Verknüpfung der Kilometerstände in den Dienstfahrtausweisen einerseits und bei der Betankung andererseits wird in der nächsten Ausbaustufe des Fuhrparkmanagements umgesetzt.

Empfehlung Nr. 4 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Durch geeignete interne Kontrollsysteme und Dienstaufsichtsmaßnahmen wäre sicherzustellen, dass betrieblich nicht erfasste Fahrten unterbleiben. Bei Bekanntwerden von Verkehrsübertretungen mit Dienstwagen im Rahmen von Privatfahrten wären jedenfalls die daraus zu ziehenden disziplinarrechtlichen und sonstigen Konsequenzen zu veranlassen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Wie im Bericht dargestellt, wurden und werden Privatfahrten ohne Erlaubnis nicht nur bei Verkehrsübertretungen, sondern auch bei sonstigen Wahrnehmungen z.B. Kundinnen- bzw. Kundenbeschwerden geahndet. Beispiele dafür sind ebenfalls im Kontrollamtsbericht enthalten.

Die derzeit bestehenden Kontrolleinrichtungen sind arbeitsteilig aufgebaut, sehen daher einerseits die Kontrolle des Fuhrparks (km-Leistungen, Fahrtenbücher), andererseits die Überprüfung des Personaleinsatzes (Arbeitsausweise, Zeitaufzeichnungen) vor. Für eine prozessübergreifende Kontrolle samt Abgleich der Datenbestände sind derzeit noch keine technischen Lösungen im Einsatz, wie auch den diesbezüglichen Empfehlungen des Kontrollamtes zu entnehmen ist, doch sind derartige Lösungen bereits

in der Umsetzungsphase, und zwar einerseits durch die Einführung des elektronischen Fahrtenbuches, wie bereits in der Stellungnahme zu Pkt. 23.3 erwähnt, andererseits aber auch durch die integrierte Personalmanagementlösung SAP ERC HCM, deren Inbetriebnahme für alle Bereiche der Wiener Stadtwerke Holding mit Jänner 2014 erfolgen wird.

Bei der überwiegenden Anzahl von Fahrten zwischen dem Arbeitsort (Baustelle) und dem Wohnort (oder umgekehrt) handelt es sich, wie auch vom Finanzamt bestätigt, um Werksverkehr, somit um keine privaten Fahrten.

Bis zur vollständigen Einführung des elektronischen Fahrtenbuches werden die Empfehlungen hinsichtlich genauer Führung der Dienstfahrtenausweise durch Wiederverlautbarung mit nachweislicher Kenntnisnahme der Dienstanweisung sowie verstärkten Stichprobenkontrollen im Fachbereich umgesetzt.

Den Empfehlungen wird mittelfristig durch die bereits beschlossene Einführung eines elektronischen Fahrtenbuches, das eine wesentliche Voraussetzung für Kontrollsysteme und Dienstaufsichtsmaßnahmen darstellt, entsprochen. Aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen ist ein neuer periodischer Stichprobenprozess geplant.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstwagen wiederholt dahingehend von deren Vorgesetzten angewiesen werden, nicht betrieblich notwendige Fahrten zu unterlassen. Bei Zuwiderhandeln und bei Bekanntwerden von Verkehrsübertretungen im Rahmen von Privatfahrten wurden und werden disziplinarrechtliche Maßnahmen

durch die Abteilungsleitung gesetzt. Die Kontrolle von Dienstfahrtenausweisen erfolgt stichprobenmäßig.

Empfehlung Nr. 5 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Dienstwagen sollten nur für Fahrten verwendet werden, zu denen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter beauftragt oder aufgrund ihrer bzw. seiner Dienstobliegenheiten verhalten sind. Dienstfahrten sollten wirkungsorientiert und effizient erfolgen und im dienstlichen Interesse gelegen sein.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 4.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstwagen von deren Vorgesetzten angewiesen sind, Dienstwagen nur für beauftragte Arbeiten im Rahmen der jeweiligen Dienstobliegenheit effizient zu verwenden. Weiters sind Lenkerinnen bzw. Lenker zur Angabe der genauen Fahrtstrecke in den Fahrtenbüchern angewiesen. Die Kontrolle erfolgt stichprobenmäßig durch Vergleich des Dienstfahrtenausweises mit den eingeteilten Kundinnen- bzw. Kundenterminen bzw. Arbeiten und der damit zurückzulegenden Fahrtstrecke.

Empfehlung Nr. 6 (Wien Energie Stromnetz):

Durch geeignete Dienstaufsichtsmaßnahmen und interne Kontrollsysteme wäre dafür zu sorgen, dass die private Verwendung von Dienstwagen unter den gegebenen Voraussetzungen unterbleibt bzw. die Dienstfahrtenausweise den tatsächlichen Gegebenheiten über Zeiten und Orte der Dienstfahrten entsprechend geführt werden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 4.

Empfehlung Nr. 7 (Wien Energie Stromnetz):

Durch geeignete Dienstaufsichtsmaßnahmen und interne Kontrollsysteme wäre dafür zu sorgen, dass nicht plausible bzw. nicht nachvollziehbare Dienstfahrtenausweise beanstandet werden und die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Aufzeichnungen gesetzt werden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 4.

Empfehlung Nr. 8 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Eine zeitgemäße Erfassung und Dokumentation aller Fahrten mit Dienstwagen sowie aller Fahrten mit privaten Fahrzeugen, die dienstlich genutzt werden, wäre flächendeckend einzuführen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Der Empfehlung wird durch die bereits beschlossene Beschaffung und Einführung eines elektronischen, automatisierten Systems zur Aufzeichnung aller Fahrzeugbewegungen mit eindeutiger Zuordnung der Lenkerin bzw. des Lenkers (elektronisches Fahrtenbuch) Folge geleistet.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, dass die Wien Energie das von der Wien Energie Stromnetz einzuführende Erfassungs- und Dokumentationssystem für Fahrten mit Dienstwagen, für die bei der Wien Energie in Verwendung stehenden Dienstwagen gleichfalls übernimmt.

Empfehlung Nr. 9 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Die Wien Energie Stromnetz sollte in Abstimmung mit der Wien Energie prüfen, wie leer stehende bzw. wenig genutzte Betriebsgaragen einer verbesserten Nutzung zugeführt werden können. Sollte die betriebsinterne Prüfung ergeben, dass dauerhaft keine be-

triebliche Nutzung der Betriebsgaragen im Zusammenhang mit dem Fuhrpark und dessen Veränderungen erzielt werden kann, so wären auch Vermietungen von Betriebsgaragen in Erwägung zu ziehen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Der Empfehlung wird durch Evaluierung, ob gegebenenfalls Räume für andere betriebsinterne Verwendungen benötigt werden, im Anlassfall gefolgt. Eine Vermietung von Garagen oder sonstigen Flächen an andere wird aus organisatorischen Gründen (Vertragswesen, Betreuungskapazität nötig, Dritten müsste Zutritt innerhalb und eventuell auch außerhalb der Betriebszeiten gewährt werden) nicht in Erwägung gezogen, zumal das kein Kerngeschäft der Wien Energie Stromnetz darstellt und Erlöse durch die Regulation vollständig abgeschöpft würden.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen als die Wien Energie an jenen Standorten, wo Betriebsgaragen zur Verfügung stehen, künftig mit der Wien Energie Stromnetz eine verbesserte Nutzung leer stehender bzw. wenig benutzter Stellflächen abstimmen wird.

Empfehlung Nr. 10 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Dienstwagen sollten nicht dauerhaft nur von einer einzelnen Person genützt werden. Durch geeignete Maßnahmen wie durch eine wirksame Organisation einer Poolbildung wäre ein höherer Auslastungsgrad bei den Dienstwagen zu erreichen, wobei insbesondere darauf geachtet werden sollte, dass Abwesenheiten von Lenkerinnen bzw. Lenkern, wie beispielsweise bei Urlaub oder Krankenstand, in einem geringeren Ausmaß zu Stehzeiten von Dienstwagen führen.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Es darf dazu festgehalten werden, dass bereits bisher der Auslastung bzw. Wirtschaftlichkeit hohe Bedeutung zukommt. Wie im Be-

richt des Kontrollamtes enthalten, existieren Poolfahrzeuge sowohl für gelegentliche Nutzung als auch zum Ausgleich von Spitzenbelastungen und Werkstattaufenthalten anderer Fahrzeuge. Darüber hinaus wurden auch Fahrzeuge sowohl geplant als auch kurzfristig zwischen Abteilungen getauscht, z.B. vom Ablesebereich in der ablesungsfreien Zeit im Sommer in andere Bereiche. Die Auslastung des Fuhrparks ist jahreszeitabhängig (z.B. tiefbautaugliche Temperaturen im Winter, Ferienzeiten, Grippeerkrankungen) naturgemäß nicht gleichmäßig. Ein kurzfristiger Fahrzeugtausch z.B. bei Erkrankung ist aber mit hohen Personalkosten für die Transferzeiten verbunden, die oft nicht mit den erwartbaren Reduktionen im Kfz-Bereich korrelieren.

Unabhängig davon bildet das Fahrzeug, wie insbesondere auch bereits in der Stellungnahme zu Pkt. 23.2 ausgeführt, angesichts der heutigen Kostenstruktur lediglich ein Hilfsmittel zur Verbesserung der Mobilität von Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern.

Wenn daher beispielsweise die internen Kosten einer Facharbeiterin bzw. eines Facharbeiters bereits mehr als das Zwanzigfache pro Stunde betragen als die entsprechende Standzeit eines Fahrzeuges, so haben die Arbeitsabläufe diesen Umstand zu berücksichtigen, um den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu entsprechen.

Die Genehmigungspflicht für personenbezogen zugeordnete Dienstfahrzeuge wurde immer eingehalten.

Wie dem Bericht des Kontrollamtes zu entnehmen ist, sind bei der Wien Energie Stromnetz derzeit nur zwei personenbezogene Fahrzeuge vermerkt. Die diesbezügliche Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding wird somit eingehalten.

Sämtliche anderen Fahrzeuge werden von unterschiedlichen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern benutzt, eine vorübergehend überwiegende Benutzung nur durch eine einzige Mitarbeiterin bzw. einen einzigen Mitarbeiter kann organisatorisch bedingt sein, stellt allerdings nicht den Regelfall dar.

Den Empfehlungen des Kontrollamtes wird weiterhin im betriebswirtschaftlich bzw. organisatorisch sinnvollen Rahmen entsprochen, die Unterstützungspotenziale durch das Fuhrparkmanagement bzw. des künftigen elektronischen Fahrtenbuches werden ausgebaut.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, als bei Urlaub oder längeren Krankenständen von Lenkerinnen bzw. Lenkern Dienstwagen von anderen Lenkerinnen bzw. Lenkern genutzt werden. Diese Maßnahme ist bei der Wien Energie jedoch, insbesondere bei kurzen Abwesenheiten, nicht durchgängig möglich, da in den niederösterreichischen Kundendienstzentren nur ein oder zwei Außendienstmitarbeiterinnen bzw. Außendienstmitarbeiter der Wien Energie tätig sind.

Empfehlung Nr. 11 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Die Genehmigungspflicht für personenbezogen zugeordnete Dienstwagen gemäß Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding sollte eingehalten werden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 10.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, als künftig die Genehmigungspflicht für personenbezogene Dienstwagen gemäß

Dienstfahrzeuge-Richtlinie der Wiener Stadtwerke Holding eingehalten wird.

Empfehlung Nr. 12 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Durch geeignete interne Kontrollsysteme wäre dafür zu sorgen, dass die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter in der Dienstzeit der Dienstgeberin tatsächlich für Dienstverrichtungen zur Verfügung stehen. Um dieses Ziel wirksam zu erreichen, wären bei erwiesenen Dienstzeitverkürzungen disziplinarrechtliche Konsequenzen zu ziehen. Außerdem wäre durch geeignete Arbeitsplanung sicherzustellen, dass der Auslastungsgrad aller Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter für die zur Verfügung stehende Dienstzeit angemessen ist.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Dazu ist anzumerken, dass neben dem Arbeitsruhegesetz nach einer sozialpartnerschaftlichen Vereinbarung samt entsprechender Übergangsfrist auch das Arbeitszeitgesetz mit Wirksamkeit vom 1. April 2012 für die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter der Wien Energie Stromnetz zur Anwendung kam.

Dies hatte u.a. zur Folge, dass zahlreiche Arbeitsabläufe neu gestaltet sowie neue Arbeitszeitmodelle geschaffen wurden, wie etwa Gleitzeit oder verschobene Arbeitszeiten (Baukastenmodell). Um die tägliche Arbeitszeit nicht zu überschreiten, ist es daher erforderlich, dass die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, sofern sie beispielsweise einen baustellenbedingten Frühtermin und einen kundenorientierten Spätermin wahrnehmen müssen, dazwischen die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit einhalten.

Zur Überprüfung der tatsächlichen Arbeitszeiten wurde daher eine Zeiterfassung eingeführt, wobei sich die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter im Außendienst u.a. auch über das Mobiltelefon anmelden als auch abmelden können. Der Auslastungsgrad der Mit-

arbeiterinnen bzw. Mitarbeiter ist angesichts der Versorgungspflicht der Wien Energie Stromnetz bei gleichzeitig erschwerten gesetzlichen Rahmenbedingungen daher als mehr als angemessen zu beurteilen.

Die Wien Energie Stromnetz hat bei den vom Kontrollamt aufgezeigten und dokumentierten Wahrnehmungen interne Nachforschungen über das Dienstzeitverhalten der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter mithilfe der elektronischen Arbeitszeiterfassung ange stellt. Durch die Arbeitszeitmodelle, Schicht- und Wechseldienste der Wien Energie Stromnetz ist z.B. ein an Wochentagen mittags an der Wohnadresse der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters stehendes Dienstfahrzeug nicht zwingend mit einer Verletzung der Dienstzeit bzw. Dienstpflicht gleichzusetzen. Die festgestellten Orte und Zeiten der Dienstfahrzeuge konnten weitestgehend mit den Arbeitsausweisen, Ruhezeiten u.a. plausibilisiert und hinsichtlich der Dienstverrichtung als korrekt bewertet werden. Auf allfällige Missbräuche oder Verkürzungen der Arbeitszeit wurde dabei besonders geachtet.

Wie vom Kontrollamt festgestellt, entspricht die Führung der Dienstfahrtenausweise nicht den Dienstanweisungen und den tatsächlichen Verhältnissen. Die Wien Energie Stromnetz wird daher bei der Umsetzung der Empfehlungen des Kontrollamtes, wie schon in der Stellungnahme zu anderen Punkten ausgeführt, den Schwerpunkt auf die ordnungsgemäße Führung der Dienstfahrtenausweise und die Verfolgung von Missbrauchsfällen legen.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, als für Wien Energie-Mitarbeiterinnen bzw. Wien Energie-Mitarbeiter im Außendienst mit fixer Arbeitszeit die Anzahl der abzuarbeitenden

Kundinnen- bzw. Kundenterminen vom Innendienst vorgegeben ist. Die Kontrolle erfolgt täglich durch die Abgabe der erledigten Arbeit und der Übernahme der Kundinnen- bzw. Kundentermine für den nächsten Arbeitstag. Bei Fehlverhalten wurden und werden Verwarnungen ausgesprochen und im Wiederholungsfall disziplinarrechtliche Maßnahmen durch die Abteilungsleitung gesetzt.

Bei Wien Energie-Mitarbeiterinnen bzw. Wien Energie-Mitarbeitern im Außendienst mit Gleitzeit erfolgt die Kontrolle stichprobenmäßig durch Vergleich der Dienstfahrtenausweise mit den eingeteilten Kundinnen- bzw. Kundenterminen.

Empfehlung Nr. 13 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Durch interne Kontrollsysteme und durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen wäre dafür zu sorgen, dass Dienstwagen den Aufzeichnungen entsprechend in den dafür vorgesehenen Betriebsgaragen bzw. betrieblichen Abstellflächen nach dienstlicher Verwendung abgestellt werden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 12.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen, als Lenkerinnen bzw. Lenker ohne Privatnutzung von Dienstwagen von deren Vorgesetzten angewiesen sind, Dienstwagen nur für beauftragte Arbeiten im Rahmen der jeweiligen Dienstobliegenheit zu verwenden, die genaue Fahrtstrecke im Dienstfahrtenausweis entsprechend einzutragen und den Dienstwagen nach dienstlicher Verwendung in Betriebsgaragen bzw. betrieblichen Abstellflächen abzustellen. Die Kontrolle erfolgt stichprobenmäßig.

Empfehlung Nr. 14 (Wien Energie Stromnetz und Wien Energie):

Da Dienstwagen z.T. Stehzeiten auf privaten Adressen aufwiesen und regelmäßig für betrieblich nicht erfasste Fahrten herangezogen wurden, sollte eingehend evaluiert werden, welche Größe des Fuhrparks tatsächlich erforderlich wäre, wenn die Stehzeiten von Dienstwagen durch verbesserte Modalitäten für die Weitergabe an andere Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter entsprechend reduziert wären und die betrieblich nicht erfassten Fahrten von Dienstwagen wegfielen. Die für den Einsatz von Kfz in den Abteilungen verantwortlichen Führungskräfte wären anzuweisen, nicht benötigte Dienstwagen an den Bereich Kraftwagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz zurückzustellen, der dann in weiterer Folge die Auswirkungen auf vorgesehene Ersatzanschaffungen und Neuanschaffungen abschätzen und erforderlichenfalls auch Verkäufe von Dienstwagen umsetzen kann.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Hinsichtlich der Anzahl der Fahrzeuge rechnet die Wien Energie Stromnetz aus den zu vorigen Empfehlungen genannten Überlegungen nicht mit wahrnehmbaren Reduktionen, zumal eine Änderung des Abstellortes nicht auf die Anzahl der Fahrzeuge wirkt.

Die Wien Energie Stromnetz wird der Empfehlung des Kontrollamtes insbesondere hinsichtlich der ordnungsgemäßen und nachvollziehbaren Führung der Dienstfahrtenausweise folgen.

Stellungnahme der Wien Energie GmbH:

Der Empfehlung wird dahingehend entsprochen als bei Urlaub oder längeren Krankenständen von Lenkerinnen bzw. Lenkern Dienstwagen von anderen Lenkerinnen bzw. Lenkern genutzt werden. Ist dies nicht der Fall, werden die bei der Wien Energie für den Einsatz von Dienstwagen verantwortlichen Führungskräfte angewiesen, nicht benötigte Dienstwagen an den Bereich Kraft-

wagenbetrieb der Wien Energie Stromnetz zurückzustellen. Dies gilt auch für nicht mehr benötigte Dienstwagen.

Empfehlung Nr. 15 (Wien Energie Stromnetz):

Die Einfahrtskontrolle in das BGS sollte von der Portierin bzw. vom Portier ordnungsgemäß wahrgenommen werden. Lenkerinnen bzw. Lenkern von privaten Fahrzeugen wäre entsprechend den bestehenden Vorgaben bzw. Vorschriften der Dienstgeberin das Einfahren in das BGS zu untersagen, um darauf aufbauende weitere Verstöße wie die private Benützung von dienstlichen Einrichtungen (Waschstraße, Lagerhallen etc.) von vornherein zu unterbinden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Auch Privatfahrzeugen ist in begründeten Fällen die Einfahrt in das BGS zu ermöglichen, nicht jede dieser Einfahrten ist somit unzulässig, wie z.B. bei Zählerrücklieferung und Besorgungsfahrten.

Unter Bezugnahme auf die bereits bestehenden Dienstanweisungen werden die verantwortlichen Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter, somit insbesondere die Portierinnen bzw. Portiere im BGS sowie die Verantwortlichen für andere Objekte, wie etwa Kundendienstzentren, nochmals auf ihre Aufsichtspflichten hingewiesen.

Zur vorübergehenden Lagerung von privaten Gegenständen, wie insbesondere Autoreifen, auf unternehmenseigenen Flächen darf angemerkt werden, dass eine solche Lagerung in begrenztem Umfang sowie stets unter der Voraussetzung, dass der Dienstbetrieb dadurch nicht beeinträchtigt wird, gestattet war. In gleicher Weise war es den Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeitern erlaubt, auf unternehmenseigenen Flächen beispielsweise die Reifen an ihren privaten Fahrzeugen zu wechseln, sofern sie diese Tätigkeit in ihrer Freizeit durchführten und dabei keine sonstigen unterneh-

menseigenen technischen Einrichtungen verwendeten. Diese Erlaubnis basiert auf einem Betriebsübereinkommen zwischen der seinerzeitigen Direktion der Wiener Stadtwerke -Elektrizitätswerke und der Personalvertretung und wurde im Zuge der Ausgliederung der Wiener Stadtwerke aktualisiert.

Den Empfehlungen folgend, wurde dieses Betriebsübereinkommen einvernehmlich und mit sofortiger Wirkung aufgekündigt, die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter wurden dahingehend informiert.

Die Empfehlungen hinsichtlich Waschstraße sowie Abstellen von Privatwagen und dem Lagern von privaten Gegenständen werden durch verstärkte Kontrolle in den Fachbereichen umgesetzt.

Die Empfehlung bzgl. des Abstellens von privaten Fahrzeugen ohne Kennzeichen wurde bereits im Jahr 2012 umgesetzt.

Empfehlung Nr. 16 (Wien Energie Stromnetz):

Durch geeignete Aufsichtsmaßnahmen bzw. durch Schaffung wirksamer interner Kontrollsysteme wäre dafür zu sorgen, dass das Abstellen von privaten Fahrzeugen ohne Kennzeichen in Betriebsgebäuden und auf betrieblichen Freiflächen dauerhaft unterbleibt.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 15.

Empfehlung Nr. 17 (Wien Energie Stromnetz):

Die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter wären darauf hinzuweisen, dass das Lagern von privaten Gegenständen wie Reifen, Hausrat u.dgl. in den Dienststellen nicht gestattet ist. Die Einhaltung dieses Verbotes sollte durch Aufsichtsmaßnahmen überwacht werden.

Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Siehe Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 15.

Zusammenfassende Stellungnahme der Wien Energie Stromnetz GmbH:

Pro Jahr fallen derzeit rd. 130.000 Dienstfahrtausweise an, deren lückenlose Überprüfung einen unverhältnismäßig hohen Personalaufwand bedeuten würde. Aufgrund der Empfehlungen des Kontrollamtes wird allerdings die stichprobenartige Überprüfung durch die unmittelbare Vorgesetzte bzw. den unmittelbaren Vorgesetzten (z.B. Partieführerin bzw. Partieführer, Vorarbeiterin bzw. Vorarbeiter, Werkmeisterin bzw. Werkmeister) wesentlich verstärkt. Allenfalls festgestellte Unstimmigkeiten in den Aufzeichnungen der Dienstfahrtausweise werden, sofern sie auf ein nicht den Dienstanweisungen entsprechendes Verhalten der Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter zurückzuführen sind, rigoros disziplinar gehandelt und unternehmensintern unter Beachtung des Schutzes persönlicher Daten bekannt gemacht.

Es ist dazu im Sinn der Empfehlungen des Kontrollamtes ein mehrstufiger, zentral periodisch angestoßener Kontrollprozess geplant, der dokumentierte Stichproben sicherstellt.

Eine lückenlose Dokumentation sämtlicher Dienstfahrten wird erst mit der flächendeckenden Einführung des elektronischen Fahrtbuches möglich sein, welches sich derzeit in einer Testphase befindet, an der rd. 20 Fahrzeuge beteiligt sind.

Beginnend mit dem Vorliegen erster Zwischenergebnisse aus der Überprüfung durch das Kontrollamt wurden die Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter während der vergangenen Wochen ab Jänner 2013 ausführlich über die daraus gewonnenen Ergebnisse sowie

die zu treffenden Maßnahmen informiert. Die inhaltlichen Schwerpunkte waren dabei einerseits dem wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge, andererseits der vollständigen und korrekten Führung der Dienstfahrtenausweise gewidmet.

Diese Informationen werden in einer schriftlichen Dienstanweisung, welche im 2. Quartal des Jahres 2013 verfügt werden wird, ebenso dargestellt wie die neu hinzugekommenen, mit dem Finanzamt abgestimmten Regelungen bzgl. Werksverkehr und der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen (Sachbezug).

Der Ausbau der Leistungen der vom Kontrollamt durchwegs positiv beurteilten Kfz-Fachabteilung für die Gewährleistung eines wirtschaftlichen Betriebes durch Einführung des elektronischen Fahrtenbuches ist bereits in Angriff genommen worden.

Die Stellungnahmen der geprüften Einrichtungen zu den Empfehlungen des Kontrollamtes sind dem Berichtsabschnitt 24, die sonstigen Stellungnahmen dem Pkt. 20.5 und dem Berichtsabschnitt 23 zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im April 2013