



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

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

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH II - 70-1/14

MA 70, Prüfung des Fuhrparks

Tätigkeitsbericht 2015

KURZFASSUNG

Die Prüfung des Fuhrparks der Magistratsabteilung 70 umfasste insbesondere die Vorhalteleistung an Einsatzfahrzeugen, die Abläufe bei der Anschaffung und Skartierung sowie die angefallenen Ausgaben.

Dabei zeigte sich, dass die Vorhalteleistung der Magistratsabteilung 70 an Rettungsmittel nur auf internen Vorgaben und nicht auf einer gesamthaften wienweiten Bedarfsberechnung beruhte, weshalb eine solche angeregt wurde. Des Weiteren sollte die Magistratsabteilung 70 verstärktes Augenmerk auf die Datenqualität von fuhrparkbezogenen Auswertungen, die Abstimmung des Anschaffungsprozesses mit der Skartierung sowie die lückenlose Führung von Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen legen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	6
2. Rechtliche Aspekte und Bedarfsplanung.....	6
2.1 Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz.....	6
2.2 Verordnung zum Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz	7
2.3 Bedarfsplanung seitens der Magistratsabteilung 70	8
3. Fahrzeugkategorien.....	10
3.1 Notarzteinsatzfahrzeuge und Rettungstransportwagen bzw. Notarztwagen.....	11
3.2 Spezialfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge.....	11
4. Fuhrparkbezogene Zuständigkeiten innerhalb der Magistratsabteilung 70.....	13
5. Entwicklung fuhrparkbezogener Kenndaten	14
5.1 Einsatzzahlen	14
5.2 Von der Magistratsabteilung 70 vorgehaltene Touren	15
5.3 Fuhrparkbezogene Ausgaben	17
5.4 Fuhrparkbezogene Einnahmen	20
6. Anzahl und Verwendung der Kraftfahrzeuge	21
6.1 Entwicklung des Fahrzeugbestandes	21
6.2 Nutzung der Fahrzeuge	22
7. Zu- und Abgänge von Kraftfahrzeugen im Betrachtungszeitraum	25
7.1 Zugänge	25
7.2 Skartierungen	28
7.3 Fazit.....	30
8. Alter und Laufleistung der Fahrzeuge zum 31. Dezember 2012.....	30
8.1 Notarzteinsatzfahrzeuge.....	31
8.2 Rettungstransportwagen bzw. Notarztwagen	32
8.3 Katastrophenzug	32
8.4 Bettenintensiv- und Neugeborenenintensivtransporter	32
8.5 Sonstige Fahrzeuge.....	33
9. Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen.....	34
9.1 Vorgaben	34

9.2 Dokumentation von Fahrten	34
10. Zusammenfassung der Empfehlungen	36

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abs	Absatz
Art	Artikel
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO	Kohlenmonoxid
d.s.	das sind
EUR	Euro
exkl.	exklusive
gem.	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
km.	Kilometer
K-Zug	Katastrophenzug
lit.	litera
lt.	laut
MA	Magistratsabteilung
MD	Magistratsdirektion
MD-OS	Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Organisation und Sicherheit
MD-PR	Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Personal und Revision

MDS-K.....	vormalige Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Strategie, Gruppe Koordination
NAW	Notarzwagen
NEF	Notarzteinsatzfahrzeuge
Nr.....	Nummer
o.a.	oben angeführt
ÖNORM EN.....	Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
Pkt.	Punkt
Pkw.....	Personenkraftwagen
rd.	rund
RTW	Rettungstransportwagen
s.....	siehe
u.a.	unter anderem
USt	Umsatzsteuer
vH	von Hundert
WRKG	Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog den Fuhrpark der Magistratsabteilung 70 einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Einleitung

Die gegenständliche Einschau umfasste insbesondere die Prüfung der Vorhalteleistung der Magistratsabteilung 70 hinsichtlich des Fuhrparks. Des Weiteren wurden die Abläufe bei Anschaffungen, Reparaturen und Skartierungen sowie die fuhrparkbezogenen Ausgaben einer näheren Betrachtung unterzogen.

Die im dritten Quartal des Jahres 2013 vorgenommenen Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien erfolgten in der Rettungszentrale, in der Rettungsleitstelle, in sechs der zwölf Rettungsstationen und in der Kfz-Werkstätte der Magistratsabteilung 70. Der Betrachtungszeitraum umfasste grundsätzlich die Jahre 2010 bis 2012, wobei dieser im Bedarfsfall auch auf das Jahr 2013 ausgedehnt wurde.

2. Rechtliche Aspekte und Bedarfsplanung

2.1 Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz

2.1.1 Den rechtlichen Rahmen für den Rettungsdienst stellt das im Jahr 2004 in Kraft getretene WRKG dar, wonach die Stadt Wien zur Sicherstellung des Rettungsdienstes für das Gemeindegebiet verpflichtet ist.

Im Wesentlichen haben Rettungs- und Krankentransportdienste die Aufgabe, Personen, die eine erhebliche Gesundheitsstörung bzw. Verletzung erlitten haben, Erste Hilfe zu leisten und sie erforderlichenfalls unter sachgerechter Betreuung mit geeigneten Transportmittel in eine Krankenanstalt zu befördern oder ärztlicher Hilfe zuzuführen. Des Weiteren ist Personen wegen unmittelbarer Lebensgefahr sofortige erste notärztliche Hilfe zu leisten. Ebenso sind Transporte von Personen durchzuführen, bei denen lebens-

wichtige Funktionen ständig überwacht oder aufrechterhalten werden müssen. Auch Sanitätsdienste zur Behandlung von akuten Erkrankungen oder Verletzungen bei Veranstaltungen und die Mitwirkung im zivilen Katastrophenschutz zählen zu den zu erbringenden Aufgaben.

Rettungs- und Krankentransportdienste haben dafür zu sorgen, dass die Leistungen durch Sanitäterinnen bzw. Sanitäter und durch sonstiges ausgebildetes qualifiziertes Personal in ausreichender Anzahl erbracht werden. Die Anzahl des Personals hat sich nach der Größe und dem Leistungsangebot des Rettungs- und Krankentransportdienstes und nach der Anzahl der Transportmittel zu richten.

2.1.2 Gemäß § 13 WRKG hat der Magistrat durch Verordnung nähere Vorschriften über die zur ordnungsgemäßen Besorgung von Aufgaben eines Rettungsdienstes und eines Krankentransportdienstes notwendigen personellen und sachlichen Anforderungen zu erlassen. Darin müssen u.a. die Mindestanforderungen an die Anzahl des Einsatzpersonals und die personellen Mindestanforderungen bei der Besetzung von Einsatzfahrzeugen sowie die Mindestausstattung der Transportmittel festgelegt werden. Es ist darauf Bedacht zu nehmen, dass bei Einsätzen die bestmögliche Versorgung und Betreuung sichergestellt ist.

2.2 Verordnung zum Wiener Rettungs- und Krankentransportgesetz

2.2.1 Im Jahr 2010 hatte das frühere Kontrollamt im Rahmen seiner Prüfung (s. Tätigkeitsbericht 2010, MA 70, Prüfung der Qualitätssicherung, Personalsituation, Betriebsorganisation, technischen und infrastrukturellen Ausstattung, Finanzentwicklung und Tarifgestaltung; Ersuchen gem. § 73 Abs. 6a WStV vom 21. Dezember 2009) festgestellt, dass die o.a. Verordnung noch nicht vorlag.

Gemäß der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien obliegt die Aufsicht über die Rettungs- und Krankentransportdienste in sanitärer und technischer Hinsicht der Magistratsabteilung 40. In einer im März 2011 von dieser Dienststelle an das frühere Kontrollamt übermittelten Äußerung gem. § 5 Abs 5 der Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien, Anhang 1, Sonderbestimmungen für das Kontrollamt wurde

angeführt, dass ein mit der Magistratsabteilung 70 abgestimmter Verordnungsentwurf zum WRKG vorläge, jedoch einzelne Regelungen noch der Abstimmung mit den betroffenen Rettungsorganisationen bedürften. Nach Abschluss dieser Gespräche würde *"die Verordnung raschest möglich in Kraft gesetzt werden"*.

2.2.2 Wie sich im Zuge der nunmehrigen Einschau zeigte, war auch rd. zehn Jahre nach Inkrafttreten des WRKG die Durchführungsverordnung noch immer nicht erlassen worden. Damit bestanden weiterhin keine wienweiten Festlegungen u.a. hinsichtlich der personellen Mindestanforderungen bei der Besetzung von Einsatzfahrzeugen sowie bzgl. der Mindestausstattung von Transportmittel.

Dass der Verordnungsentwurf zum WRKG noch keinem Begutachtungsverfahren unterzogen worden war, begründete die Magistratsabteilung 40 mit der im Jahr 2013 getroffenen Vereinbarung gem. Art 15a B-VG Zielsteuerung-Gesundheit, in der Bund und Länder übereinkamen, ein partnerschaftliches Zielsteuerungssystem hinsichtlich Struktur, Organisation und Finanzierung der österreichischen Gesundheitsversorgung unter Einbeziehung der Sozialversicherung einzurichten. Es sei abzuwarten, ob die Finanzierung der Rettungs- und Krankentransporte aufgrund der Vereinbarung und der Zielsteuerungsverträge im WRKG neu geregelt werden müsse.

Außerdem würden wegen neuer Marktteilnehmerinnen bzw. Marktteilnehmer im Bereich des Transport- und Beförderungsgewerbes Abgrenzungsprobleme zwischen den gewerblichen Krankenförderungen bzw. Behindertentransporten und den qualifizierten Krankentransporten nach dem WRKG bestehen. Die bei den Trägerinnen bzw. Trägern aufgetretenen Abgrenzungsprobleme würden evaluiert und allenfalls - noch vor Erlassung der Durchführungsverordnung - einer gesetzlichen Regelung zugeführt werden. Erst nach Klärung dieser Vorfragen könne der gegenständliche Entwurf in Begutachtung gehen.

2.3 Bedarfsplanung seitens der Magistratsabteilung 70

2.3.1 In Bezug auf die der Magistratsabteilung 70 gemäß der Geschäftseinteilung für den Magistrat der Stadt Wien zukommende Koordinationsfunktion des öffentlichen Ret-

tungs- und Krankenbeförderungsdienstes hatte das frühere Kontrollamt der Magistratsabteilung 70 in dem im Pkt. 2.2.1 erwähnten Bericht empfohlen, unter Einbindung der für die Gesundheitsplanung maßgeblichen Einrichtungen der Stadt Wien und unter Beachtung auf die verfügbaren Ressourcen privater Rettungs- und Krankentransportdienste eine gesamthafte Bedarfsplanung der Versorgung der Wiener Bevölkerung mit derartigen Leistungen in die Wege zu leiten.

Der diesbezüglichen Äußerung der Magistratsabteilung 70 vom März 2011 gem. § 5 Abs 5 der Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien, Anhang 1, Sonderbestimmungen für das Kontrollamt war zu entnehmen, dass an einem Bereichskoordinationskonzept gearbeitet würde, das sich zu diesem Zeitpunkt bereits in der Finalisierungsphase befände. Durch dieses Konzept sollte der Bedarf regionsweise dargestellt werden und ein Rettungscontrolling zum Einsatz kommen, das die jeweiligen Kennzahlen strukturiert widerspiegeln sollte.

2.3.2 Wie die nunmehrige Prüfung zeigte, wurde im November 2011 von der Magistratsabteilung 70 ein Projekt zur Planung und Umsetzung eines Bereichskoordinationskonzeptes initiiert. Ziel war es u.a., das Stadtgebiet von Wien in drei Bereiche aufzuteilen, um eine bessere Steuerung des eigenen Personals zu erreichen. Im Wesentlichen sollten aus dem großen Spektrum der Aufgaben der vormaligen in der Rettungszentrale tätigen sogenannten Hauptinspektionssanitäter klar definierte Aufgaben herausgelöst und in die Zuständigkeit einer dislozierten Bereichskoordination übertragen werden.

Die diesbezüglichen Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien zeigten, dass das angeführte Projekt mit November 2012 durch die endgültige Etablierung der Bereichskoordination - nach einem Probetrieb und vorgenommenen Evaluierungen - abgeschlossen wurde. Wie vorgesehen wurde Wien geografisch in die Bereiche Nord, Mitte und Süd aufgeteilt, wobei jedem Bereich eine bestimmte Anzahl an Rettungsstationen und die jeweiligen im Dienst stehenden Bediensteten zugeordnet wurden. Für jeden Bereich wurde jeweils ein Bereichskordinator installiert.

Zu den Aufgaben dieser Bediensteten zählen u.a. die Durchführung organisatorischer, strategischer und betrieblicher Maßnahmen, die Dienstplanung des operativen Personals sowie die Dienstaufsicht, unterstützende Mitarbeit bei der Abwicklung bzw. Einsatzleitung von Katastrophen- und Großschadensfällen sowie beim Qualitäts- und Beschwerdemanagement. Des Weiteren sind Steuerungsaufträge des Rettungsdienstleiters von den Bereichskoordinatoren umzusetzen.

Die bisher gesetzten Maßnahmen dieser in der Magistratsabteilung 70 neu geschaffenen Führungsebene umfassten lt. deren Leistungsbericht primär die schrittweise Umstellung der Rettungsstationen vom 24-stündigen Wechseldienst auf den 12,5-stündigen Tag-/Nachtdienst sowie weitere personelle Maßnahmen wie z.B. die Verminderung krankheitsbedingter Fehlzeiten. Die in der Äußerung der Magistratsabteilung 70 angekündigte Darstellung des regionsweisen Bedarfes konnte den dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegten Unterlagen allerdings nicht entnommen werden. Ebenso waren lt. Auskunft der Magistratsabteilung 70 bisher noch keine Schritte zur Vornahme einer gesamthaften Bedarfsplanung für die Versorgung der Wiener Bevölkerung in die Wege geleitet worden.

2.3.3 Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien würde die von ihm schon seinerzeit empfohlene gesamthafte Bedarfsplanung nicht zuletzt auch für die Anzahl und Art der wienweit vorzuhaltenden Einsatzfahrzeuge eine wesentliche Planungsgrundlage darstellen. In weiterer Folge sollte die Magistratsabteilung 70 aus dieser vorzunehmenden Gesamtbedarfsplanung Art und Umfang der eigenen Vorhalteleistung an Rettungsmittel ableiten.

3. Fahrzeugkategorien

Im Betrachtungszeitraum der Jahre 2010 bis 2012 standen in der Magistratsabteilung 70 zur Erfüllung der ihr nach dem WRKG zukommenden Aufgaben unterschiedliche Kategorien an Fahrzeugen, nämlich NEF, RTW bzw. NAW, Fahrzeuge des K-Zuges sowie weitere Spezialeinsatzfahrzeuge zur Verfügung. Welche dieser Rettungsmittel jeweils alarmiert werden, ist in der sogenannten Ausrückeordnung festgelegt und richtet sich nach dem in der Rettungsleitstelle erhobenen Zustandbild der Patientin

bzw. des Patienten zum Zeitpunkt des Notrufes und dem sich daraus ergebenden Einsatzcode.

3.1 Notarzteinsatzfahrzeuge und Rettungstransportwagen bzw. Notarztwagen

3.1.1 NEF sind Kombinationskraftwagen, die darauf ausgelegt sind, eine Notärztin bzw. einen Notarzt und eine Notfallsanitäterin bzw. einen Notfallsanitäter inkl. Equipment zu jenen Patientinnen bzw. Patienten zu bringen, denen von der Rettungsleitstelle entsprechend deren gesundheitlichem Zustand ein hoch priorisierter Einsatzcode zugeordnet wurde; ein Abtransport von Patientinnen bzw. Patienten ist mit diesen Fahrzeugen nicht möglich.

3.1.2 RTW bzw. NAW sind Kleinbusse, die der Versorgung von Patientinnen bzw. Patienten dienen und nach erfolgter Stabilisierung den Transport in eine geeignete Krankenanstalt ermöglichen. Die Ausrüstung beider Fahrzeugkategorien ist nahezu deckungsgleich und besteht u.a. aus medizinischen Gerätschaften, wie etwa einem Beatmungsgerät und einem Defibrillator. Weiters werden eine Krankentrage und Hilfsmittel für die Bergung und den Transport sowie für die allenfalls notwendige Sicherung einer Patientin bzw. eines Patienten während des Transportes mitgeführt. Unterschiedlich gestaltet sich jedoch das Sortiment an Medikamenten und medizinischen Hilfsmittel, das in NAW breiter angelegt ist als in RTW. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal stellt neben der Mannschaftsstärke auch die Zusammensetzung der Besatzung dar. Während ein RTW der Magistratsabteilung 70 in der Regel mit drei Sanitäterinnen bzw. Sanitätern unterschiedlicher Qualifikation besetzt ist, wird diese Besatzung beim NAW um eine Notärztin bzw. einen Notarzt verstärkt.

3.2 Spezialfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge

3.2.1 Für Großschadensereignisse und für Katastropheneinsätze hält die Magistratsabteilung 70 den sogenannten K-Zug bestehend aus sieben Spezialfahrzeugen, einem Versorgungsanhänger und diversen Gerätschaften wie etwa Notstromaggregaten vor.

Ein Fahrzeug des K-Zuges steht der Einsatzleitung zur Verfügung und ist u.a. mit einem Defibrillator, einem Absauger und einem Notarzttrucksack ausgestattet. Zwei weitere

Fahrzeuge dienen zur vorübergehenden Versorgung von bis zu 15 Personen z.B. nach Evakuierungen im Fall von Wohnungsbränden. Diese sind behindertengerecht, mit autarker Stromversorgung, Heizung sowie Klimaanlage ausgestattet. Bei Bedarf kann an allen Plätzen Sauerstoff verabreicht werden. Für die Versorgung der Patientinnen bzw. Patienten und der Einsatzkräfte am jeweiligen Einsatzort steht ein Versorgungsanhänger, der mit einer Küche, einem Lagerraum und einem Aufenthaltsraum ausgestattet ist, zur Verfügung. Ein Lastkraftwagen transportiert benötigte Materialien zum Berufungsort und zieht den Versorgungsanhänger. Ein weiteres Fahrzeug dient als mobile Einsatzleitstelle, welche die Kommunikation mit den anderen Rettungsorganisationen am Einsatzort ermöglicht. Ergänzt wird der K-Zug um einen Mannschaftstransporter und den Seiltechnikwagen, welcher der Bergung von Personen in exponierten Lagen dient und mit einer entsprechenden Seiltechnikausrüstung ausgestattet ist.

3.2.2 Darüber hinaus steht ein Bettenintensivtransporter im Dienst, der den Transfer von intensivpflichtigen Patientinnen bzw. Patienten mit ihrem Intensivbett und Beatmungsequipment bzw. den Transport von schwergewichtigen Patientinnen bzw. Patienten ermöglicht. Seit dem Jahr 2013 verfügt die Magistratsabteilung 70 über einen Akutintensivtransporter. Bei diesem handelt es sich um einen adaptierten RTW, der insbesondere dann zum Einsatz kommt, wenn intensivpflichtige Patientinnen bzw. Patienten ohne ihr eigenes Intensivbett transferiert werden können. Die hochwertige Ausrüstung des Bettenintensivtransporters mit medizinischen Gerätschaften wird wechselweise im Akutintensivtransporter verwendet.

Ein weiterer für Inkubatortransporte von neonatologischen Patientinnen bzw. Patienten ausgerüsteter RTW stand im Betrachtungszeitraum als Neugeborenenintensivtransporter im Einsatz.

3.2.3 Über diese Kfz hinaus verfügte die Magistratsabteilung 70 zum Zeitpunkt der Einschau über einige Pkw und Transportfahrzeuge, die nicht im unmittelbaren Einsatzbetrieb Verwendung fanden und vor allem der Rettungszentrale sowie dem Referat Fuhrpark und Werkstätte zugeordnet waren.

4. Fuhrparkbezogene Zuständigkeiten innerhalb der Magistratsabteilung 70

Grundlegende allgemeine organisatorische Belange sowie abteilungsinterne Kompetenzen wurden von der Magistratsabteilung 70 in einem im Oktober 2008 in Kraft getretenen Organisationshandbuch geregelt, das im November 2012 durch eine Neufassung ersetzt wurde. Unverändert zu den bisher geltenden diesbezüglichen Vorgaben waren mit operativen Tätigkeiten bzgl. des Kfz-Wesens primär die der kaufmännischen Leitung untergeordneten Fachbereiche Wirtschaft sowie das Referat Fuhrpark und Werkstätte befasst. Darüber hinaus kamen dem Fachbereich Finanz/Controlling in finanziellen Belangen Aufgaben bzgl. des Fuhrparkes zu.

Der Kaufmännische Leiter (vormals Administrativer Leiter) der Magistratsabteilung 70 ist für die ordnungsgemäße Durchführung aller Verwaltungsangelegenheiten verantwortlich. Ebenso obliegt ihm u.a. die Erstellung, die Kontrolle und die Bearbeitung des Budgetvoranschlagentwurfes, des Wirtschaftsberichtes und des Rechnungsabschlussentwurfes auf Basis der Vorentwürfe des Fachbereiches Finanz/Controlling. Weiters kommt ihm die Priorisierung der Ausgaben lt. Budgetvoranschlag, aber auch die Letztverantwortung bei allen Vergaben in wirtschaftlicher Hinsicht sowie die Erarbeitung von Strategien und Zielvorstellungen für die Magistratsabteilung 70 zu.

Die Leiterin des Fachbereiches Wirtschaft ist u.a. für die Beschaffung der erforderlichen Betriebs- und Arbeitsmittel wie z.B. Fahrzeuge, Einrichtung und medizinisch-technische Geräte sowie deren Verwaltung verantwortlich. Ihr obliegt u.a. auch die Bestellung von Rettungsfahrzeugen, die Überwachung der diesbezüglichen Umbauarbeiten sowie die Prüfung und Unterzeichnung aller Rechnungen mit Ausnahme von solchen, die Bauleistungen betreffen. Darüber hinaus hat sie die Anlagen- und Inventarführung und die Lagerverwaltung zu besorgen. Außerdem fällt ihr die dienstliche und fachliche Aufsicht u.a. über die Kfz-Werkstätte zu.

Dem Leiter des Referates Fuhrpark und Werkstätte obliegt gemäß dem Organisationshandbuch die Beaufsichtigung und Administration der durchzuführenden Arbeiten in der Werkstätte sowie die Führung statistischer Aufzeichnungen hinsichtlich der Kfz der Magistratsabteilung 70 (z.B. Kilometerleistung, Treibstoffverbrauch, Service- und Repara-

turarbeiten). Er ist zuständig für die Beurteilung der Preisangemessenheit von Ersatzteilen und Reparaturarbeiten, die Aufnahme von Schadensmeldungen und für Fragestellungen bei der Auswahl der Basismodelle von Einsatzwagen in Bezug auf technische Belange. Weiters sind von ihm die Koordination und Überprüfung der Aus- und Umbauten dieser Fahrzeuge durchzuführen sowie die Skartierungen von Fahrzeugen in die Wege zu leiten bzw. vorzunehmen.

Zu den Aufgaben der Leiterin des Fachbereiches Finanz/Controlling zählen u.a. die Koordination und Steuerung der finanziellen Angelegenheiten der Magistratsabteilung 70, insbesondere die Beobachtung der Ausgaben und das Controlling. Weiters ist sie für die Koordination der Investitionen und für die Ausfertigung, Bearbeitung und Kontrolle von Statistiken verantwortlich.

5. Entwicklung fuhrparkbezogener Kenndaten

5.1 Einsatzzahlen

5.1.1 In der nachstehenden Tabelle werden die im Betrachtungszeitraum der Jahre 2010 bis 2012 von der Magistratsabteilung 70 mit eigenen Rettungsmittel durchgeführten Einsätze und jene, die von der Rettungsleitstelle an Einsatzfahrzeuge der privaten Rettungs- und Krankentransportdienste abgegeben und in weiterer Folge von diesen abgewickelt wurden, dargestellt.

	Einsätze			Abweichung 2010/2012 absolut	Abweichung 2010/2012 in %
	2010	2011	2012		
Magistratsabteilung 70	162.333	165.811	160.389	-1.944	-1,2
Private Rettungs- und Krankentransportdienste*)	91.368	91.075	101.040	9.672	10,6
Gesamteinsätze	253.701	256.886	261.429	7.728	3,0

*) Sozial Medizinischer Dienst Österreich; Österreichischer Arbeiter-Samariter-Bund Landesverband Wien; Johanniter-Unfall-Hilfe, Bereich Wien; Österreichisches Rotes Kreuz Landesverband Wien; Grünes Kreuz, Rettungs-, Krankentransport- und Sanitätshilfsdienst; Malteser Hospitaldienst Austria - Bereich Wien

Insgesamt betrachtet war in den Jahren 2010 bis 2012 eine kontinuierliche Steigerung der Einsatzzahlen erkennbar. Hinsichtlich der Vornahme der Einsätze zeigte sich allerdings, dass die Anzahl der mit Rettungsmittel der Magistratsabteilung 70 abgewickelten Einsätze geringfügig zurückging, während die Zahl der von den privaten Rettungs- und

Krankentransportdiensten durchgeführten Einsätze mit einem Plus von 10,6 % eine deutliche Steigerung erfuhr. Von diesen wurden am Ende des Betrachtungszeitraumes bereits knapp 40 % der Gesamteinsätze in Wien abgewickelt.

5.1.2 Bei einer näheren Betrachtung der Verteilung der Einsätze der Magistratsabteilung 70 auf die einzelnen Rettungsmittel wurde eine kontinuierliche Verschiebung von NEF zu RTW ersichtlich. Während im Jahr 2010 rd. 28 % der Einsätze mit einem NEF abgewickelt wurden, verminderte sich deren Anteil im Jahr 2012 auf rd. 24 %. Demgegenüber erhöhte sich der Anteil an den Einsätzen, die mit RTW durchgeführt wurden von rd. 71 % stetig auf rd. 75 %.

5.2 Von der Magistratsabteilung 70 vorgehaltene Touren

5.2.1 Der nachfolgenden Tabelle können die von der Magistratsabteilung 70 zum Zeitpunkt der Einschau vorgehaltenen Kapazitäten (Touren), die rund um die Uhr in den einzelnen Rettungsstationen zur Abwicklung der Einsätze vorgehalten wurden, entnommen werden. Diese stellten sich in den einzelnen Rettungsstationen für die Rettungsmittel NEF und RTW bzw. NAW wie folgt dar:

Rettungsstation	Anzahl der rund um die Uhr vorgehaltenen Touren		Anzahl der zusätzlich tagsüber vorgehaltenen Touren	
	mit NEF	mit RTW bzw. NAW	Tagdienste mit RTW	Touren insgesamt
Arsenal	1	3	1	5
Aspern	1	1	-	2
Atzgersdorf	1	2	-	3
Brigittenau	1	3	1	5
Favoriten	1	2	1	4
Floridsdorf	1	1	1	3
Hernals	1	3	-	4
Leopoldau	1	2	1	4
Mariahilf	1	5	-	6
Penzing	1	2	1	4
Simmering	1	1	-	2
Zentrale	2	4	1	7
Summe	13	29	7	49

Die Magistratsabteilung 70 hielt zum Zeitpunkt der Einschau rund um die Uhr 13 Touren mit NEF sowie 29 Touren mit RTW bzw. NAW vor; darüber hinaus verfügte sie in einer Reihe von Rettungsstationen zusätzlich über sieben 12,5-stündige "Tagtouren" mit

RTW. Somit wurden für die Versorgung der Wiener Bevölkerung von der Magistratsabteilung 70 tagsüber insgesamt 49 Touren vorgehalten, deren Anzahl sich in den Nachtstunden auf 42 Touren reduzierte.

5.2.2 Die o.a. Vorhalteleistung leitete sich - wie im Pkt. 2.3.3 bereits angeführt wurde - nicht aus einer von der Magistratsabteilung 70 durchgeführten wienweiten Bedarfsplanung für die Versorgung der Wiener Bevölkerung ab, sondern beruhte auf internen Vorgaben. Diese resultierten aus den in den Leistungskontrakten vereinbarten Zielen bzgl. der durchschnittlichen Hilfsfrist der Magistratsabteilung 70, wonach der Zeitraum vom Eingang der Notfallmeldung in der Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des Rettungsmittels bei der Patientin bzw. beim Patienten zwischen acht und zwölf Minuten liegen sollte. Von der Dienststellenleitung wurde weiters erläutert, dass seit jeher zur Ermittlung des Bedarfes an Rettungsmitteln ein Richtwert von ca. 3.600 Einsätzen im Jahr je 24-stündigem Einsatz herangezogen worden sei. Das bedeutet, dass als Planungsgrundlage für die Zahl der vorzuhaltenden Touren maximal zehn Einsätze je Rettungsmittel innerhalb einer Dienstzeit von 24 Stunden vorgesehen sind. Diesbezügliche schriftliche Unterlagen konnten dem Stadtrechnungshof Wien allerdings nicht vorgelegt werden.

5.2.3 Ergänzend war weiters anzuführen, dass im Jahr 2010 die Magistratsabteilung 70 damit begonnen hatte, die bis dahin vorherrschende durchgehende 24-stündige Dienstzeit der Bediensteten in einzelnen Rettungsstationen sukzessive auf ein 12,5-stündiges Tag-/Nachtdienstmodell überzuführen. Am Ende des Betrachtungszeitraumes versahen in drei Rettungsstationen sämtliche Bedienstete ihren Dienst im Rahmen dieses neuen Dienstzeitmodells von 7.00 Uhr bis 19.30 Uhr bzw. von 19.00 Uhr bis 7.30 Uhr des Folgetages.

Anlass zur Kritik gab, dass die Magistratsabteilung 70 die Änderung der Dienstzeitform nicht zum Anlass nahm, auch eine Evaluierung ihrer bisherigen Planungsgrundlagen hinsichtlich der vorzuhaltenden Touren vorzunehmen, weswegen eine solche empfohlen wurde.

5.3 Fuhrparkbezogene Ausgaben

5.3.1 Dem Stadtrechnungshof Wien wurden von der Magistratsabteilung 70 die fuhrparkbezogenen Ausgaben der Jahre 2010 bis 2012 - aufgeschlüsselt in zahlreiche Finanzpositionen - übermittelt. Aus Gründen einer besseren Übersicht wurden diese vom Stadtrechnungshof Wien thematisch zusammengefasst und stellen sich wie folgt dar:

Fuhrparkbezogene Ausgaben	Beträge in EUR			Abweichung 2010/2012 absolut in EUR	Abweichung 2010/2012 in %
	2010	2011	2012		
Fahrzeuge und Betriebsausstattung	1.269.950,00	1.260.612,97	290.232,50	-979.717,50	-77,1
Treibstoffe	307.020,92	384.153,67	505.280,64	198.259,72	64,6
Schmier- und Schleifstoffe sowie Reinigungsmittel	3.573,32	3.755,11	3.330,01	-243,31	-6,8
Eigenreparaturen	519.415,58	635.930,69	578.841,49	59.425,91	11,4
Fremdreparaturen	635.124,71	575.580,01	539.988,80	-95.135,91	-15,0
Versicherungen	100.821,81	101.804,68	101.697,97	876,16	0,9
Summe	2.835.906,34	2.961.837,13	2.019.371,41	-816.534,93	-28,8

5.3.2 Unter der Position Fahrzeuge und Betriebsausstattung sind Investitionen für Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Magistratsabteilung 70 und von Behelfsmaterialien wie etwa Krankentragen und Vakuummattressen sowie geringwertige Wirtschaftsgüter zusammengefasst. Die diesbezüglichen Ausgaben waren in den Jahren 2010 und 2011 nahezu unverändert und verringerten sich im Jahr 2012 deutlich gegenüber den Vorjahren. Dies war darauf zurückzuführen, dass im Jahr 2010 zahlreiche Fahrzeuge angeschafft wurden, deren Umbau in Rettungsfahrzeuge überwiegend im Jahr 2011 erfolgte. Die Ausgaben des Jahres 2012 beschränkten sich auf den Umbau lediglich eines Fahrzeuges (s. dazu Pkt. 7.1.2).

5.3.3 Die Ausgaben für Treibstoffe erhöhten sich im Betrachtungszeitraum von rd. 307.000,-- EUR im Jahr 2010 auf rd. 505.300,-- EUR, wobei in letzterem Betrag aufgrund einer verspäteten Rechnungslegung einer Treibstofflieferantin Ausgaben des Vorjahres enthalten waren. Der abgesehen davon noch immer markante Anstieg der Ausgaben wurde von der Magistratsabteilung 70 primär mit den deutlich gestiegenen Rohstoffpreisen, aber auch mit einem erhöhten Treibstoffverbrauch aufgrund verbesserter Ausstattungen der Einsatzfahrzeuge mit Klimaanlage und Automatikgetrieben begründet.

Wie weiterführende Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien zeigten, nahm die Magistratsabteilung 70 die Betankung ihrer Fahrzeuge z.T. bei vier von der Dienststelle selbst betriebenen Tankstellen vor. Der Ankauf der Treibstoffe für diese erfolgte im Weg der Magistratsabteilung 48 bei privaten Unternehmen zu Tagespreisen.

Darüber hinaus fanden Betankungen aber auch bei Tankanlagen der Magistratsabteilung 48 statt. Diese Dienststelle schlug der Magistratsabteilung 70 zur Abdeckung des Betriebes der vorgehaltenen Tankstellen und deren Verwaltung einen 20%igen Zuschlag auf den jeweiligen Einkaufspreis der Treibstoffe auf.

Den Betankungen lagen Belege zugrunde, die vom Leiter des Referates Fuhrpark und Werkstätte periodisch in fahrzeugbezogene Auswertungen zusammengefasst wurden. Bei einem Vergleich dieser Auswertungen mit den vom Fachbereich Finanz/Controlling der Magistratsabteilung 70 erstellten statistischen Auswertungen aus dem SAP hinsichtlich des jährlichen Gesamtverbrauches stellte der Stadtrechnungshof Wien deutliche Abweichungen fest. Die Fehleranalyse ergab schließlich, dass Daten einzelner Fahrzeuge infolge eines Eingabefehlers nicht in die statistischen Auswertungen des Fachbereiches Finanz/Controlling übernommen worden waren. Daraus resultierend wurden von der Magistratsabteilung 70 sowohl die diesbezüglichen Auswertungen über die gesamte Fahrleistung ihrer Kfz als auch über die durchschnittlichen Einkaufspreise je Liter Treibstoff nicht richtig dargestellt. Noch während der Einschau leitete die Dienststelle gemeinsam mit der Magistratsabteilung 14 Maßnahmen in die Wege, um künftig korrekte Datenerfassungen sowie Auswertungen sicherzustellen.

In Anbetracht der vorgefundenen inkonsistenten fuhrparkbezogenen Daten wurde der Magistratsabteilung 70 empfohlen, die Datenqualität aller statistischen Auswertungen des Fachbereiches Finanz/Controlling einer Plausibilitätsüberprüfung zu unterziehen.

5.3.4 Zur Position Eigenreparaturen war einleitend anzumerken, dass die Magistratsabteilung 70 in der Rettungsstation Arsenal eine Kfz-Werkstätte betreibt. Den dort tätigen Bediensteten stehen insgesamt sechs - z.T. mit Hebebühnen ausgestattete - Arbeits-

plätze sowie ein Magazin, in dem häufig benötigte Ersatzteile gelagert werden, zur Verfügung. Laut Auskunft der Dienststelle können in ihrer Werkstätte sämtliche Kfz-Reparaturen mit Ausnahme von Spengler- und Lackierarbeiten durchgeführt werden. Jene Arbeiten, die nicht selbst vorgenommen werden können, werden an die Magistratsabteilung 48 sowie an externe Firmen übertragen, wobei die Beauftragungen durch das Referat Fuhrpark und Werkstätte erfolgen.

Unter der Position Eigenreparaturen wurden demnach jene Ausgaben ausgewiesen, die in der dienststelleneigenen Werkstätte anfielen. Dazu zählten Ausgaben für das dort eingesetzte Personal, für benötigte Reparaturmaterialien sowie für die Entsorgung. Wie der Tabelle zu entnehmen ist, schwankten die diesbezüglichen Ausgaben zwischen rd. 519.400,-- EUR und rd. 635.900,-- EUR.

Die niedrigeren Ausgaben im Jahr 2010 waren lt. Auskunft der Magistratsabteilung 70 auf einen vakanten Dienstposten für einen Monteur und eine krankheitsbedingt länger andauernde Absenz eines Bediensteten der Werkstätte zurückzuführen. Die Ausgabensteigerung im Jahr 2011 war im Zusammenhang mit der Nachbesetzung des bis dahin vakanten Dienstpostens, dem Ende der krankheitsbedingten Absenz sowie auf eine - aus gesundheitlichen Gründen erfolgte - temporäre Zuteilung eines Sanitäters zurückzuführen. Nicht zuletzt infolge dieser veränderten Personalsituation in der Werkstätte erhöhten sich im Jahr 2011 auch die Ausgaben bei den Reparaturmaterialien.

5.3.5 Die Position Fremdreparaturen umfasst Ausgaben für Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen der Magistratsabteilung 70, die nicht im Eigenbereich durchgeführt werden konnten sowie Ausgaben für die Wartung von medizinisch-technischen Geräten wie z.B. Blutdruckapparate, Defibrillatoren und CO-Messgeräte. Die gegenständlichen Ausgaben für Kfz verminderten sich im Betrachtungszeitraum kontinuierlich von rd. 528.800,-- EUR im Jahr 2010 auf rd. 372.500,-- EUR im Jahr 2012 und standen auch im Zusammenhang mit der sich verbesserten Personalsituation in der eigenen Werkstätte. Demgegenüber erhöhten sich die in der Position Fremdreparaturen ebenfalls enthaltenen Ausgaben für Reparaturen medizinisch-technischer Geräte von rd. 106.300,-- EUR im Jahr 2010 auf rd. 167.500,-- EUR im Jahr 2012.

5.3.6 Die fuhrparkbezogenen Ausgaben für Versicherungen blieben im gesamten Betrachtungszeitraum nahezu unverändert. Mit Ausnahme eines Dienstfahrzeuges der Dienststellenleitung, für welches eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen worden war, verfügten alle anderen Dienstfahrzeuge über eine Haftpflichtversicherung. Von Bediensteten der Magistratsabteilung 70 verursachte Schäden waren pro Versicherungsfall mit einer Pauschalversicherungssumme in der Höhe von 7 Mio.EUR gedeckt.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Die Vollkaskoversicherung des Dienstfahrzeuges der Dienststellenleitung wurde im ersten Quartal des Jänner 2013 abgemeldet. Somit besteht für sämtliche Dienstfahrzeuge der Magistratsabteilung 70 ausschließlich eine Haftpflichtversicherung.

Entsprechend dem Erlass MDS-K-382/08 vom 5. März 2008 Meldepflichten bei Schadensfällen und wichtigen Ereignissen wurden Verkehrsunfälle, an denen Kfz der Magistratsabteilung 70 beteiligt waren, dienststellenintern dem Referat Fuhrpark und Werkstätte gemeldet. Ebenso erfolgten unter Verwendung des dafür vorgesehenen Schadensformulars diesbezügliche elektronische Meldungen an die Magistratsabteilung 48; im Jahr 2010 wurden 156, im Jahr 2011 160 und im Jahr 2012 145 Verkehrsunfälle, an denen Fahrzeuge der Magistratsabteilung 70 beteiligt waren, gemeldet.

Ihrer Meldepflicht gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien bei Verkehrsunfällen, bei denen die Summe der Kosten für die Schadensbehebung den Betrag von 1 vH des Basiswertes nach § 88 Abs 1 lit. e WStV (2012: 3.030,-- EUR) übersteigt, war die Magistratsabteilung 70 nicht nachgekommen. Es wurde daher empfohlen, Schadensfälle, die den erlassmäßig normierten Betrag überschreiten, künftig dem Stadtrechnungshof Wien zu melden.

5.4 Fuhrparkbezogene Einnahmen

Die Magistratsabteilung 70 erhielt in den Jahren 2010 bis 2012 im Zusammenhang mit Unfällen mit Kfz von Versicherungen Schäden in der Höhe zwischen jährlich rd.

18.500,-- EUR und rd. 173.000,-- EUR vergütet. Darüber hinaus erzielte die Magistratsabteilung 70 für die Veräußerung bereits skartierter Fahrzeuge - im Weg der Magistratsabteilung 48 - Erlöse in der Höhe zwischen jährlich rd. 17.800,-- EUR und rd. 40.000,-- EUR, wobei letzterer Betrag aus Veräußerungen von bereits im Jahr 2009 skartierten Fahrzeugen resultierte.

6. Anzahl und Verwendung der Kraftfahrzeuge

6.1 Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Für eine Darstellung der Entwicklung des Kfz-Bestandes beginnend im Jahr 2010 bis zum Ende der Einschau ersuchte der Stadtrechnungshof Wien die Magistratsabteilung 70 um Übermittlung entsprechender Zahlen jeweils zum 31. Dezember bzw. zum 30. Juni 2013. Dazu generierte die Magistratsabteilung 70 eine Auswertung aus dem SAP über den Anlagenbestand, die jedoch bereits im Rahmen einer ersten Plausibilitätsprüfung Mängel aufwies. Anhand weiterer vorgenommener Auswertungen stellte sich schließlich der Gesamtbestand an Fahrzeugen in der Magistratsabteilung 70 - unterteilt nach den unterschiedlichen Fahrzeugkategorien - wie folgt dar:

Fahrzeugkategorien	Anzahl der Kfz zum Stichtag			
	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	30.06.2013
NEF	31	28	28	28
RTW/NAW	75	78	70	70
K-Zug	8	8	8	8
Bettenintensivtransporter	1	1	1	1
Neugeborenenintensivtransporter	1	1	1	1
Sonstige Kfz	9	9	8	8
Summe	125	125	116	116

Wie die Tabelle zeigt, verfügte die Magistratsabteilung 70 in den ersten beiden Jahren des Betrachtungszeitraumes jeweils über insgesamt 125 Fahrzeuge. Demgegenüber standen ihr am Ende des Jahres 2012 sowie zum Stichtag 30. Juni 2013 jeweils 116 Fahrzeuge zur Verfügung. Während die Anzahl in den Fahrzeugkategorien K-Zug, Bettenintensivtransporter und Neugeborenenintensivtransporter zu allen Stichtagen unverändert blieb, ging die Zahl der NEF, der RTW bzw. NAW und der sonstigen Kfz zurück. Diese rückläufige Entwicklung beruhte allerdings nicht auf entsprechenden Planzahlen der Magistratsabteilung 70, sondern resultierte aus der jahrelang gepflogenen Vorge-

hensweise bei Ankäufen und Skartierungen, auf die im Pkt. 7 noch näher eingegangen wird.

6.2 Nutzung der Fahrzeuge

6.2.1 Den Auswertungen der Magistratsabteilung 70 über ihren fuhrparkbezogenen Anlagenbestand war neben der Kategorie, der Anlagen- und Betriebsnummer und dem amtlichen Kennzeichen der einzelnen Fahrzeuge auch deren Zuordnung zu den jeweiligen Rettungsstationen zu entnehmen. Erkennbar war auch, dass einige Fahrzeuge einzelnen Personen oder bestimmten Aufgabenbereichen zugeteilt waren und damit nicht dem unmittelbaren Einsatzbetrieb zur Verfügung standen.

6.2.2 So wurde von den zum Ende des Betrachtungszeitraumes insgesamt vorhandenen 28 NEF ein Fahrzeug von der Rettungsakademie für die Qualitätssicherung und die Beobachtung von Arbeitsschritten bei Einsätzen genutzt. Ebenso stand den Oberärztinnen bzw. Oberärzten zur Qualitätskontrolle der im Einsatz befindlichen Notärztinnen bzw. Notärzte ein derartiges der Rettungsleitstelle zugeordnetes Kfz zur Verfügung. Weitere zwei solcher Fahrzeuge, die nicht mehr über eine Ausstattung für den Einsatz als NEF verfügten, waren der Bereichskoordination zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben zugeordnet. Jeweils ein (ehemaliges) NEF wurde für die Wartung der Defibrillatoren bzw. im Rettungsmuseum zu Ausstellungszwecken verwendet.

Des Weiteren war der Rettungszentrale ein ehemaliges NEF zugeordnet, das im überwiegenden Teil des Betrachtungszeitraumes von der Personalvertretung der Magistratsabteilung 70 genutzt wurde. Dazu ergaben die Erhebungen, dass aufgrund einer von der Magistratsabteilung 70 bei der Magistratsabteilung 1 im September 2012 eingeholten Stellungnahme dessen Weiternutzung durch die Personalvertretung als nicht zulässig erachtet wurde, da dieser bei Dienstreisen grundsätzlich der Ersatz der Kosten eines Massenbeförderungsmittels gebühre. In weiterer Folge stand das gegenständliche Fahrzeug am Ende des Betrachtungszeitraumes u.a. der dem Dienststellenleiter unterstellten Stabstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

Somit wurden von den 28 für Notarzteinsätze angeschafften Fahrzeugen letztlich 21 im Fahrdienst verwendet. Ungeachtet dessen stand im Hinblick auf eine Vorhalteleistung von 13 NEF-Touren noch immer eine Reserve von acht Fahrzeugen (d.s. mehr als 60 %) zur Verfügung.

6.2.3 Bei der Fahrzeugkategorie RTW bzw. NAW wurden zwei der insgesamt 70 Fahrzeuge von der Rettungsakademie zu Schulungszwecken eingesetzt. Zur Erfüllung der Vorhalteleistung von 36 Touren mit RTW bzw. NAW verfügte der Fahrdienst somit über 68 Fahrzeuge, was eine Reserve von beachtlichen rd. 90 % bedeutet.

Im Rahmen der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in einzelnen Rettungsstationen fiel auf, dass es bei den Dienstübergaben immer wieder zu zeitlichen Überschneidungen der Dienstmanschaften kam. In jenen Fällen, in denen die im Dienst befindliche Mannschaft knapp vor der Dienstübergabe zu einem Einsatzort berufen wurde, konnte sich die ablösende Dienstmanschaft grundsätzlich nicht einsatzbereit melden, da vorhandene Reserveeinsatzfahrzeuge in der Regel nicht vollständig mit den benötigten medizinischen Gerätschaften ausgestattet waren. Somit fielen einerseits bei den noch im Dienst befindlichen Mannschaften Mehrdienstleistungen an, während andererseits in dieser Zeit ablösende Dienstmanschaften für anfallende Einsätze mangels entsprechender Ausstattung der Fahrzeuge mit Defibrillatoren in den Reserveeinsatzfahrzeugen nicht eingesetzt werden konnten. Diesbezüglich dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegte Unterlagen zeigten, dass 28 der insgesamt 68 (d.s. 41,2 %) für den Fahrdienst vorgesehenen RTW bzw. NAW der Magistratsabteilung 70 nicht mit Defibrillatoren und teilweise sonstigen für den Einsatzbetrieb benötigten Gerätschaften ausgerüstet waren.

Wie bereits im Pkt. 5.2.3 angeführt, kam Ende des Jahres 2012 bereits in drei Rettungsstationen das 12,5-stündige Tag-/Nachtdienstmodell anstelle des bisherigen 24-stündigen Wechseldienstes zum Tragen. Infolge der von der Magistratsabteilung 70 geplanten sukzessiven Umstellung weiterer Rettungsstationen auf dieses Dienstzeitmodell könnte sich die gegenständliche Thematik durch die damit zusammenhängenden notwendigen häufigeren Dienstwechsel noch weiter verschärfen.

Um der angeführten Problematik gegenzusteuern, empfahl der Stadtrechnungshof Wien basierend auf einer Wirtschaftlichkeits- und Bedarfsberechnung die notwendige Anzahl an voll ausgestatteten Reserverettungstransportfahrzeugen je Rettungsstation zu ermitteln.

6.2.4 Von den in der Tabelle als sonstige Kfz ausgewiesenen Fahrzeugen nutzte der Fachbereich Wirtschaft drei Transportfahrzeuge und einen Pkw. Ein weiterer vormals der Dienststellenleitung zur Verfügung stehender Kombinationskraftwagen wurde nunmehr von einem der drei Bereichskoordinatoren genutzt. Von den übrigen drei zum Stichtag 30. Juni 2013 ausgewiesenen Fahrzeugen war eines dem Dienststellenleiter und die beiden anderen dem Rettungsdienstleiter sowie dem Kaufmännischen Leiter in deren Funktion als stellvertretender Dienststellenleiter zugeordnet. Zwei dieser Dienstkraftwagen waren in den Jahren 2008 und 2009 und der dritte im Jahr 2011 angeschafft worden.

6.2.5 Schließlich zeigte sich im Rahmen einer vom Stadtrechnungshof Wien in einzelnen Rettungsstationen vor Ort durchgeführten Einschau, dass zwei RTW sowie ein Anhänger in dem der Rettungsstation Hernals angeschlossenen Rettungsmuseum als Museumsfahrzeuge zwar körperlich vorhanden waren, jedoch aufgrund ihrer erfolgten Skartierung nicht mehr im Anlagenbestand der Magistratsabteilung 70 aufschienen. Weitere Erhebungsschritte ergaben, dass sämtliche Gerätschaften, die sich im Museum befanden, ebenfalls bereits skartiert waren. Die Fahrzeuge und Gerätschaften des Rettungsmuseums waren daher auch im Rahmen der jährlich durchzuführenden Inventuren nicht erfasst worden.

Hinsichtlich der im Rettungsmuseum aufbewahrten Fahrzeuge und Gerätschaften war auf die Inventarvorschrift für den Magistrat der Stadt Wien hinzuweisen, wonach Zu- und Abgänge von Inventargegenständen laufend aufzuzeichnen und der tatsächliche Bestand mit dem Sollbestand mindestens jährlich abzustimmen sind. Die bislang nicht berücksichtigten Fahrzeuge und Gerätschaften sollten daher entsprechend nacherfasst

werden, zumal der Anlagenbestand die Grundlage für die Durchführung der jährlichen Inventur darstellt.

6.2.6 Insgesamt betrachtet erschien dem Stadtrechnungshof Wien im Hinblick auf die sich rückläufig entwickelnden Einsatzzahlen der Magistratsabteilung 70 und in Anbetracht der beachtlichen Reserven an NEF und RTW bzw. NAW die Ausstattung dieser Dienststelle mit Kfz zum Ende des Betrachtungszeitraumes mehr als ausreichend. Dies spiegelte sich auch in dem Umstand wider, dass eine Reihe von Fahrzeugen, die ursprünglich für den unmittelbaren Einsatzbetrieb angeschafft und entsprechend umgebaut worden waren, zwischenzeitlich dienststellenintern für andere Verwendungszwecke genutzt wurden. Eine solche Vorgehensweise war deshalb möglich, da bis zum Ende der Einschau seitens der Magistratsabteilung 70 keine verbindliche Festlegung hinsichtlich der zur Erfüllung ihrer Aufgaben benötigten Gesamtanzahl an Fahrzeugen vorlag.

7. Zu- und Abgänge von Kraftfahrzeugen im Betrachtungszeitraum

7.1 Zugänge

7.1.1 Einleitend war auf den im Pkt. 2.2.1 angeführten Bericht des früheren Kontrollamtes aus dem Jahr 2010 hinzuweisen, in dem u.a. auch angeregt worden war, dass Überlegungen anzustellen wären, inwieweit umfassende Sanierungen von Fahrzeugen mit hoher absolvierter Laufleistung wirtschaftlich vertretbar sind. In ihrer Äußerung vom 29. März 2011 gem. § 5 Abs 5 der Geschäftsordnung für den Magistrat der Stadt Wien, Anhang 1, Sonderbestimmungen für das Kontrollamt legte die Magistratsabteilung 70 dar, dass Gespräche hinsichtlich verschiedener Leasingmodelle geführt würden. Die Dienststelle versprach sich damals von der Umsetzung eines Leasingmodells einerseits den Abbau von Investitionsspitzen und andererseits einen häufigeren Fahrzeugwechsel, womit umfassende Sanierungen von Fahrzeugen mit hoher Laufleistung obsolet wären. Darüber hinaus wäre die Bundesbeschaffung GmbH hinsichtlich bestehender Leasingmodelle kontaktiert worden.

Entsprechend den dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegten Unterlagen holte die Magistratsabteilung 70 im Jahr 2011 von einem Leasingunternehmen eine Preisauskunft

ein, in dem die Kosten von vier verschiedenen Leasingvarianten mit Laufzeiten von 60 bzw. 96 Monaten gegenübergestellt wurden. Als Berechnungsbasis für die Höhe der Leasingkosten wurden die Anschaffungskosten der Fahrzeuggrundtype mit rd. 30.000,-- EUR und der notwendige Umbau mit rd. 60.000,-- EUR je RTW kalkuliert. Nicht berücksichtigt waren bei den vorgelegten Leasingvarianten die Kosten für medizinische Gerätschaften. Nach Angaben der Magistratsabteilung 70 wurde allerdings aufgrund der bei Leasingverträgen höheren anfallenden Gesamtkosten in weiterer Folge im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung der Stadt Wien von dieser Finanzierungsform Abstand genommen.

7.1.2 Somit stellte sich der Anschaffungsvorgang von Einsatzfahrzeugen im gesamten Betrachtungszeitraum nach wie vor als mehrstufiger Prozess dar, wobei bzgl. der Rettungstransportfahrzeuge in einem ersten Schritt handelsübliche Kastenwagen angeschafft wurden. Um die Anforderungen gemäß ÖNORM EN 1789 an Einsatzfahrzeuge der Kategorie RTW bzw. NAW sowie deren Ausrüstung zu erfüllen, wurden in einem zweiten Schritt umfangreiche Fahrzeugum- und Fahrzeugeinbauten durchgeführt. Erst nach Vorliegen von Einzelgenehmigungen durch die zuständige Landesprüfstelle erfolgten die behördlichen Zulassungen als Einsatzfahrzeuge und deren Inbetriebnahme. Mitunter betrug die Zeitspanne von der Anschaffung des Fahrzeuggrundtypus bis zur Inbetriebnahme als Einsatzfahrzeug mehr als ein Jahr, weshalb der Stadtrechnungshof Wien aus Gründen der Vollständigkeit nicht nur die Zugänge der Jahre 2010 bis 2012, sondern auch jene des Jahres 2009 in seine nachfolgenden Betrachtungen mit einbezog. Nicht Gegenstand dieser Prüfung waren vergaberechtliche Aspekte.

Im Jahr 2009 wurden von der Magistratsabteilung 70 insgesamt zwölf Kastenwagen für einen nachfolgend geplanten Umbau zu RTW bzw. NAW angekauft, wobei die Lieferung in zwei Tranchen zu jeweils sechs Fahrzeugen erfolgte. Laut Angabe der Magistratsabteilung 70 wurden im selben Jahr aus budgetären Gründen nur fünf dieser Kastenwagen zu Einsatzfahrzeugen umgebaut. Weitere vier Rettungsfahrzeuge stellte die Dienststelle nach einer entsprechenden Adaptierung im Jahr 2010 in den Dienst. Die Inbetriebnahme der restlichen drei Kastenwagen erfolgte erst im September 2011. Be-

merkwürdig war, dass diese drei Fahrzeuge bis zu deren Umbau rd. 18 Monate ungenutzt im Auslieferungslager der Lieferantin standen.

Im Oktober 2010 erfolgte die Anschaffung weiterer elf Kastenwagen für einen geplanten Umbau zu RTW bzw. NAW im Weg der Magistratsabteilung 48. Von der Magistratsabteilung 70 wurde diese geänderte Vorgehensweise damit begründet, dass dadurch die von der Magistratsabteilung 48 in einer Rahmenvereinbarung mit der Lieferantin festgelegten günstigeren Konditionen genutzt werden konnten. Jeweils drei Kastenwagen verfügten im September bzw. im November 2011 sowie weitere vier im Dezember 2011 über eine behördliche Zulassung als Einsatzfahrzeuge. Die Inbetriebnahme des verbleibenden Kastenwagens zu einem Rettungsfahrzeug erfolgte im Februar 2012. Somit war auch bei diesen elf Fahrzeugen von der Anschaffung bis zu deren Inbetriebnahme als Einsatzfahrzeuge jeweils ein Zeitraum von elf bis zu 16 Monaten verstrichen.

Aufgrund eines Verkehrsunfalles im Jahr 2010, bei dem ein RTW einen Totalschaden erlitt und infolge dessen skartiert wurde, erfolgte eine Ersatzbeschaffung für dieses Fahrzeug. Laut Auskunft der Magistratsabteilung 70 wurde aus Zeitersparnisgründen jene Firma, die bislang auch alle vorangehenden Umbauten vorgenommen hatte, sowohl mit dem Ankauf des Kastenwagens als auch mit dem diesbezüglichen Umbau beauftragt. Den hierfür im Jahr 2010 angefallenen Ausgaben stand eine entsprechende Versicherungsvergütung gegenüber.

In der Kategorie der Spezialfahrzeuge wurde im Jahr 2010 ebenfalls eine Ersatzanschaffung aufgrund des Alters des Bettenintensivtransporters vorgenommen. Der Ankauf als auch der Umbau (vollisolierter Kofferaufbau) erfolgten im Weg der Magistratsabteilung 48, wobei das gegenständliche Spezialfahrzeug mit April 2011 dem Einsatzbetrieb der Wiener Rettung zur Verfügung stand. Der Anschaffungswert betrug inkl. Umbau 292.300,- EUR exkl. USt.

Ebenfalls im Jahr 2010 erfolgte durch die Magistratsabteilung 48 bzgl. der Kategorie der sonstigen Kfz die Beschaffung eines Dienstfahrzeuges für die Magistratsabteilung 70. Hierbei handelte es sich um einen dem Dienststellenleiter zugeordneten Kombinations-

kraftwagen, der im März 2011 geliefert und zugelassen wurde. Im selben Jahr erfolgte von der Magistratsabteilung 70 die Beauftragung des Umbaus dieses Fahrzeuges zu einem Kommandofahrzeug, womit dieses mit einer verdeckten Signalanlage (Blaulicht), Folgetonhorn und mit einer Medientechnikeinrichtung ausgestattet wurde. Der Anschaffungspreis dieses Fahrzeuges betrug rd. 31.500,-- EUR exkl. USt, der Umbau belief sich auf rd. 7.400,-- EUR exkl. USt.

7.1.3 Zusammenfassend betrachtet erfuhr der Fahrzeugbestand der Magistratsabteilung 70 im Jahr 2010 inkl. der o.a. kurzfristigen Ersatzbeschaffung wegen eines Total Schadens in der Fahrzeugkategorie RTW bzw. NAW fünf Zugänge. Im Jahr 2011 wurden 13 RTW bzw. NAW, ein Spezialfahrzeug und ein sonstiges Kfz in Betrieb genommen. Durch den verzögerten Umbau eines Kastenwagens in einen RTW bzw. NAW verzeichnete auch das Jahr 2012 einen Neuzugang eines Einsatzfahrzeuges. Bei den übrigen Fahrzeugkategorien war im gesamten Betrachtungszeitraum kein Zugang zu verzeichnen.

7.2 Skartierungen

7.2.1 Den rechtlichen Rahmen für Skartierungen bildet der Erlass MA 5-7025/2009 vom 1. Dezember 2009, Allgemeine Vorschrift für das Ausscheiden von Gebrauchsgegenständen. Demnach sind Gebrauchsgüter, die für den Zweck, für den sie beschafft wurden, nicht (mehr) verwendet werden können (subjektive Unbrauchbarkeit), nach Möglichkeit in einem anderen Bereich der Dienststelle, in deren Bestand (Inventar) sie sich befinden, weiter zu verwenden oder, wenn dies nicht möglich oder zweckmäßig ist, anderen Dienststellen der Stadt Wien zur Weiterverwendung anzubieten. Gebrauchsgüter, die aufgrund ihres Zustandes oder mangels eines entsprechenden Bedarfes in anderen Dienststellen der Stadt Wien nicht weiterverwendet werden können (objektive Unbrauchbarkeit) sind aus dem Vermögen der Stadt Wien auszuscheiden (Skartierung).

7.2.2 Interne Regelungen der Magistratsabteilung 70 zur Skartierung von Fahrzeugen sehen vor, dass diese mindestens neun Jahre einzusetzen sind. In Abhängigkeit vom Zustand der Karosserie, der Fahrzeugtechnik und der medizinischen Technik verlängert sich dieser Zeitraum auf bis zu elf Jahre. Weitere Kriterien für eine Skartierung stellen

unwirtschaftlich hohe Reparaturkosten sowie die absolvierten Kilometerleistungen, die mit 250.000 km bis 300.000 km festgelegt sind, dar.

Darüber hinausgehende Vorgaben hinsichtlich der Planung bzw. Steuerung von Skartierungen und den damit zusammenhängenden Ersatzbeschaffungen von Fahrzeugen lagen in der Magistratsabteilung 70 in schriftlicher Form nicht vor. Die lt. Auskunft der Magistratsabteilung 70 diesbezüglich langjährig geübte Praxis erfolgte gemeinsam durch die Fachbereiche Wirtschaft und Finanz/Controlling sowie durch das Referat Fuhrpark und Werkstätte. Demnach wird vom Referat Fuhrpark und Werkstätte laufend der Zustand der Kfz nach deren Alter und ihrer absolvierten Kilometerleistung beurteilt. Halbjährlich übermittelt das angeführte Referat dem Fachbereich Wirtschaft eine Aufstellung der zu skartierenden Fahrzeuge mit Baujahr- und Kilometerangabe. Darauf basierend erfolgt vom Fachbereich Wirtschaft eine Meldung der Anzahl der künftig erforderlichen Einsatzfahrzeuge an den Fachbereich Finanz/Controlling, dem die Erstellung des Budgetvoranschlagsentwurfes obliegt. Dem Kaufmännischen Leiter kommt gemeinsam mit dem Dienststellenleiter die Priorisierung der vorgesehenen Ausgaben zu.

7.2.3 Wie die Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien zeigten, erfolgten die im Betrachtungszeitraum vorgenommenen Skartierungen von Fahrzeugen der Magistratsabteilung 70 unter Beiziehung der Magistratsabteilung 48, wobei dieser der erlassgemäß vorgesehene Skartierungsausweis als Entscheidungsgrundlage zur Ausscheidung der gegenständlichen Gebrauchsgüter diente. Nach Abhaltung der kommissionellen Skartierungsverhandlungen wurden ausgeschiedene Fahrzeuge durch die Magistratsabteilung 48 einer Verwertung zugeführt.

Während im Jahr 2010 keine Skartierungen von Kfz erfolgten, sind im Jahr 2011 elf und im Jahr 2012 15 Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Magistratsabteilung 70 ausgeschieden worden. Bei den skartierten Fahrzeugen des Jahres 2011 handelte es sich um drei NEF, sechs RTW sowie zwei der Kategorie sonstige Kfz. Im Jahr 2012 wurden von der Dienststelle 14 RTW und der Bettenintensivtransporter ausgeschieden, wobei das angeführte Spezialfahrzeug bereits im Jahr 2011 durch ein neues Fahrzeug ersetzt worden war.

7.3 Fazit

Bei einer übergreifenden Betrachtung der Anschaffungen und Skartierungen wurde ersichtlich, dass im Laufe des Betrachtungszeitraumes eine Verminderung der Fuhrparkgröße eintrat, die insbesondere die einsatzrelevante Fahrzeugkategorie RTW bzw. NAW betraf. Diese Reduktion beruhte neben den budgetären Rahmenbedingungen auch auf einer mangelnden Abstimmung der Zeitabläufe von Anschaffungs- und Skartierungsprozessen. Es zeigte sich nämlich, dass in der Magistratsabteilung 70 nicht zeitgleich mit den Skartierungen von auszuscheidenden Fahrzeugen ein von der Dienststelle als notwendig erachteter Ersatz dieser Rettungsmittel erfolgte. Der nicht unbeträchtliche Zeitraum, der in der Regel zwischen dem Ankauf der erforderlichen Kastenwagen bis zu deren Umbau und in weiterer Folge zu deren Inbetriebnahme als Einsatzfahrzeuge lag, zog Unwirtschaftlichkeiten durch vorgezogene Ausgaben und verspäteten Austausch von Rettungsmittel nach sich.

Der Magistratsabteilung 70 wurde daher empfohlen, die Erneuerung des einsatzrelevanten Fuhrparks zeitlich besser mit den geplanten Skartierungen abzustimmen.

8. Alter und Laufleistung der Fahrzeuge zum 31. Dezember 2012

Aus der nachstehenden Tabelle ist die Altersstruktur der Fahrzeuge der Magistratsabteilung 70 ersichtlich, wobei jene NEF und RTW bzw. NAW, die dem Fahrbetrieb nicht zur Verfügung standen (s. Pkt. 6.2), vom Stadtrechnungshof Wien der Kategorie sonstige Kfz zugeordnet wurden. Die bislang nicht erfassten Museumsfahrzeuge wurden nicht berücksichtigt. Anzumerken war, dass die Magistratsabteilung 70 bei ihren Einsatzfahrzeugen als Baujahr nicht das Herstellungsjahr des Kfz, sondern jenes der tatsächlichen Inbetriebnahme nach fertiggestelltem Umbau versteht.

Fahrzeugkategorien						
Baujahr	NEF	RTW bzw. NAW	K-Zug	BIT *) und NIT**)	Sonstige Kfz	Insgesamt
1993	-	-	1	-	-	1
1996	-	-	-	-	1	1
1997	-	-	-	-	1	1
1999	-	-	-	-	2	2
2000	-	2	-	-	1	3
2002	-	6	-	1	2	9

Fahrzeugkategorien						
Baujahr	NEF	RTW bzw. NAW	K-Zug	BIT *) und NIT**)	Sonstige Kfz	Insgesamt
2003	-	5	-	-	2	7
2004	-	5	-	-	-	5
2005	-	6	-	-	-	6
2006	1	11	2	-	2	16
2007	9	-	-	-	1	10
2008	11	7	4	-	2	24
2009	-	7	1	-	2	10
2010	-	5	-	-	-	5
2011	-	10	-	1	1	12
2012	-	4	-	-	-	4
Summe	21	68	8	2	17	116
Durchschnittliches Alter der Fahrzeuge in Jahren	5,0	5,5	6,8	6,3	8,8	6,0

*) Bettenintensivtransporter

***) Neugeborenenintensivtransporter

8.1 Notarzteinsatzfahrzeuge

Die Einsatzfahrzeuge der Kategorie NEF wiesen die Baujahre 2006 bis 2008 und zum 31. Dezember 2012 ein durchschnittliches Alter von rd. fünf Jahren auf. Vier der für den Einsatzbetrieb zur Verfügung stehenden NEF hatten zum Stichtag eine Laufleistung zwischen 100.000 km und rd. 122.800 km; die Laufleistung der restlichen Fahrzeuge dieser Kategorie lag in einer Bandbreite von rd. 58.500 km bis rd. 98.100 km.

Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien hinsichtlich der jährlichen Laufleistung der NEF ergaben, dass sich diese kontinuierlich rückläufig entwickelten. Während zu Beginn des Betrachtungszeitraumes je NEF im Jahresdurchschnitt eine Laufleistung im Ausmaß von rd. 17.500 km vorlag, verminderte sich diese im Jahr 2012 um rd. 1.700 km auf rd. 15.800 km.

Weiterführende Erhebungen ergaben, dass im Jahr 2012 von 4.745 als Vorhalteleistung festgelegte NEF-Touren 792 oder nahezu 17 % ausgefallen sind. Dazu wurde von der Magistratsabteilung 70 ausgeführt, dass diese Ausfälle insbesondere mit einem seit geraumer Zeit auftretenden Mangel an Notärztinnen bzw. Notärzten im Zusammenhang stünde. Infolgedessen wurde im Jahr 2012 von der Magistratsabteilung 70 eine Erhebung mit dem Ziel in die Wege geleitet, zu untersuchen, ob bei bestimmten Einsatzcodes weiterhin die Berufung von Notärztinnen bzw. Notärzten zweckmäßig ist. Basie-

rend auf den Ergebnissen dieser Untersuchung wurde für sechs bestimmte Einsatzcodes die Ausrückeordnung der Magistratsabteilung 70 insofern adaptiert, als diese nunmehr durch entsprechend qualifiziertes Sanitätspersonal abgewickelt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl dazu der Magistratsabteilung 70, in Abhängigkeit der geänderten Ausrückeordnung und unter Berücksichtigung der rückläufigen Laufleistung der NEF deren Vorhaltekapazität entsprechend anzupassen.

8.2 Rettungstransportwagen bzw. Notarztwagen

In der Fahrzeugkategorie RTW bzw. NAW kamen Rettungsmittel zum Einsatz, welche die Baujahre 2000 bis 2012 aufwiesen. Bei rd. einem Drittel der eingesetzten RTW bzw. NAW lag die Laufleistung bei mehr als 200.000 km, weitere rd. 38 % verfügten über eine solche zwischen 100.000 km und 200.000 km. Das durchschnittliche Alter der Fahrzeuge in dieser Kategorie betrug rd. 5,50 Jahre.

Die Prüfung zeigte auf, dass im gesamten Betrachtungszeitraum Fahrzeuge älteren Baujahres (bis 2006) weniger genutzt wurden. Während im Betrachtungszeitraum Fahrzeuge ab dem Baujahr 2007 durchschnittlich jeweils rd. 27.200 km zurücklegten, waren es bei den älteren im Durchschnitt rd. 20.700 km.

8.3 Katastrophenzug

Aufgrund einer von der Magistratsabteilung 70 vorgenommenen umfassenden Erneuerung des K-Zuges wiesen zwei Fahrzeuge das Baujahr 2006, vier weitere das Baujahr 2008 sowie eines das Baujahr 2009 auf. Lediglich das für die Bergung von Personen in exponierten Lagen dienende Fahrzeug wies das Baujahr 1993 sowie eine Laufleistung von insgesamt rd. 161.000 km aus, was im Durchschnitt rd. 8.500 km im Jahr bedeutet. Bedingt durch die Art der Einsätze bewegte sich die jährliche Laufleistung der übrigen angeführten Fahrzeuge des K-Zuges zwischen rd. 1.500 km und rd. 8.600 km.

8.4 Bettenintensiv- und Neugeborenenintensivtransporter

Zu Beginn des Betrachtungszeitraumes stand ein Bettenintensivtransporter mit dem Baujahr 1994 im Einsatzbetrieb, wobei für das Jahr 2010 eine Laufleistung von rd.

1.700 km ausgewiesen war. Aufgrund des Alters sowie der vermehrt angefallenen Reparaturen, wurde im Jahr 2011 ein Ersatzfahrzeug angeschafft. Wie die Erhebungen zeigten, betrug die jährliche Laufleistung des neuen Fahrzeuges im Jahr 2011 rd. 5.600 km und im Jahr 2012 rd. 13.400 km.

Die jährliche Laufleistung des im Jahr 2002 angeschafften Neugeborenenintensivtransporters betrug im Jahr 2010 rd. 1.200 km und erhöhte sich in den Jahren 2011 und 2012 auf rd. 12.900 km bzw. rd. 18.300 km.

8.5 Sonstige Fahrzeuge

8.5.1 Bei 14 der insgesamt 17 der Kategorie sonstige Kfz zugeordneten Fahrzeugen handelte es sich - wie bereits erwähnt - u.a. um vormalige NEF, als Schulungsfahrzeuge eingesetzte ehemalige RTW bzw. NAW sowie diverse Fahrzeuge des Fachbereiches Wirtschaft. Diese Fahrzeuge wiesen die Baujahre 1997 bis 2008 auf. Mit Ausnahme des nicht mehr funktionstüchtigen Museumsfahrzeuges war im Betrachtungszeitraum eine durchschnittliche jährliche Laufleistung je Fahrzeug von rd. 6.000 km ersichtlich. Diese verminderte sich unter Außerachtlassung des laufleistungsstärksten Fahrzeuges (Post) auf durchschnittlich rd. 4.800 km. Darüber hinaus war anzumerken, dass sechs Fahrzeuge das in der internen Skartierungsvorschrift festgelegte Alter erreicht bzw. überschritten hatten und bereits auszuscheiden gewesen wären.

In Anbetracht des Alters eines Teiles der Fahrzeuge und der geringen Laufleistung empfahl der Stadtrechnungshof Wien Überlegungen anzustellen, in welchen Bereichen die Anzahl der Fahrzeuge durch gemeinsame Nutzung reduziert werden könnte.

8.5.2 Bei den verbleibenden drei Fahrzeugen der Kategorie sonstige Kfz handelte es sich um die bereits im Pkt. 6.2.4 angeführten Dienstfahrzeuge, welche der Dienststellenleitung zugeordnet waren. Ein Kombinationskraftwagen stand seit Mitte des Jahres 2008 in Verwendung und wurde bis Ende März 2011 vom vormaligen und anschließend vom nunmehrigen Dienststellenleiter genutzt. Die Laufleistung dieses Dienstfahrzeuges betrug von der Anschaffung bis zur Übernahme durch den neuen Dienststellenleiter rd. 23.300 km. Mit April 2011 wurde dieses Dienstfahrzeug vom Rettungsdienstleiter mit

einem km-Stand von rd. 29.300 km übernommen, der sich bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes auf rd. 98.500 km erhöhte.

Ein zweites diesbezügliches Dienstfahrzeug stand ab dessen Anschaffung im Oktober 2009 bis Ende März 2012 dem ehemaligen stellvertretenden Dienststellenleiter zur Verfügung. In diesem Zeitraum absolvierte es eine Laufleistung von rd. 10.200 km, was einer durchschnittlichen jährlichen Laufleistung von rd. 4.200 km entspricht. Anschließend wurde das Fahrzeug vom Kaufmännischen Leiter übernommen und wies am Ende des Betrachtungszeitraumes einen km-Stand von rd. 34.300 km auf. Vor dem März 2012 nutzte der Kaufmännische Leiter gemeinsam mit weiteren Bediensteten der Magistratsabteilung 70 ein anderes Dienstfahrzeug, das in den Jahren 2010 und 2011 eine jährliche Laufleistung von nur rd. 3.200 km bzw. 5.700 km aufwies.

Das dritte Dienstfahrzeug war von der Dienststelle im März 2011 für die Nutzung durch den Dienststellenleiter neu angeschafft worden (s. Pkt. 7.1.2) und hatte am Ende des Betrachtungszeitraumes eine Laufleistung von rd. 45.500 km.

9. Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen

9.1 Vorgaben

Im Erlass MD-1611-1/98 vom 19. Oktober 1998, Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen, ist geregelt, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Dienstkraftwagen Aufzeichnungen zu führen haben, aus denen jedenfalls der Beginn und das Ende der Fahrt und der Name hervorgehen müssen. Die Dienststellenleitung oder von dieser Beauftragte haben auf die Vollständigkeit der Aufzeichnungen zu achten sowie Maßnahmen zu treffen, die eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit von Dienstkraftwagen ermöglichen.

9.2 Dokumentation von Fahrten

9.2.1 Wie die Einschau ergab, waren die im unmittelbaren Einsatzbetrieb in Verwendung stehenden Fahrzeuge in der Rettungsleitstelle als einsatzbereit zu melden. Alle Fahrten dieser gemeldeten Fahrzeuge wurden im Einsatzleitsystem der Rettungsleitstelle elektronisch erfasst. Fahrten der Reservefahrzeuge des Fahrdienstes etwa zur

Werkstätte oder zur Betankung wurden im Dienstübergabebuch der jeweiligen Station unter Anführung der Uhrzeit, des Datums sowie des Namens der Lenkerin bzw. des Lenkers entsprechend vermerkt.

9.2.2 Für alle 17 sonstigen Kfz der Magistratsabteilung 70, die nicht dem Fahrdienst zurechenbar waren, legte die Dienststelle dem Stadtrechnungshof Wien Fahrtenbücher vor. Bei Durchsicht der vorgelegten Aufzeichnungen zeigte sich jedoch, dass nicht alle durchgängig über den gesamten Betrachtungszeitraum geführt wurden. In einem Fall war mit der Führung derartiger Aufzeichnungen augenscheinlich erst im Zuge der gegenständlichen Prüfung begonnen worden. Weiters zeigte sich, dass bisher seitens der Dienststellenleitung in keinem Fall eine Überprüfung der Vollständigkeit der Aufzeichnungen erfolgt war.

Weitere Erhebungen des Stadtrechnungshofes Wien zeigten, dass zum Zeitpunkt der Einschau des Stadtrechnungshofes Wien für drei Dienstfahrzeuge der Magistratsabteilung 70 entsprechende Genehmigungen für deren Privatnutzung vorlagen. Diese wurden u.a. damit begründet, dass dadurch auch außerhalb der regulären Dienstzeit im Fall eines Großschadensereignisses bzw. im Katastrophenfall ein rasches Eintreffen jedenfalls einer der drei leitenden Bediensteten der Magistratsabteilung 70 am Einsatzort gewährleistet sei. In diesem Zusammenhang wurde die Magistratsabteilung 2 auch mit der Berücksichtigung des entsprechenden gesetzlichen Sachbezuges in Höhe von 1,5 % der Anschaffungskosten der jeweiligen Kfz für nicht beruflich veranlasste Fahrten von mehr als 500 km im Monat beauftragt.

Aus den drei Fahrtenbüchern war ersichtlich, dass vom Jahr 2011 bis Ende November 2013 zu insgesamt 32 Einsätzen zugefahren wurde. So wurden in den Fahrtenbüchern von zwei Dienstfahrzeugen in diesem Zeitraum 19 und 13 Einsätze vermerkt, hingegen schien im dritten Fahrtenbuch kein einziger derartiger Einsatz auf. Schließlich wurde ersichtlich, dass rd. zwei Drittel der 32 verzeichneten Einsätze auf solche entfielen, mit denen die Privatnutzung begründet wurde.

Darüber hinaus verfügte eines der o.a. Fahrzeuge über die technischen Voraussetzungen für die elektronische Anmeldung im Einsatzleitsystem der Rettungsleitstelle. Den vom Stadtrechnungshof Wien in der Rettungsleitstelle angeforderten Auswertungen war zu entnehmen, dass mit diesem Fahrzeug im Zeitraum der Jahre 2012 bis Oktober 2013 zusätzlich zu sieben weiteren Einsätzen zugefahren wurde. Den Auswertungen konnte jedoch nicht entnommen werden, ob diese Einsätze innerhalb oder außerhalb der regulären Dienstzeit absolviert wurden.

In Bezug auf die Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen wurde empfohlen, diese in allen Fällen erlassgemäß lückenlos und vollständig zu führen und zumindest jährlich einer Überprüfung zu unterziehen, um die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Einsatzes der Fahrzeuge nachzuweisen.

10. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr.1:

Zur Ermittlung einer zweckmäßigen Vorhalteleistung der Magistratsabteilung 70 an Einsatzfahrzeugen sollte die Dienststelle eine wienweite Bedarfsplanung unter Bedachtnahme auf die verfügbaren Ressourcen privater Rettungs- und Krankentransportdienste in die Wege leiten.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Zur Ermittlung der zweckmäßigen Vorhalteleistung der Magistratsabteilung 70 an Einsatzfahrzeugen ist darauf hinzuweisen, dass sich diese auf die Eintreffzeiten am Berufungsort (acht bis zwölf Minuten im Durchschnitt) bezieht. Die Einsatzzahlen werden durch eine statistische Aufbereitung bis zum Zehnten des Folge-monats für den abgelaufenen Monat dargestellt. Ebenso werden alle Einsätze, welche an die befreundeten Organisationen abgegeben werden (in der Regel niedrig priorisierte Einsatzcodes), aufbereitet. Detaillierte Berechnungsformeln sind aus Sicht der Magistratsabteilung 70, aufgrund der inkonstanten Bereitstellung von Einsatzfahrzeugen der anderen Rettungs- und Krankentrans-

portorganisationen derzeit nicht möglich. Weiters wird darauf hingewiesen, dass neben den von den befreundeten Organisationen bereitgestellten RTW auch auf drei sogenannte Notfallkrankentransportwagen, allerdings nur im Bedarfsfall, zurückgegriffen werden kann.

Empfehlung Nr. 2:

Aufgrund der schrittweisen Änderung der Dienstzeitform von einer durchgehenden 24-stündigen Dienstzeit auf ein 12,5-stündiges Tag-/Nachtdienstmodell sollte die Magistratsabteilung 70 eine Evaluierung ihrer bisherigen Planungsgrundlagen hinsichtlich der vorzuhaltenden Touren vornehmen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Bezogen auf die schrittweise Umstellung in den 12,5-stündigen Tag-/Nachtdienst ist anzumerken, dass es hinsichtlich der Eintreffzeiten am Berufungsort zu keinen wesentlichen Veränderungen kam. Die durchschnittliche Eintreffzeit liegt ebenso im gesetzten Limit. Derzeit werden die Stehfahrzeuge der jeweiligen Rettungstationen für den 12,5-stündigen Tag-/Nachtdienst zusätzlich mit Defibrillatoren ausgestattet, sodass auch diese Kfz als "Nacht Touren" installiert werden können und die Kilometerleistung der einzelnen Fahrzeuge optimaler verteilt wird.

Empfehlung Nr. 3:

In Anbetracht der vorgefundenen inkonsistenten fuhrparkbezogenen Daten sollte von der Magistratsabteilung 70 die Datenqualität aller statistischen Auswertungen des Fachbereiches Finanz/Controlling einer Plausibilitätsüberprüfung unterzogen werden.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Die Magistratsabteilung 70 hat im Februar 2014 die Schaffung eines Dienstpostens für Strategisches Controlling bei der MD-PR beantragt. Eine der wichtigsten Aufgaben dieses Dienstpostens

wird die systematische Datenerfassung und Datenaufbereitung sowie die Plausibilitätsprüfung des statistischen Datenmaterials der Magistratsabteilung 70 sein. Eine Bekanntmachung in der Jobbörse hat bereits stattgefunden, mit der Besetzung dieses Dienstpostens ist aus Sicht der Magistratsabteilung 70 noch im Herbst 2014 zu rechnen.

Zwischenzeitig wurden sowohl die Fuhrparkleitung, als auch die Leitung des Fachbereiches Finanz/Controlling angewiesen, verstärkt Augenmerk auf die Konsistenz des fuhrparkbezogenen Datenmaterials der Magistratsabteilung 70 zu legen. Vom Fachbereich Finanz/Controlling wurden diesbezüglich in Zusammenarbeit mit der Fuhrparkleitung bereits einige wesentliche Vorkehrungen zur Verbesserung der Datenqualität (z.B. Ergänzung der Abrechnungsvorschriften bei den Instandhaltungsaufträgen) getroffen.

Empfehlung Nr. 4:

Die Magistratsabteilung 70 möge gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien ihrer Meldepflicht von Verkehrsunfällen, deren Schadensbehebung einen bestimmten erlassmäßig normierten Wert überschreitet, nachkommen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Entsprechend der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien kommt nunmehr die Magistratsabteilung 70 der Meldepflicht gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien bei Verkehrsunfällen, deren Schadensbehebung den erlassmäßig normierten Wert überschreitet, vollinhaltlich nach. Es wurden bereits die diesbezüglich erforderlichen Schadensmeldungen übermittelt.

Empfehlung Nr. 5:

Zur Ermittlung der notwendigen Anzahl an voll ausgestatteten Reserverettungstransportfahrzeugen je Rettungsstation wäre von der Magistratsabteilung 70 eine Wirtschaftlichkeits- und Bedarfsberechnung anzustellen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Da sich die Überstundenleistung bei Dienstübergaben aus organisatorischen Gründen sicher nicht gänzlich verhindern lässt, da vor allem begonnene Einsätze auch über die Normaldienstzeit hinaus zu Ende zu führen sind und da eine realistische Wirtschaftlichkeits- und Bedarfsrechnung erst aufgrund von Vergleichszahlen im Echtbetrieb durchführbar ist, wurde für den Voranschlag 2015 budgetmäßig die Anschaffung von zusätzlichen fünf Stück Defibrillatoren vorgesehen. Der Anschaffungswert beträgt insgesamt 85.000,-- EUR. Die im Betrachtungszeitraum geleisteten Überstunden bewegen sich in Summe zwischen 80.394,-- EUR im Jahr 2011 und 130.110,-- EUR im Jahr 2012.

Die Magistratsabteilung 70 plant, nach einjährigem Probebetrieb mit fünf Stück komplett ausgerüsteten Stehfahrzeugen die entsprechenden Auswirkungen auf die Überstundenleistung zu evaluieren und aufgrund der dann vorliegenden Ergebnisse weitere Schritte zu setzen.

Empfehlung Nr. 6:

Die bislang nicht im Anlagenverzeichnis berücksichtigten Fahrzeuge und Gerätschaften mögen von der Magistratsabteilung 70 nacherfasst werden.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Das Rettungsmuseum wurde nach mehrjährigen Vorbereitungsarbeiten und mithilfe externer Unterstützung am 5. Oktober 2013 anlässlich der "Langen Nacht der Museen" neu eröffnet. Anlässlich

der Realisierung dieses Projektes wurden nunmehr auch die diversen Ausstellungsexponate gelistet und in der Magistratsabteilung 70 inventarisiert. Somit sind aktuell auch die dem Rettungsmuseum zugeordneten Gerätschaften und Fahrzeuge, unter einer eigens dafür angelegten Kostenstelle, vorschriftsmäßig anlagen- bzw. inventarmäßig erfasst.

Empfehlung Nr. 7:

Die Magistratsabteilung 70 möge die Erneuerung des einsatzrelevanten Fuhrparks zeitlich besser mit den geplanten Skartierungen abstimmen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

In den Jahren 2011 und 2012 wurde intensiv an dem Projekt "Leasing von Einsatzfahrzeugen der MA 70" gearbeitet. In diesem Projekt wurden u.a. eventuelle finanzielle Vor- und Nachteile von unterschiedlichen Leasingvarianten überprüft und dem Neukauf von Einsatzfahrzeugen gegenübergestellt.

In diesem Zeitraum kam es, ausgenommen die Fertigstellung des Umbaus eines Rettungsfahrzeuges, zu keinen weiteren Anschaffungen von Einsatzfahrzeugen, wodurch einige Fahrzeuge älterer Baujahre und mit entsprechend hoher Fahrleistung in Betrieb bleiben mussten, um die Einsatzbereitschaft der Magistratsabteilung 70 nicht zu beeinträchtigen. Die Entscheidung für den weiteren Betrieb dieser Fahrzeuge war aus Sicht der Magistratsabteilung 70 notwendig, da jederzeit damit gerechnet werden muss, dass auch neuere Fahrzeuge aufgrund von Unfällen oder technischen Gebrechen über einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung stehen oder sogar ausgeschieden werden müssen.

Weiters kam es in diesem Zeitraum zu diversen organisatorischen Veränderungen innerhalb der Magistratsabteilung 70, u.a. wurde

ein Bereichskordinationskonzept entwickelt und darauf basierend Bereichskordinatoren eingesetzt, sowie ein Qualitätsmanagementsystem implementiert. Da die mit den entsprechenden Aufgaben betrauten Mitarbeiter zur Erfüllung derselben mobil sein müssen, wurden, aus wirtschaftlichen Überlegungen, vor allem ältere NEF, die ansonsten der Skartierung zugeführt würden, im Fahrzeugstand behalten und zur Umsetzung dieser Aufgaben im Rettungsbetrieb weiterverwendet.

Darüber hinaus kam es aufgrund der kritischen personellen Situation im Betrachtungszeitraum, vor allem durch eine sehr lange krankheitsbedingte Abwesenheit des Fuhrparkleiters und der Vakanz eines Mechaniker-Dienstpostens, zu einer sehr angespannten Situation im Bereich Fuhrpark und Kfz-Werkstätte. Dadurch war es erforderlich, die vorhandenen Personalressourcen in erster Linie zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes bzw. zur Bewältigung des Tagesgeschehens im Fuhrparkbetrieb einzusetzen. Verschiedene administrative Tätigkeiten konnten in diesem Zeitraum nur nach Maßgabe freier Ressourcen abgearbeitet werden. Betroffen davon waren vor allem die Kontrolle statistischer Daten aber auch Skartierungsverhandlungen, welche gemeinsam mit der Magistratsabteilung 48 durchgeführt werden. Diese Tätigkeiten konnten nur zeitverschoben bewältigt werden.

Nunmehr wurde ein Großteil der organisatorischen Veränderungen vorgenommen, das Projekt "Leasing von Einsatzfahrzeugen der MA 70" wurde nicht realisiert und die personelle Situation im Bereich Fuhrpark und Kfz-Werkstätte konnte zumindest durch die Bestellung eines neuen Fuhrparkleiters, welcher mittlerweile sehr gut eingearbeitet ist, entspannt werden. Dadurch kann der Koordination bei Anschaffung und Ausscheiden von Fahrzeugen erhöhte

Aufmerksamkeit gewidmet werden, um eine optimale Abstimmung zu gewährleisten.

Empfehlung Nr. 8:

Aufgrund der geänderten Ausrückeordnung und unter Berücksichtigung der rückläufigen Laufleistung der NEF möge die Magistratsabteilung 70 deren Vorhaltekapazität entsprechend anpassen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Bezogen auf die gemeinsame Nutzung älterer Fahrzeuge und der damit angedachten Erhöhung der Laufleistung einzelner Fahrzeuge, wurden und werden NEF durch Fieldsupervisor im Rahmen des Qualitätsmanagements genutzt, welche auf die jeweiligen Bereiche verteilt wurden. Ebenso wird derzeit angedacht, das Fahrzeug der Akademieleitung (NEF älterer Bauart) zu skartieren und dieses durch ein NEF mit geringerer Laufleistung zu ersetzen.

Empfehlung Nr. 9:

In Anbetracht des Alters eines Teiles der sonstigen Fahrzeuge und deren geringen Laufleistung wären von der Magistratsabteilung 70 Überlegungen anzustellen, in welchen Bereichen die Anzahl der Fahrzeuge durch gemeinsame Nutzung reduziert werden könnte.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Bezogen auf die gemeinsame Nutzung älterer Fahrzeuge und der damit angedachten Erhöhung der Laufleistung einzelner Fahrzeuge, wurden und werden NEF durch Fieldsupervisor im Rahmen des Qualitätsmanagements genutzt, welche auf die jeweiligen Bereiche verteilt wurden. Ebenso wird derzeit angedacht, das Fahrzeug der Akademieleitung (NEF älterer Bauart) zu skartieren und dieses durch ein NEF mit geringerer Laufleistung zu ersetzen.

Empfehlung Nr. 10:

Die Aufzeichnungen über die Verwendung von Dienstkraftwagen wären in allen Fällen lückenlos und vollständig zu führen und zumindest jährlich einer Überprüfung zu unterziehen.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 70:

Die Magistratsabteilung 70 hat der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien hinsichtlich der jährlichen Überprüfung der Fahrtenbücher umgehend entsprochen.

Die Fahrtenbücher werden seither einmal jährlich von der Leiterin des Fachbereiches Wirtschaft überprüft und diese Überprüfung wird entsprechend dokumentiert. Für das laufende Jahr 2014 hat diese Überprüfung bereits stattgefunden.

Darüber hinaus erfolgt eine allfällige Überprüfung durch den Fuhrparkleiter anlässlich von Service- und Reparaturarbeiten in der Kfz-Werkstätte.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im September 2014