

Dienstwagen in der sächsischen Staatsverwaltung

Trotz tendenziell abnehmender Fahrleistung steigt der Fahrzeugbestand. Jeder zweite Dienstwagen dürfte wegen zu geringer Fahrleistung nicht ersetzt werden.

Durch Reduzierung der Modellvielfalt und Bündelung der Bedarfe können Einsparungen erreicht werden.

1 Prüfungsgegenstand

- 1 Gegenstand dieser Prüfung waren die Dienst-Pkw und Kleinbusse, nachfolgend als Dienstwagen bezeichnet. Dienstwagen dürfen nach Maßgabe des Staatshaushaltsplans in der für den Dienstbetrieb unabweisbar notwendigen Anzahl und Ausführung beschafft oder unterhalten werden.¹ Der SRH hat den Bestand, die Beschaffung und den Einsatz der Dienstwagen in der sächsischen Staatsverwaltung im Zeitraum 2011 bis 2013 geprüft.
- 2 Die Prüfung wurde als Querschnittsprüfung in den Behörden und Einrichtungen der sächsischen Staatsverwaltung durchgeführt. Nicht in die Prüfung einbezogen waren die Einsatzfahrzeuge der sächsischen Polizei, die Dienstwagen des SRH und des Landesamtes für Verfassungsschutz sowie im Bereich des SMWK die Dienstwagen der Hochschulen, der Universitätsklinik, der Berufsakademie Sachsen und des Studentenwerkes.

2 Prüfungsergebnisse

2.1 Fahrzeugbestand

- 3 Die Anzahl der Dienstkraftfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen, soll reduziert werden.²
- 4 Dennoch hat sich in den Jahren 2011 bis 2013 der Bestand an Dienstwagen in den geprüften Behörden von 976 auf 1.074 Dienstwagen erhöht (+ 9 %).
- 5 Das vorgegebene Ziel wurde nicht erreicht.
- 6 Die Dienstwagen sind auf 73 Dienststellen verteilt. Die Spannweite reicht von 13 Dienststellen mit nur einem Dienstwagen bis hin zu einer Dienststelle mit 192 Dienstwagen. Die Hälfte aller Dienststellen hat zwischen 1 und 3 Dienstwagen.
- 7 Die Haltung der Dienstwagen ist sehr kleinteilig organisiert.

Fahrzeugbestand steigt an

Haltung kleinteilig organisiert

2.2 Fahrleistung und Auslastung

- 8 Im Hj. 2013 hatten ein Viertel aller Dienstwagen eine Fahrleistung von weniger als 10.000 km. Der Anteil der Dienstwagen mit dieser geringen Fahrleistung ist von 2011 bis 2013 um 32 % gestiegen.
- 9 Nach der VwV-HWiF des SMF sind Ersatz- und Neubeschaffungen von Dienstwagen erst ab einer jährlichen Laufleistung von mindestens 20.000 km zulässig. 54 % der Dienstwagen³ erreichten im Jahr 2013 diese Fahrleistung nicht.

Anteil der Fahrzeuge mit geringer Fahrleistung wächst

¹ Vgl.: VwV des SMF über die Benutzung von Dienstkraftfahrzeugen in der sächsischen Landesverwaltung Abschn. I Nr. 2.1.

² Vgl.: Anlage 4 Ziff. 1 zu Nr. 3.3 der VwV des SMF zur Haushalts- und Wirtschaftsführung (VwV-HWiF).

³ Ohne personengebundene und/oder geländegängige Dienstwagen.

- Auslastung der Fahrzeuge unzureichend
- 10 Für mehr als die Hälfte der Dienstwagen war/ist somit eine Ersatzbeschaffung wegen zu geringer Fahrleistung nicht zulässig.
- 11 Eine vom SRH stichprobenartig durchgeführte Untersuchung zur Auslastung von 5 Dienstwagen in einer Dienststelle hat gezeigt, dass Einsparpotenzial durchaus vorhanden ist. Die Auslastung der 5 Dienstwagen lag bei durchschnittlich 55 %. Bei Umverteilung der Fahrten eines Dienstwagens auf die anderen 4 hätte, bis auf wenige Ausnahmen, 1 Dienstwagen eingespart werden können.
- 12 Für diese wenigen Einsatztage standen im Fahrzeugpool der Dienststelle neben den geprüften 5 Dienstwagen noch weitere 28 zur Verfügung.
- 13 **Durch bessere Auslastung ist eine Reduzierung des Fahrzeugbestandes möglich.**
- 2.3 Bedarfskonzept**
- 14 Die Beschaffung und Haltung von Dienstkraftfahrzeugen ist nur dann haushaltsrechtlich vertretbar, wenn keine wirtschaftlichere Alternative zur Haltung behördeneigener Dienstfahrzeuge besteht oder wenn im Hinblick auf die zu erfüllenden Dienstaufgaben eine Haltung von Dienstkraftfahrzeugen nicht verzichtbar ist.⁴
- 15 Mit einem Bedarfskonzept wird die Wirtschaftlichkeit und die Notwendigkeit behördeneigener Dienstwagen geprüft und dokumentiert. Einrichtungen mit mehr als 5 Fahrzeugen haben ein Bedarfskonzept zu erarbeiten.
- Keine Bedarfskonzepte, fehlende Mindestanforderungen
- 16 Mehr als die Hälfte der Dienststellen, die mehr als 5 Fahrzeuge haben, hatten kein oder nur ein veraltetes Bedarfskonzept. Die Konzepte wiesen zudem große Unterschiede in Inhalt und Form auf. Ursache dafür sind fehlende Vorgaben.
- 17 **Der SRH empfiehlt, einheitliche Mindestanforderungen für den Inhalt und die Form der Bedarfskonzepte vorzugeben. Die Kontrolle der Konzepte ist Aufgabe der jeweiligen Fachaufsicht.**
- 2.4 Standardisierung**
- Beachtliche Modellvielfalt
- 18 Die sächsische Staatsverwaltung hat im Jahr 2013 insgesamt 214⁵ Fahrzeuge, z. B. für Post- und Kurierfahrten, Personentransport und Selbstfahrer, beschafft. Die Modellvielfalt war beachtlich. Sie erschwert jedoch wegen geringer Stückzahl eine wirtschaftliche Beschaffung und Wartung.
- Schlechte Konditionen bei geringen Stückzahlen
- 19 So war z. B. den vorgelegten Leasingverträgen zu entnehmen, dass im Jahr 2013 eine Dienststelle 4 Dienstwagen eines bestimmten Modells mit 30.000 km und eine weitere Dienststelle 16 Fahrzeuge des gleichen Modells mit einer Laufleistung von 40.000 km leasen. Trotz der um 33 % höheren Laufleistung war die Leasingrate um 34 % niedriger als bei der ersten Dienststelle.
- 20 Die nach VwV Nr. 6 zu § 7 SÄHO und Anlage 4 Ziff. 1 zu Nr. 3.3 VwV-HWiF notwendige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung konnte für mehr als ein Viertel aller beschafften Dienstwagen nicht vorgelegt werden.
- Fehlende Standards
- 21 Standardvorgaben für die Ausstattung gab es nicht.

⁴ Vgl.: Anlage 4 Ziff. 1 Nr. 3.3 zur VwV-HWiF.

⁵ Ohne 36 personengebundene bzw. zur vorrangigen Benutzung zugewiesene Dienstwagen.

22 Um die Vielfalt der Modelle zu begrenzen und um durch Bündelung der Bedarfe bessere Einkaufspreise zu erzielen, sollten, wie im IT-Bereich bereits praktiziert, Standards festgelegt werden.

2.5 Zentrale Rahmenverträge

23 Während der örtlichen Erhebung erklärte das SMF, es gebe keine Rahmenverträge mit der Möglichkeit des Abrufs. Die geschlossenen Vereinbarungen seien lediglich Rahmenabkommen. Den Rahmenabkommen seien keine Ausschreibungen vorausgegangen.

24 Die zentrale Fahrbereitschaft im SMI und die LD erklärten während der örtlichen Erhebung, dass im Rahmen der Beschaffung bessere Konditionen erzielt worden seien als die Rahmenabkommen beinhalten.

25 Rahmenverträge mit der Möglichkeit des Abrufs von Dienstwagen hat die Staatsverwaltung nicht geschlossen. Jede Behörde muss weiterhin ihre Dienstwagen selbst beschaffen.⁶

Keine Rahmenverträge

26 Es wird empfohlen, für die Beschaffung von Dienstwagen Rahmenverträge abzuschließen, aus denen die Behörden und Einrichtungen eigenständig Fahrzeuge abrufen können.

2.6 Dienststellen übergreifende Nutzung von Dienstwagen

27 Wegen der kleinteiligen Organisation des Fahrzeugbestandes (siehe Pkt. 2.1) wurde die Bildung ressortübergreifender Fahrzeugpools, wie z. B. in der LD Sachsen oder der zentralen Fahrbereitschaft im SMI, beispielhaft an den Standorten Zwickau und Bautzen geprüft.

28 Am Standort Zwickau gibt es 5 Dienststellen verschiedener Ressorts mit insgesamt 16 Dienstwagen. Darunter waren 5 Dienstwagen mit einer Fahrleistung von weniger als 10.000 km. 75 % der Dienstwagen am Standort Zwickau hatten im Jahr 2013 eine Fahrleistung von weniger als 20.000 km, sodass eine Ersatz- bzw. Neubeschaffung nicht möglich gewesen wäre.

Mehr Dienststellen übergreifende Fahrzeugpools notwendig

29 Am Standort Bautzen mit 4 Dienststellen verschiedener Ressorts erreichten im Jahr 2013 von insgesamt 24 Dienstwagen 46 % nicht die Fahrleistung von 20.000 km.

30 Das SMF erklärte während der örtlichen Erhebung, es sehe bei der Bewirtschaftung der Haushaltsmittel bei ressortübergreifenden Fahrzeugpools keine Probleme.

31 Die Bildung ressortübergreifender Fahrzeugpools ist zu forcieren. Da das erfahrungsgemäß nicht im Selbstlauf erfolgt, sollten sich die Ressorts auf ein Konzept verständigen.

3 Folgerungen

32 Um die Anzahl der Dienstwagen zu verringern, müssen sich die Behörden konsequent von Fahrzeugen mit geringer Fahrleistung trennen.

33 Für Bedarfsspitzen, die vom vorhandenen Fahrzeugbestand nicht abgedeckt werden können, sind verstärkt Alternativen zu eigenen Fahrzeugen, wie die Nutzung von Fahrzeugpools (auch ressortübergreifend) oder von Carsharing⁷, in Betracht zu ziehen.

⁶ Im Geschäftsbereich des SMUL erfolgt die Beschaffung an Dienstkraftfahrzeugen zentral im Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (ohne personengebundene Dienstwagen).

⁷ So nutzt z. B. die Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen gemeinnützige GmbH neben eigenen Dienstwagen auch das Carsharing-Modell.

- 34 Um günstigere Einkaufspreise zu erzielen, sollte die Modellvielfalt an Dienstwagen verringert werden. Den Behörden und Einrichtungen sollte die Möglichkeit eröffnet werden, aus zentralen Rahmenverträgen eigenständig Dienstwagen abzurufen.

4 Stellungnahmen

- 35 SK, SMI, SMK und SMJus trugen keine Einwände oder Bedenken vor.
- 36 SMUL, SMWA und SMWK begrüßten die Vorgabe einheitlicher Mindestanforderungen zu Inhalt und Form der Bedarfskonzepte. Das SMUL sieht diesbezüglich für Spezialfahrzeuge keinen Bedarf.
- 37 SMF, SMS, SMWA und SMWK befürworteten die Empfehlung, für die Beschaffung von Dienstwagen (Standardfahrzeuge) Rahmenverträge abzuschließen. Insbesondere für kleinere Behörden werde das Verfahren zur Beschaffung dadurch effizienter. Das SMS gab an, dass die Ressorts Freiräume für die Anforderungen an Spezialfahrzeugen benötigten. Das SMUL äußerte Zweifel, ob Rahmenverträge, bei denen die Leistung nur abstrakt in Grundzügen festgelegt ist, das richtige Instrument seien.
- 38 Das SMF wies darauf hin, die Vorteile eines Rahmenvertrages (z. B. Preisvorteile, geringerer Beschaffungsaufwand) könnten nur dann generiert werden, wenn zunächst eine Standardisierung der Anforderungen erfolge. Eine weitere Bündelung der Bedarfe bzw. Zuständigkeiten (Zentralisierung) sei wünschenswert.
- 39 Das SMUL wolle der Empfehlung des SRH zur Standardisierung nicht folgen. Leistungsbeschreibungen seien produktneutral zu verfassen. Insofern sei die Modellvielfalt ein Ergebnis der Vergabegrundsätze.
- 40 Das SMI und das SMWK standen der Dienststellen übergreifenden Nutzung von Dienstwagen positiv gegenüber. Die vorgeschlagene Option der Nutzung von Carsharing zur Abdeckung von Bedarfsspitzen befürwortete das SMS. Das SMUL gab an, eine Behörden übergreifende Nutzung wahrzunehmen, sofern diese Möglichkeit bestehe.
- 41 Zudem erklärte das SMUL, eine Differenzierung, welche die ressortspezifischen Besonderheiten des SMUL berücksichtige, ließen die Ausführungen des SRH nicht erkennen. Die verallgemeinernden Feststellungen und Folgerungen seien auf das SMUL so nicht zutreffend.
- 42 Das SMWK wies darauf hin, dass sich der Fahrzeugbestand in seinem Bereich - klammere man die personengebundenen Fahrzeuge aus - reduziert habe und lediglich 2 von 22 Fahrzeugen im Jahr 2013 eine Laufleistung unter 10.000 km aufwiesen.

5 Schlussbemerkung

- 43 Bis auf das SMUL haben die SK sowie die Ressorts die Empfehlungen des SRH grundsätzlich begrüßt bzw. keine gegenteilige Auffassung geäußert.
- 44 Wenn im begründeten Einzelfall bei der Beschaffung von Fahrzeugen von vorgegebenen Standards abgewichen werden muss, dann spricht nichts dagegen, diese Beschaffungen außerhalb der Rahmenverträge durchzuführen.
- 45 Der SRH hat mit dieser Prüfung das Thema „Dienstwagen“ querschnittlich in allen Ressorts geprüft, um Sachverhalte ressortübergreifend darzustellen und zu bewerten. Das schließt nicht aus, dass sich ein Sachverhalt, z. B. die Entwicklung der Anzahl Dienstwagen oder die Laufleistung, im Einzelfall in einem Ressort anders darstellen kann.