

# Burgenländischer Landes-Rechnungshof



## Prüfungsbericht

betreffend die Überprüfung des  
Beschaffungswesens im Land  
Burgenland, insbesondere die Be-  
schaffung von Dienstfahrzeugen

Eisenstadt, im Dezember 2014



#### Auskünfte

Burgenländischer Landes-Rechnungshof  
7000 Eisenstadt, Europaplatz 1  
Telefon: 02682/63066-0  
Fax: 02682/63066-1807  
E-Mail: [post.lrh@bgld.gv.at](mailto:post.lrh@bgld.gv.at)  
Internet: [www.lrh.at](http://www.lrh.at)  
DVR: 2110059

#### Impressum

Herausgeber: Burgenländischer Landes-Rechnungshof  
7000 Eisenstadt, Europaplatz 1  
Berichtszahl: LRH-300-31/152-2014  
Redaktion und Grafik: Burgenländischer Landes-Rechnungshof  
Herausgegeben: Eisenstadt, im Dezember 2014

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
Abt.	Abteilung
Art.	Artikel
AV	Aktenvermerk
BBG	Bundesbeschaffung GmbH
BBN	Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Nord
BBS	Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Süd
BGBI.	Bundesgesetzblatt
Bgld.	Burgenland; Burgenländische(r)
BHG	Bundshaushaltsgesetz
BLRH	Burgenländischer Landes-Rechnungshof
BM	Referat Beteiligungsmanagement
BMIR	Stabsstelle Beteiligungsmanagement und Interne Revision
BSI	Biologische Station Illmitz
BVergG	Bundesvergabegesetz
B-VG	Bundesverfassungsgesetz
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid oder Kohlenstoffdioxid
d.h.	das heißt
EG	Europäische Gemeinschaften
E-Procurement	Electronic Procurement
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EUR	Euro
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate
f.	folgende
FB	Firmenbuch
FiPOS	Finanzposition
FN	Firmenbuchnummer
FPM	Fuhrparkmanagement
FtB	Fuhrpark und technische Beschaffung
gem.	gemäß
GeOA	Geschäftsordnung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung
GeOL	Geschäftsordnung der Burgenländischen Landesregierung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Generalsekretariat
GZ	Geschäftszahl
ha.	hieramts, hieramtig
hL	herrschende Lehre
HR	Hauptreferat
i.e.	id est
ibid.	ibidem, ebendort
idF.	in der Fassung
idgF.	in der geltenden Fassung
iHv.	in Höhe von
IR	Referat Interne Revision
iSd.	im Sinne der
iVm.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel

KFG	Kraftfahrgegesetz
KFZ	Kraftfahrzeug
KI	Kreditinstitut
KM	Kilometer
LAD	Landesamtsdirektion
LAD-EDV	LAD-Stabsstelle EDV
LAD-GS	Generalsekretariat der Landesamtsdirektion
LADir	Landesamtsdirektor
LAD-ZDÖA	LAD-Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit und Zentrale Dienste
leg. cit.	legis citatae
LFS	Landwirtschaftliche Fachschule(n)
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit.	litera
LJH	Landesjugendheim
LReg	Landesregierung
LRHG	Landes-Rechnungshof-Gesetz
LVA	Landesvoranschlag
Mio.	Millionen
NMHC	Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe
NoVA	Normverbrauchsabgabe
NoVAG	Normverbrauchsabgabegesetz
NOx	Stickstoffoxide
Nr.	Nummer
o.a.	oben angeführten
OGH	Oberster Gerichtshof
Pkt.	Punkt
PKW	Personenkraftwagen
RA	Rechnungsabschluss
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RL	Richtlinie
Rs	Rechtssatz
S.	Seite
Slg.	Sammlung
TCO	Total Cost of Ownership
TEUR	Tausend Euro
u.a.	unter anderem
udgl.	und dergleichen
USt	Umsatzsteuer
v.a.	vor allem
VA	Volksanwaltschaft
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VRV	Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung
z.B.	zum Beispiel
ZDÖA	LAD-Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit und Zentrale Dienste

# Inhalt

<b>GLOSSAR</b> .....	<b>7</b>
<b>I. TEIL</b> .....	<b>9</b>
1. VORLAGE AN DEN LANDTAG .....	9
2. DARSTELLUNG DER PRÜFUNGSERGEBNISSE .....	9
<b>II. TEIL</b> .....	<b>10</b>
1. ZUSAMMENFASSUNG .....	10
2. FESTSTELLUNGEN .....	11
3. GRUNDLAGEN .....	16
3.1 Prüfungsgegenstand und -ablauf .....	16
3.2 Gesetzliche Grundlagen .....	16
3.3 Prüfungsanlass .....	16
3.4 Geprüfte Stelle .....	16
3.5 Prüfungsziele .....	16
3.6 Prüfungszeitraum .....	16
3.7 Prüfungshandlungen .....	17
3.8 Vollständigkeitserklärung .....	17
3.9 Stellungnahme .....	17
3.10 Sonstiges .....	17
<b>III. TEIL</b> .....	<b>18</b>
1. BESCHAFFUNGSWESEN .....	18
1.1 Rechtliche Grundlagen .....	18
1.2 Zielsetzung, Aufgaben .....	18
1.3 Strategie .....	20
1.4 Monitoring .....	21
1.5 Zuständigkeiten .....	22
1.6 Organisation .....	23
1.7 Vergabekoordinatoren .....	25
1.8 Interne Revision .....	26
1.9 Bundesbeschaffung GmbH .....	28
1.10 Zugriffsrechte .....	31
1.11 Informationsweitergabe .....	32
2. BESCHAFFUNG VON DIENSTKRAFTFAHRZEUGEN .....	33
2.1 Strategie .....	33
2.2 Organisation .....	34
2.3 Systemisierungsplan .....	35
2.4 Zuständigkeiten .....	38
2.5 Vergabekoordinator .....	40
2.6 Bedarfsplanung .....	41
2.7 Energie- und Umweltauswirkungen .....	41
2.8 Fahrzeugbestand .....	42
2.9 Beschaffungsvolumen .....	43
2.10 Miettraktor .....	43
3. BESCHAFFUNG VON PERSONENKRAFTWAGEN .....	45
3.1 Grundlagen .....	45
3.2 Zuständigkeiten .....	45
3.3 Fuhrpark-Land Burgenland .....	47
3.4 LAD-Fuhrpark .....	48
3.5 Fuhrpark-Technische Abteilungen .....	50
3.6 Beschaffungsvolumen .....	50
3.7 Ausgaben .....	51
3.8 Inventarlisten, Einzelverträge .....	53
3.9 FPM-Vereinbarung .....	54
3.10 Leasingentgelt .....	57

3.11 Fahrzeuggesamtkosten .....	59
3.12 Dienstwagenordnung .....	61
3.13 Kauf-PKW .....	63
3.14 Bedarfsplanung.....	65
3.15 Abweichungsanalysen.....	69
3.16 Miete vs. Leasing .....	70
3.17 LVA, RA .....	71
3.18 Biologische Station Illmitz .....	73
3.19 LSR-Präsident .....	75
3.20 Werbefahrzeuge.....	77
<b>4. SCHLUSSBEMERKUNGEN .....</b>	<b>79</b>
<b>IV. TEIL ANLAGEN .....</b>	<b>82</b>
<i>Anlage 1 Überblick über die maßgebliche Rechtsgrundlagen für das Beschaffungswesen.....</i>	<i>82</i>
<i>Anlage 2 Beschaffungsgruppen und Vergabekoordinatoren.....</i>	<i>83</i>
<i>Anlage 3 PKW-Beschaffungsvolumen 2008 bis 2013.....</i>	<i>84</i>
<i>Anlage 4 PKW-Beschaffungsausgaben 2008 bis 2013 .....</i>	<i>85</i>
<i>Anlage 5 Verwaltungssysteme bzw. Fuhrparkmanagementformen.....</i>	<i>86</i>
<b>V. TEIL STELLUNGNAHME .....</b>	<b>87</b>
<i>Anlage 6 Stellungnahme des Landes Burgenland vom 10.12.2014 .....</i>	<i>87</i>

# Glossar

<b>Bedarfsplanung</b>	Operative Beschaffungsaufgabe. Sie ermittelt Mengen und Bedarfszeitpunkte für die einzelnen Beschaffungsobjekte für alle Beschaffungsstellen. Die Bedarfsplanung kann verbrauchs- oder bedarfsgesteuert erfolgen. Wesentliche Steuerungselemente der Bedarfsplanung sind die Informationen aus der Bedarfsermittlung und Beschaffungsmarktforschung.
<b>Beschaffung</b>	Zusammenfassung aller Tätigkeiten, welche der Versorgung eines Unternehmens mit Material, Dienstleistungen, Betriebs- und Arbeitsmitteln sowie Rechten und Informationen aus unternehmensexternen Quellen (Güter- und Dienstleistungsmärkte) dienen.
<b>Car Policy</b>	Oberbegriff für Dienstwagenregelung, Dienstwagenordnung oder Fuhrparkrichtlinie. Die Car Policy ist ein unternehmensinternes Regelwerk, welches die Organisation des Fuhrparks und die Fuhrparkaufgaben regelt. Sie definiert nicht nur, welcher Mitarbeiter unter welchen Voraussetzungen welchen Typ von Dienstwagen nutzen darf. Die Car Policy berücksichtigt neben den Aspekten der Mitarbeitermotivation und Kostenfaktoren auch betriebswirtschaftliche Faktoren wie Privatnutzung oder Versicherungsumfang. Zusätzlich können Details wie z.B. Verhalten bei Unfällen und Pannen festgelegt werden.
<b>Electronic-Procurement</b>	Elektronische Beschaffung. E-Procurement ermöglicht den elektronischen Einkauf von Produkten bzw. Dienstleistungen durch ein Unternehmen unter Nutzung digitaler Netzwerke. Damit erfolgt eine Integration von netzwerkbasierenden Informations- und Kommunikationstechnologien zur Unterstützung bzw. Abwicklung von operativen und strategischen Beschaffungsaufgaben.
<b>Kraftfahrzeug</b>	Ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Fahrzeug, welches von technisch freigemachter Energie angetrieben und nicht an Gleise gebunden ist. Der Begriff Kraftfahrzeug umfasst im ggst. Bericht Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge.
<b>Kraftwagen</b>	Ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern.
<b>Leasing</b>	Gebrauchsüberlassung an einem Gut gegen Monatszahlungen innerhalb einer bestimmten Vertragsdauer.
<b>Monitoring</b>	Systematische Erfassung (Protokollierung), Beobachtung, Auswertung und Überwachung von Abläufen anhand technischer Hilfsmittel bzw. Systeme.
<b>Personenkraftwagen</b>	Ein Kraftwagen, welcher nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Personen bestimmt ist und außer dem Lenkerplatz für nicht mehr als acht Personen Plätze aufweist.
<b>Total Cost Ownership</b>	Summe aller für die Anschaffung eines Vermögensgegenstands, seine Nutzung und gegebenenfalls für die Entsorgung anfallenden Kosten.

**Zentrale/dez-  
entrale Be-  
schaffung**

Organisationsformen der Beschaffung. Bei der zentralen Beschaffung erfolgt eine Bündelung der Beschaffungsvorgänge der benötigten Waren oder Dienstleistungen für mehrere Dienststellen oder Standorte. Die dezentrale Beschaffung ermöglicht die Beschaffung durch einzelne Dienststellen, Abteilungen oder Standorte.



# I. Teil

## 1. Vorlage an den Landtag

Der Burgenländische Landes-Rechnungshof (BLRH) erstattet gemäß § 8 Bgl. LRHG<sup>1</sup> nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei der durchgeführten Prüfung getroffen hat.

Der Schwerpunkt des Berichts liegt auf den aus Sicht des BLRH wesentlichen Sachverhalten sowie die daraus abgeleiteten Empfehlungen. Der BLRH berät die geprüfte(n) Stelle(n) durch seine Empfehlungen.

Prüfungsberichte des BLRH erwecken vordergründig den Anschein, eher Defizite denn Stärken der geprüften Stelle(n) aufzuzeigen. Daraus soll und kann nicht grundsätzlich auf eine mangelhafte Arbeit der geprüfte(n) Stellen geschlossen werden. Dies auch dann nicht, wenn nach Auffassung der geprüften Stelle(n) die Darstellung ihrer Stärken in den Hintergrund getreten erscheint. Die Tätigkeit des BLRH soll über die gegebenen Empfehlungen dazu beitragen, das vielfach bereits anerkannt hohe Niveau der Leistungsfähigkeit nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit noch weiter verbessern zu helfen.

## 2. Darstellung der Prüfungsergebnisse

Der Bericht ist vertikal in drei Ebenen gegliedert.

- I. Teil
- 1. Kapitel
- 1.1. Abschnitt

Jeder Abschnitt ist in Unterabschnitte unterteilt. Diese behandeln die jeweils überprüften Faktenkreise. Den Endziffern der Unterabschnitte ist folgende Bedeutung zugeordnet:

- 1. Sachverhaltsdarstellung
- 2. Beurteilung durch den BLRH
- 3. *Stellungnahme der geprüften Stelle (kursiv)*
- 4. Stellungnahme des BLRH (optional)

Beim Zahlenwerk nimmt der BLRH gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vor. Im Bericht verwendete geschlechterspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Frauen und Männer.

---

<sup>1</sup> Burgenländisches Landes-Rechnungshof-Gesetz, LGBl. Nr. 23/2002.

## II. Teil

### 1. Zusammenfassung

(1) Der BLRH überprüfte das Beschaffungswesen im Land Burgenland im Allgemeinen und die Beschaffung von Dienstfahrzeugen (PKW) im Speziellen.

Der BLRH vermisste klare Vorgaben und Regelungen auf strategischer und operativer Ebene. Eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens war im Land Burgenland nicht eingerichtet.

Er kritisierte, dass das Land Burgenland keinen verlässlichen Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben hatte. Von der Einrichtung einer strukturierten Datenerfassung (Monitoring) sah das Land Burgenland in diesem Zusammenhang bislang ab.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen war eine effiziente Steuerung der Beschaffung, insbesondere der PKW-Beschaffung, weder möglich noch für den BLRH feststellbar.

(2) Einen Großteil der im Zeitraum 2008 bis 2013 beschafften PKW finanzierte das Land Burgenland auf Grund einer Rahmenvereinbarung. Diese schloss das Land Burgenland im Jahr 2005 mit einem Kreditinstitut auf unbestimmte Zeit ab. Die unbefristete Laufzeit der Vereinbarung widersprach nach Ansicht des BLRH dem Bundesvergabegesetz.

Weiters war das Beschaffungsvolumen vertraglich mit 100 PKW begrenzt. Allein im Zeitraum von 2008 bis 2013 beschaffte bzw. finanzierte das Land Burgenland jedoch 168 PKW auf Basis der Rahmenvereinbarung.

Der BLRH kritisierte ferner, dass der PKW-Beschaffung keine Gesamtkostenbetrachtung des Fuhrparkwesens zugrunde lag. Kostenfaktoren wie z.B. Steuern, Abgaben, Versicherung, Kraftstoffverbrauch und Instandhaltung fanden keine zusammenhängende Berücksichtigung. Daher war eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit für den BLRH nicht möglich.

Der BLRH empfahl eine umfassende Evaluierung des Beschaffungswesens, insbesondere des Fuhrparkwesens, auf Basis einer Gesamtkostenbetrachtung. Darauf aufbauend wäre eine Neuausschreibung der Leistungen vorzunehmen.

## 2. Feststellungen

- 2.1 Strategie** Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland über keine Gesamtbeschaffungsstrategie und keine KFZ-Beschaffungsstrategie verfügte. Insbesondere fehlten klare Vorgaben und Zielsetzungen hinsichtlich der Erfüllung der strategischen Aufgaben. Verbindliche Festlegungen waren auf den Teilbereich der PKW-Beschaffung beschränkt. *(siehe III. Teil-1.3.2 und 2.1.2)*
- 2.2 Monitoring** Der BLRH kritisierte, dass kein verlässlicher und vollständiger Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen sowie die Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 vorlag. In diesem Zusammenhang beanstandete der BLRH, dass das Land Burgenland von der Einrichtung eines Monitorings aus Kostengründen absah. Dieser Entscheidung lagen keine fundierten Kostenanalysen zugrunde. *(siehe III. Teil-1.4.2, 1.6.2, 1.7.2, 1.9.2, 2.3.2, 2.4.2, 2.5.2, 2.9.2, 3.2.2, 3.6.2, 3.7.2, 3.8.2, 3.10.2 und 3.18.2)*
- 2.3 Organisation**
- (1) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland kein umfassendes organisatorisches Regelwerk für das Beschaffungswesen im Allgemeinen und die KFZ-Beschaffung im Speziellen erstellte. Die vorhandenen Regelungen waren unzureichend und nicht aufeinander abgestimmt. *(siehe III. Teil-1.6.2, 2.2.2, 2.4.2, 2.5.2, 3.2.2, 3.15.2 und 3.18.2)*
- (2) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens sowie der KFZ-Beschaffung einrichtete. *(siehe III. Teil-1.6.2, 2.5.2, 3.10.2, 3.15.2, 3.18.2 und 3.19.2)*
- (3) Der BLRH stellte kritisch fest, dass einzelne Landesdienststellen die Beschaffungsverfügung des Landesamtsdirektors vom 18.11.2005 nicht einhielten. Von 2008 bis 2013 nahmen zumindest vier Dienststellen des Landes Burgenland KFZ-Beschaffungen vor, ohne den Vergabekoordinator in die Beschaffungsvorgänge einzubinden. Weiters fanden keine standardisierten Abweichungsanalysen statt. *(siehe III. Teil-1.7.2, 2.5.2, 3.12.2, 3.14.2 und 3.15.2)*
- 2.4 Interne Revision** Der BLRH wies darauf hin, dass die Revisionspläne des Referats Interne Revision für die Jahre 2008 bis 2013 keine Schwerpunktsetzungen im Beschaffungswesen vorsahen. *(siehe III. Teil-1.8.2)*

## 2.5 Bundesbeschaffung GmbH

(1) Der BLRH bemängelte, dass das Land Burgenland keine detaillierten Aufzeichnungen über die von 2008 bis 2013 von der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) in Anspruch genommenen Leistungen führte. Die Abrechnungsunterlagen ermöglichten keine eindeutige Zuordnung zu den vertraglich vereinbarten Entgeltleistungen. Genaue Auswertungen führte das Land Burgenland in diesem Zusammenhang nicht durch. *(siehe III. Teil-1.9.2)*

(2) Der BLRH kritisierte die lückenhafte Dokumentation der Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG durch das Land Burgenland. Er stellte Anzahl und Verteilung der Zugriffsrechte grundsätzlich in Frage. Der BLRH betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Land Burgenland der BBG ein von der Benutzeranzahl abhängiges Benutzungsentgelt leistete. *(siehe III. Teil-1.10.2)*

## 2.6 Systemisierungsplan

(1) Der Systemisierungsplan bildete die KFZ des Landes Burgenland im Landesvoranschlag ab.

(2) Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine spezifischen Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne erließ. Ebenso wenig bestanden Vorschriften für das Berichtswesen.

Der BLRH stellte kritisch fest, dass die Rechnungsabschlüsse (RA) des Landes Burgenland keine spezifischen Nachweise über die Einhaltung der in den Landesvoranschlägen (LVA) beschlossenen Systemisierungspläne enthielten.

Der BLRH wies darauf hin, dass die Systemisierungspläne keinen vollständigen Überblick über den KFZ-Bestand des Landes Burgenland lieferten. Insbesondere enthielten sie keine Leasingfahrzeuge.

Der BLRH kritisierte, dass die Systemisierungspläne entgegen den Beschlüssen des Bgld. Landtags nicht die Bewirtschaftungsgrundlage der KFZ des Landes Burgenland darstellten. Sie bildeten im Wesentlichen Ist-Bestände der Vorjahre ab und dies unvollständig bzw. zu unterschiedlichen Stichtagen. Darüber hinaus war das zugehörige Datenmaterial lückenhaft dokumentiert. *(siehe III. Teil-2.3.2)*

## 2.7 Bedarfsplanung

Der BLRH kritisierte, dass keine konsolidierte KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene vorlag. Die Planungsunterlagen der Beschaffungsstellen waren von unterschiedlicher Qualität, nicht aufeinander abgestimmt und zum Teil lückenhaft.

Der BLRH vermerkte kritisch, dass die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in der PKW-Bedarfsplanung keine explizite Berücksichtigung fanden.

Der BLRH bemängelte, dass die Nutzung steuerlicher Vorteile durch gezielte Auswahl bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten nicht dokumentiert war. Inwieweit steuerliche Aspekte in der PKW-Bedarfsplanung berücksichtigt worden waren, konnte der BLRH nicht beurteilen. *(siehe III. Teil-2.6.2 und 3.14.2)*

## 2.8 FPM-Vereinbarung

(1) Für die Beschaffung der PKW schloss das Land Burgenland mit einem Kreditinstitut am 05.09.2005 eine Rahmenvereinbarung (Fuhrparkmanagementvereinbarung) ab. Das Beschaffungsvolumen war mit 100 PKW begrenzt.

Der BLRH beanstandete, dass die Fuhrparkmanagementvereinbarung (FPM-Vereinbarung) auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden war. Dies widersprach nach Auffassung des BLRH den vergaberechtlichen Bestimmungen. Weiters referenzierte der Sitzungsakt des zugrunde liegenden Regierungsbeschlusses auf eine Vertragsdauer von sechs Jahren.

Der BLRH wies darauf hin, dass das Land Burgenland von 2008 bis 2013 auf Grund der FPM-Vereinbarung 168 PKW beschaffte und per 31.12.2013 über 126 Leasing-PKW verfügte. *(siehe III. Teil-3.1.2 und 3.9.2)*

(2) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keine Stelle einrichtete, welche die Ausgabenentwicklung und Einhaltung der vereinbarten Entgeltbestimmungen überwachte. Ferner fehlte eine Gesamtaufstellung der Ausgaben der von 2008 bis 2013 beschafften Leasing-PKW. *(siehe III. Teil-3.10.2)*

(3) Der BLRH vermerkte kritisch, dass der Vertragstyp der auf Grund der FPM-Vereinbarung beschafften PKW nicht eindeutig nachvollziehbar war. Die Auskünfte und Unterlagen der Beschaffungsstellen verwiesen sowohl auf ein Leasing- als auch auf ein Mietverhältnis. *(siehe III. Teil-3.16.2)*

## 2.9 Fahrzeug-gesamtkosten

Der BLRH kritisierte, dass keine detaillierte Gesamtkostenbetrachtung des Fuhrparkwesens vorlag. Die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparkwesens bzw. der PKW-Beschaffung von 2008 bis 2013 konnte der BLRH daher nicht abschließend beurteilen. *(siehe III. Teil-3.11.2)*

## 2.10 Energie- und Umwelt-auswirkungen

Der BLRH stellte fest, dass über die Erfüllung der Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie keine spezifischen Nachweise vorlagen. In welchem Ausmaß diese Bestimmungen bei der KFZ-Beschaffung Berücksichtigung fanden, konnte der BLRH nicht beurteilen. *(siehe III. Teil-2.7.2)*

## 2.11 Dienstwagenordnung

Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine verbindliche Dienstwagenordnung (Car Policy) erließ. Die Fuhrparkrichtlinien der Beschaffungsstellen waren von unterschiedlicher Qualität und nicht aufeinander abgestimmt.

Der BLRH bemängelte die fehlende Dokumentation über die Genehmigung der Fuhrparkrichtlinien. *(siehe III. Teil-3.12.2)*

#### 2.12 Kauf-PKW

Der BLRH vermerkte kritisch, dass über den Ankauf von PKW durch das Land Burgenland von 2008 bis 2013 keine nachvollziehbaren Analysen vorlagen. Zudem fehlten Dokumentationen über die maßgeblichen Entscheidungs- und Genehmigungsprozesse. *(siehe III. Teil-3.13.2)*

#### 2.13 LVA, RA

Der BLRH stellte kritisch fest, dass das Land Burgenland die Ausgaben für die Leasing-PKW als Vermögenswert verbuchte. Eigentümer der PKW war allerdings der Leasinggeber (Kreditinstitut) und nicht das Land Burgenland.

Der BLRH vermerkte kritisch die intransparente Darstellung der Ausgaben für die Leasing-PKW einzelner Fachabteilungen im LVA und RA. Die budgetierten Werte spiegelten zudem nicht den tatsächlichen Bedarf wider.

Der BLRH hob positiv hervor, dass das Land Burgenland ab 2014 Maßnahmen zur transparenten, bedarfsorientierten und nachvollziehbaren Budgetierung einleitete. *(siehe III. Teil-3.17.2)*

#### 2.14 Miettraktor

Der BLRH kritisierte, dass die Landwirtschaftliche Fachschule (LFS) Eisenstadt ab 2011 auf Grund eines als „Mietvertrag“ bezeichneten Schriftstücks mit kaum leserlichen, handschriftlichen Vermerken und Paraphierungen einen Traktor mietete. Hierfür lag kein Beschluss der Bgld. LReg vor. Der BLRH erkannte darin einen Verstoß gegen die Bestimmungen § 2 Abs. 26 Geschäftsordnung der Bgld. LReg. Von März 2011 bis Dezember 2013 verausgabte die LFS Eisenstadt für die Anmietung des Traktors rd. 13.566 EUR.

Der BLRH hob positiv hervor, dass das Land Burgenland bereits während der Prüfungshandlungen Maßnahmen zur Behebung des Mangels einleitete. *(siehe III. Teil-2.10.2)*

#### 2.15 Biologische Station Illmitz

(1) Der BLRH bemängelte die uneinheitliche Abrechnung der Leasingentgelte für die Poolfahrzeuge des LAD-Fuhrparks am Beispiel der Biologischen Station Illmitz (BSI). Insbesondere bestanden keine schriftlichen Festlegungen über die Zuständigkeiten der Beschaffung, Verwaltung und Entgeltabrechnung der PKW.

Der LAD-Fuhrpark und die BSI leisteten für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte.

Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass der BSI die betreffenden Einzelverträge nicht vorlagen. Sie führte nach eigenen Aussagen zumindest ab Jänner 2012 keine umfassende Rechnungsprüfung durch. Auf welcher Grundlage die Zahlungsanweisung erfolgte, konnte der BLRH nicht nachvollziehen. *(siehe III. Teil-3.18.2)*

(2) Der BLRH vermerkte kritisch, dass die Inventarlisten des LAD-Fuhrparks unvollständig waren.

## **2.16 Amtsführender LSR-Präsident**

Der BLRH stellte die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den Amtsführenden Präsidenten des Bgld. Landesschulrats grundsätzlich in Frage. Er betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass gemäß § 8 Bgld. Landesbezügegesetz ausschließlich dem Präsidenten des Bgld. Landtages und den Mitgliedern der Bgld. LReg ein Dienstwagen gebührte.

Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland den vom Amtsführenden Präsidenten des Bgld. Landesschulrats dafür zu entrichtenden Benützungsbetrag nicht an die erfolgten Fahrzeugwechsel bzw. (höheren) Bruttokaufpreise anpasste. Dem Land Burgenland entstand dadurch ein Fehlbetrag von zumindest rd. 4.668 EUR. *(siehe III. Teil-3.19.2)*

## **2.17 Werbefahrzeuge**

Der BLRH stellte die Bereitstellung von Werbefahrzeugen für Landesdienststellen durch externe Unternehmen am Beispiel der LFS Eisenstadt und Neusiedl am See grundsätzlich in Frage.

Der BLRH kritisierte, dass den Pachtverträgen über die Bereitstellung der Werbefahrzeuge keine Beschlüsse der Bgld. LReg zugrunde lagen. *(siehe III. Teil-3.20.2)*

### 3. Grundlagen

- 3.1 Prüfungsgegenstand und -ablauf
- (1) Der BLRH überprüfte das Beschaffungswesen des Landes Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen.
- (2) Der BLRH leitete die Prüfung beim Landesamtsdirektor (LADir) am 09.10.2013 ein.
- (3) Schlussbesprechungen fanden auf Einladung des BLRH mit den leitenden bzw. verantwortlichen Bediensteten der geprüften Landesdienststellen statt.
- (4) Die Schlussbesprechung mit dem LADir erfolgte am 13.10.2014. Dabei übergab der BLRH das vorläufige Prüfungsergebnis. Die Stellungnahmefrist gem. § 7 Bgld. LRHG endete am 22.12.2014.
- 3.2 Gesetzliche Grundlagen
- Der Gebarungsüberprüfung lagen die §§ 2, 4, 5 und 6 des Bgld. LRHG zugrunde.
- 3.3 Prüfungsanlass
- Initiativprüfung gem. § 5 Abs. 2 Bgld. LRHG.
- 3.4 Geprüfte Stelle
- Land Burgenland.
- 3.5 Prüfungsziele
- Ziele der Gebarungsprüfung waren insbesondere
- das Regelwerk,
  - die Organisation,
  - die Steuerung und Kontrolle,
  - die Dokumentation und Transparenz sowie
  - die Einhaltung der Vorgaben im Zusammenhang mit dem Beschaffungswesen des Landes Burgenland.
- Der Prüfungsschwerpunkt lag auf der Beschaffung von Personenkraftwagen (PKW).
- 3.6 Prüfungszeitraum
- Der Überprüfungszeitraum erstreckte sich von 01.01.2008 bis 31.12.2013. Die für spezifische Einzelbetrachtungen erforderlichen Dokumente und Vorgänge außerhalb dieses Überprüfungszeitraums bezog der BLRH nach Erfordernis in die Prüfungshandlungen ein. Die Sachverhaltserhebung endete im September 2014.



- 3.7 Prüfungshandlungen
- Die Gebarungsprüfung des BLRH erstreckte sich auf sieben Landesdienststellen<sup>2</sup> und umfasste folgende Prüfungshandlungen:
- Einsichtnahme in Unterlagen,
  - Befragungen,
  - Vor Ort-Einschau,
  - Nachberechnungen,
  - Nachvollziehen sowie
  - analytische Prüfungshandlungen.
- 3.8 Vollständigkeitserklärung
- Der Landesamtsdirektor gab am 13.10.2014 folgende Vollständigkeitsklärung ab: *„Unter Bezugnahme auf oben angeführte Überprüfung bestätige ich, als Landesamtsdirektor des Amtes der Burgenländischen Landesregierung, dass der Bgld. Landes-Rechnungshof sämtliche Aufklärungen und Nachweise, die im Zusammenhang mit der Überprüfung angefordert wurden bzw. die zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich waren, gem. § 6 Bgld. LRHG vollständig und wahrheitsgemäß erhalten hat.“*
- 3.9 Stellungnahme
- Die Bgld. LReg nahm zum vorläufigen Prüfungsergebnis mit Schreiben vom 10.12.2014 Stellung. Die Stellungnahme langte beim BLRH innerhalb der Stellungnahmefrist ein.
- Der BLRH schloss die Äußerung der Bgld. LReg im Volltext im V. Teil des Prüfungsberichts als Anlage 6 bei.
- 3.10 Sonstiges
- (1) Die Erhebung des prüfungsrelevanten Sachverhalts gestaltete sich schwierig und zögerlich. Dafür war in erster Linie das Fehlen einer gesamtverantwortlichen Beschaffungsstelle (Beschaffungsabteilung) bzw. eines Beschaffungskoordinators im Land Burgenland verantwortlich. Hinzu kam die inkonsistente und lückenhafte Dokumentation der Unterlagen.
- (2) Das Land Burgenland verfügte über keinen vollständigen und verlässlichen Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben. Daher war die Erstellung eines Kenndatenfelds nicht möglich.
- (3) Das Datenmaterial ermöglichte keine umfassende vergaberechtliche Beurteilung des Beschaffungswesens bzw. der Beschaffungsvorgänge.<sup>3</sup>
- (4) Der BLRH hob die konstruktive Zusammenarbeit der einzelnen Landesdienststellen im Rahmen der Prüfung ausdrücklich hervor.

---

<sup>2</sup> Vgl. Abschnitt 2.4.

<sup>3</sup> Z.B. Ermittlung des Auftragswerts, Wahl des Vergabeverfahrens, Ausschreibungsunterlagen und Leistungsverrechnung.

# III. Teil

## 1. Beschaffungswesen

### 1.1 Rechtliche Grundlagen

1.1.1 Primäre Rechtsgrundlage für die Durchführung von Verfahren zur Beschaffung von Leistungen durch das Land Burgenland war das Bundesvergabegesetz (BVerG)<sup>4</sup>. Dieses regelte u.a. die Beschaffung von Leistungen im öffentlichen Bereich. Hierzu zählten insbesondere die Vergabe von öffentlichen Bau-, Liefer- und Dienstleistungsaufträgen, Bau- und Dienstleistungskonzessionsverträgen sowie die Durchführung von Wettbewerben durch öffentliche Auftraggeber.

Daneben bestanden für das Beschaffungswesen weitere Rechtsgrundlagen auf Bundes- und Landesebene. Anlage 1 fasst diese überblicksmäßig zusammen.

### 1.2 Zielsetzung, Aufgaben

1.2.1 (1) Zielsetzung der Beschaffung ist v.a. die langfristige Sicherstellung der bedarfsgerechten Versorgung zu geringstmöglichen Kosten. Beschaffungsobjekte sind z.B. Materialien, Dienstleistungen, Betriebs-, Arbeitsmittel sowie Rechte.

(2) Das Beschaffungswesen umfasst nach hL und Praxis strategische und operative Aufgaben.

Zu den strategischen Beschaffungsaufgaben zählen u.a.

- Entscheidung über Organisationsstruktur,
- Beschaffungsmarktforschung,
- Festlegung über zentrale und/oder dezentrale Beschaffung,
- Einführung logistikorientierter Beschaffungskonzepte,
- Analyse, Bewertung und Auswahl von Lieferanten,
- Beziehungsmanagement zu Lieferanten,
- Abschluss sowie Überwachung von Rahmenvereinbarungen,
- Planung und Einsatz IT-gestützter Beschaffungssysteme sowie
- Erstellung von Beschaffungsportfolios.

Die strategischen Beschaffungsaufgaben bilden die Grundlage der operativen Beschaffung. Dazu gehören u.a.:

- Bestandskontrolle,
- Monitoring,
- Bedarfsermittlung und Bedarfsplanung,
- Lieferantenauswahl,
- Bestellung,
- Bestellüberwachung sowie
- Beschaffungslogistik.

Die Bestandskontrolle erfasst die Bestände, Bestandsveränderungen<sup>5</sup> und Verfügbarkeit von Beschaffungsobjekten. Für die verschiedenen Beschaffungsobjekte sind Richtgrößen zu definieren. Die Richtgrößen dienen der Vorratsergänzung und Vorratssicherung. Sie sollen auch eine zu hohe Vorratshaltung verhindern. Die Richtgrößen sind in angemessenen Zeitabständen zu überprüfen und anzupassen.

<sup>4</sup> BVerG 2002, BGBl. I Nr. 99/2002 und BVerG 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 idgF.

<sup>5</sup> Materialeingang und Materialentnahme.

Die Bedarfsermittlung beinhaltet die Prognose des Materialbedarfs. Grundlage bilden der Verbrauch in der Vergangenheit oder vorliegende Verbrauchserwartungen. Wesentlichen Einfluss darauf haben die Informationen aus dem Monitoring.

Das Monitoring erfasst strukturierte und weiterverarbeitbare Daten zu jedem einzelnen Beschaffungsobjekt bezüglich Art, Menge, Qualität, Ort und Zeitraum des Bedarfs.<sup>6</sup>

Die Bedarfsplanung ermittelt Mengen und Bedarfszeitpunkte für die einzelnen Beschaffungsobjekte für alle Beschaffungsstellen. Die Bedarfsplanung kann verbrauchs- oder bedarfsgesteuert erfolgen. Wesentliche Steuerungselemente der Bedarfsplanung sind die Informationen aus der Bedarfsermittlung und Beschaffungsmarktforschung.

Die Lieferantenauswahl identifiziert mögliche Lieferanten. Sie berücksichtigt die Einflussfaktoren wie Preis, Qualität, Lieferkonditionen, Lieferservice, künftige Weiterentwicklung sowie die Möglichkeit zu Gegengeschäften. Grundlage bilden statische Betrachtungen oder dynamische Bewertungen der Faktoren.

Die Angebotseinholung erfolgt durch Anfragen, Ausschreibungen oder über elektronische Märkte. Die Angebote sind auf Übereinstimmung mit internen Anforderungskriterien (z.B. Qualität, Menge, Lieferzeit und Einkaufsbedingungen) zu prüfen und miteinander zu vergleichen. Vergabeverhandlungen dienen der Beseitigung von Schwachstellen in den einzelnen Angeboten und bereiten die Bestellentscheidung vor.

Die Bestellung stellt den rechtlich/organisatorischen Prozessablauf zur Beschaffung von Objekten aus unternehmensfremden Quellen dar.

Der Bestellüberwachung obliegt die Prüfung der Ausführung und Lieferung der Bestellung. Der Wareneingang überwacht die Anlieferung der bestellten Waren und Materialien. Ferner führt er die Kontrolle der Menge und Qualität durch. Die Bestellüberwachung beinhaltet auch eine etwaige Reklamationsabwicklung.

Die Beschaffungslogistik vernetzt die körperliche Verfügbarkeit (Bereitstellung) des zu beschaffenden Objekts mit dem Lieferanten und der Beschaffungsstelle. Sie umfasst alle Aktivitäten, welche einer bedarfsgemäßen<sup>7</sup> Bereitstellung der für die betriebliche Leistungserstellung benötigten Materialien dienen. Sie beinhaltet auch die Lagerhaltung und Lagerbewirtschaftung.

---

<sup>6</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

<sup>7</sup> Der Bedarf richtet sich nach Art, Menge, Qualität, Raum, Zeit und Kosten.

### 1.3 Strategie

1.3.1 (1) Das Land Burgenland stellte seine Beschaffungsstrategie mit Schreiben vom 06.11.2013 wie folgt dar:

- *„Die Beschaffung beim Amt der Burgenländischen Landesregierung (ABL) hat sich in den letzten Jahren auf Grund der stetig steigenden Warenpreise und zur Nutzung von personellen und finanziellen Synergieeffekten von einem rein anlassbezogenen dezentralen Einkauf zu einer in wichtigen Bereichen zentralisierten Beschaffung entwickelt. Neben der selbstverständlichen Beachtung der fundamentalen Grundsätze von Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit fließen hier immer stärker Aspekte der Nachhaltigkeit (unter Berücksichtigung von Lebenszykluskosten) und Sozialverträglichkeit ein, die aber auch von den verschiedensten externen Organisationen (EU, Bund, NGOs) beeinflusst sind.*
- *Um künftig auch weiterhin am Beschaffungsmarkt erfolgreich und wirkungsvoll agieren zu können und um die Bündelung der Beschaffungsvolumina noch stärker zu nutzen, wird die Zentralisierung der Beschaffung voran zu treiben sein.*
- *Hiezu finden laufend Gespräche mit weiteren nachgeordneten Organisationseinheiten statt (derzeit Bau- und Betriebsdienstleistungszentren). Jährliche mündliche Strategiebesprechungen mit der Bundesbeschaffung GmbH (BBG) legen Schwerpunkte fest, die punktuelle Beachtung finden. Von einem flächendeckenden laufenden Monitoring aller Beschaffungen wurde beim ABL bisher abgesehen, weil dieses einen sehr hohen Verwaltungsaufwand mit sich bringen würde (und eben deshalb können auch keine Aussagen über Beschaffungsvolumen getätigt werden).*
- *Daneben wird immer wieder an Benchmarkingprojekten mit anderen Organisationen (Bundesländer-Plattform "Öffentliche Beschaffung", Ministerien) teilgenommen, auch um Marktentwicklungen zeitnah beobachten zu können.*
- *Ein weiteres starkes Augenmerk der strategischen Beschaffung gilt der elektronischen Beschaffung (e-Procurement), die neben verminderten Prozesskosten auch zu vermehrter Transparenz der Beschaffungsvorgänge führen soll. So werden bereits jetzt einzelne Vergabeverfahren auf der Homepage des Landes publiziert, in Zukunft sollen aber auch vollständige Vergabeverfahren mit Hilfe von Dienstleistern elektronisch abgewickelt werden. Auch in-house könnten in Zukunft elektronische Bestellverfahren genutzt werden (SAP-MM).“*

Das Land Burgenland verfolgte dabei folgende Ziele:

- *„die Position des Landes wird für eine nachhaltige Kosten-Nutzen-Optimierung genutzt,*
- *es wird keine vollständige zentrale Beschaffungsorganisation angestrebt,*
- *Güter und Dienstleistungen mit breiter Verwendung werden zentral beschafft,*
- *laufende Marktbeobachtung und*
- *Einführung eines recourschonenden e-Procurement.“*

(2) Das Land Burgenland forcierte somit die in „wichtigen Bereichen“ zentralisierte Beschaffung ohne eine „vollständige zentrale Beschaffungsorganisation“ anzustreben.

(3) Eine von der Bgld. LReg beschlossene Beschaffungsstrategie mit klaren Vorgaben und Zielsetzungen hinsichtlich der Erfüllung der strategischen Aufgaben<sup>8</sup> lag nicht vor.

- 1.3.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland über keine Gesamtbeschaffungsstrategie verfügte. Insbesondere fehlten klare Vorgaben und Zielsetzungen hinsichtlich der Erfüllung der strategischen Aufgaben. Ferner hinterfragte er die Darstellung des Landes Burgenland in „wichtigen Bereichen“ eine zentralisierte Beschaffung zu forcieren, ohne eine „vollständige zentrale Beschaffungsorganisation“ anzustreben.

Der BLRH empfahl, eine klare Gesamtbeschaffungsstrategie für das Land Burgenland zu beschließen und der operativen Beschaffung zugrunde zu legen.

- 1.3.3 Das Land Burgenland teilte hierzu mit:  
*„Das Amt der Burgenländischen Landesregierung hatte bereits in seinem Schreiben am 06.11.2013 an den LRH die strategische Entscheidung dargestellt, dass eine Mischform aus zentraler und dezentraler Beschaffung Platz greift. Zentrale Beschaffung wurde in denjenigen Bereichen eingeführt, wo rasch und mit möglichst geringem personellen Einsatz Einsparungseffekte mit beeinflussbaren Gütern oder Dienstleistungen breiter Verwendung durch Volumens Bündelungen erzielbar und Prozesskosten reduzierbar sind. An einem Konzept das weiterhin das Spezialwissen an den Fachabteilungen sichert, aber gleichzeitig nach Möglichkeit den Beschaffungsbereich wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig bündelt, wird gearbeitet werden. (ad 1, 2)*

*Auf Grund der personellen Ressourcen und innerorganisatorischen Vorgaben war es bisher nur möglich schrittweise Zentralisierungen der Beschaffungsvorgänge vorzunehmen. (ad 2)“.*

- 1.3.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen.

## 1.4 Monitoring

- 1.4.1 (1) Das Monitoring dient der Prognose, Analyse und Berichterstattung über die Beschaffungshandlungen. Es erfasst alle relevanten Daten zu Wirtschaftlichkeits-, Umwelt- und Sozialaspekten. Ferner ermöglicht das Monitoring die Einsichtnahme in Beschaffungsverträge sowie Zahlungsflüsse der Beschaffungshandlungen.

Insofern ist das Monitoring bzw. die daraus generierten Informationen eine maßgebliche Grundlage für die effiziente Steuerung des Beschaffungswesens.

(2) Das Land Burgenland verfügte von 2008 bis 2013 über kein umfassendes Monitoring für das Beschaffungswesen.

(3) Eine Auflistung der Beschaffungsstellen, des Beschaffungsvolumens und der Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 stand nicht zur Verfügung.

<sup>8</sup> Vgl. Abschnitt 1.2.

(4) Das Land Burgenland begründete den Verzicht auf ein Monitoring u. a. wie folgt: *„Von einem flächendeckenden laufenden Monitoring aller Beschaffungen wurde beim ABL<sup>9</sup> bisher abgesehen, weil dieses einen sehr hohen Verwaltungsaufwand mit sich bringen würde (und eben deshalb können auch keine Aussagen über Beschaffungsvolumen getätigt werden).“*

Fundierte Analysen oder Berechnungen über den mit der Einführung eines Monitorings verbundenen Verwaltungsaufwand legte das Land Burgenland nicht vor.

- 1.4.2 Der BLRH kritisierte, dass kein detaillierter Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 vorlag. Weiters beanstandete er in diesem Zusammenhang, dass das Land Burgenland von einem umfassenden Monitoring für das Beschaffungswesen absah. Dieser Entscheidung lagen keine fundierten Analysen zugrunde. Der BLRH wies darauf hin, dass das Monitoring bzw. die daraus generierten Informationen eine maßgebliche Grundlage für eine effiziente Steuerung des Beschaffungswesens darstellte.

Der BLRH empfahl, ein Monitoring für das Beschaffungswesen einzurichten. Die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben wären dabei lückenlos zu erfassen.

- 1.4.3 Der Land Burgenland äußerte sich dazu wie folgt:  
*„Es ist absolut korrekt, dass das Amt der Burgenländischen Landesregierung im Berichtszeitraum des BLRH über kein vollständiges Monitoring verfügt. Auch auf internationaler Ebene wird immer nur von Schätzungen der Beschaffungsvolumina ausgegangen. Auf Grund von Ersuchen des Bundes und der EU wurden wiederholt Ansätze dazu in Erwägung gezogen, die jedoch am enormen Aufwand hierfür scheiterten. (ad 2)“*

*Zu diesem Punkt darf erwähnt werden, dass auf Basis der Richtlinie 2014/24/EU über die öffentliche Auftragsvergabe der Kommission der Europäischen Union ab dem Jahr 2017 statistische Meldungen über Beschaffungen zu übermitteln sein werden. Um diese Forderung zu erfüllen, wird derzeit überlegt ein elektronisches Monitoringsystem aufzubauen, dessen Umsetzung aber erst dann sinnvoll erscheint wenn die legislative Umsetzung der EU-Richtlinie in österreichisches Recht erfolgt ist. (ad 2, 3, 4)“.*

- 1.4.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen.

## 1.5 Zuständigkeiten

- 1.5.1 (1) Die politische Zuständigkeit der Mitglieder der Bgld. LReg war in der Geschäftsordnung der LReg (GeOL) und der Referatseinteilung geregelt.<sup>10</sup>

Die Referatseinteilung war von der Bgld. LReg zu beschließen und verteilte die Verwaltungsgeschäfte auf die einzelnen Regierungsmitglieder. Die Referatseinteilung wies das „Allgemeine Beschaffungswesen“ dem Landeshauptmann zu.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Amt der Bgld. LReg.

<sup>10</sup> LBGI. Nr.11/1969 idgF. und LGBl. Nr. 39/2010 idgF.

<sup>11</sup> Vgl. Artikel 1.

(2) Geschäftsapparat der Bgld. LReg war das Amt der Bgld. LReg. Aufbau- und Ablauforganisation waren in der Geschäftsordnung (GeOA) und der Geschäftseinteilung des Amtes der Bgld. LReg<sup>12</sup> sowie in den darauf basierenden Organisationsverfügungen geregelt.

Die Geschäftseinteilung des Amtes der Bgld. LReg wies das „Allgemeine Beschaffungswesen“ der Landesamtsdirektion zu.<sup>13</sup>

Das Amt der Bgld. LReg verfügte von 2008 bis 2013 über keine zentrale Beschaffungsstelle (Beschaffungsabteilung) bzw. keinen zentralen Beschaffungskoodinator.

1.6 Organisation 1.6.1 (1) Organisatorische Grundlage für das Beschaffungswesen bildete die vom LADir am 18.11.2005 erlassene Beschaffungsverfügung (Beschaffungsverfügung 2005).

Die Beschaffungsverfügung 2005 regelte insbesondere den Beschaffungsvorgang und die internen Zuständigkeiten. Sie enthielt u.a. eine Beschaffungsgruppenliste, die bestimmte „Waren und Dienstleistungen“ in zehn Beschaffungsgruppen gliederte. Diesen waren Organisationseinheiten des Landes (Vergabekoordinatoren) und Landesbedienstete (Kontaktpersonen) zugeordnet.

Die Beschaffungsverfügung 2005 definierte die Beschaffungsstellen als „[...] die die jeweiligen Voranschlagskredite bewirtschaftende [...]“ Organisationseinheiten. Diese führten „[...] grundsätzlich alle Beschaffungsvorgänge selbst – gegebenenfalls unter Heranziehung sachverständiger Dritter – [...] durch.“

In die Beschaffung von „Waren und Dienstleistungen“ der zehn Beschaffungsgruppen waren gemäß Beschaffungsverfügung 2005 die Vergabekoordinatoren einzubinden.

Anlage 2 veranschaulicht die in der Beschaffungsverfügung 2005 definierten Beschaffungsgruppen und Vergabekoordinatoren.

(2) Die Beschaffungsverfügung 2005 betraf alle Landesdienststellen mit Ausnahme der Bezirkshauptmannschaften. Für diese erließ der LADir am 19.07.2013 eine gesonderte Beschaffungsverfügung. Die darin enthaltenen Regelungen waren mit 01.01.2014 wirksam. Für den Zeitraum von 01.09.2013 bis 31.12.2013 war ein „Probetrieb“ vorgesehen.<sup>14</sup>

(3) Inhaltlich regelte die Beschaffungsverfügung 2005 die Beschaffungsvorgänge von Waren der zehn Beschaffungsgruppen. Dienstleistungen sowie Beschaffungsvorgänge außerhalb der zehn Beschaffungsgruppen waren von den Regelungen nicht umfasst. Hierzu zählten beispielsweise finanzielle Dienstleistungen<sup>15</sup>, Beratungs-, Planungsdienstleistungen<sup>16</sup> und die Gebäudereinigung.

<sup>12</sup> LGBl. Nr. 50/1969 idgF. und LGBl. Nr. 30/2002 idgF.

<sup>13</sup> Vgl. Anlage, Landesamtsdirektion, Z 26.

<sup>14</sup> Im Probetrieb sollten die Vergabekoordinatoren Waren zu Lasten der finanziellen Mittel der Bezirkshauptmannschaften einkaufen. Ab 01.01.2014 sollten die budgetären Mittel zu den Vergabekoordinatoren verschoben werden und die Beschaffungsvorgänge zentral erfolgen.

<sup>15</sup> ZB. Versicherungsleistungen, Bankenleistungen und Wertpapiergeschäfte.

<sup>16</sup> ZB. Unternehmensberatung, Rechtsberatung und technische Beratung und Planung.

Die Beschaffungsverfügung 2005 nahm insbesondere Bezug auf das BVergG 2002. Eine explizite und vollständige Anpassung an das BVergG 2006 erfolgte nicht.

(4) Eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens war nicht eingerichtet. Die Beschaffungsverfügung 2005 beinhaltete diesbezüglich keine spezifischen Regelungen.

(5) Eine Auflistung aller Beschaffungsstellen legte das Land Burgenland nicht vor. Beschaffungsstellen und Kontaktpersonen waren in der Beschaffungsverfügung 2005 nicht definiert.

- 1.6.2 Zu (1-3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland von 2008 bis 2013 über kein umfassendes Regelwerk für das Beschaffungswesen verfügte. Er wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für die sieben Bezirkshauptmannschaften zumindest bis September 2013 keine spezifischen Regelungen für das Beschaffungswesen bestanden.

Der BLRH vermerkte kritisch, dass die Beschaffungsverfügung 2005 ausschließlich Waren von zehn Beschaffungsgruppen berücksichtigte. Die Beschaffung von Dienstleistungen sowie Beschaffungsvorgänge außerhalb der Beschaffungsgruppen waren von den Regelungen nicht erfasst. Weiters erfolgte keine laufende und explizite Anpassung der Beschaffungsverfügung 2005 insbesondere an die vergaberechtlichen Grundlagen.

Der BLRH empfahl, die organisatorischen Grundlagen des Landes Burgenland für das Beschaffungswesen umfassend zu evaluieren und anzupassen.

Zu (4) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens einrichtete.

Der BLRH empfahl, eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens des Landes Burgenland einzurichten.

Zu (5) Der BLRH vermerkte kritisch, dass kein Gesamtüberblick über die Beschaffungsstellen des Landes Burgenland existierte. Die einzelnen Beschaffungsstellen und Kontaktpersonen waren in der Beschaffungsverfügung 2005 nicht definiert.

Der BLRH empfahl, alle Beschaffungsstellen des Landes Burgenland zu erfassen bzw. zu definieren. Zugleich wären die betreffenden Kontaktpersonen zu benennen.<sup>17</sup>

- 1.6.3 Das Land Burgenland nahm hierzu wie folgt Stellung:  
*„Von der Beschaffungsverfügung 2005 waren anfänglich die Bezirkshauptmannschaften nicht erfasst, weil erst Erfahrungen gesammelt werden mussten. Im Anhang zu dieser Verfügung waren alle Vergabekoordinatoren aufgelistet, die betroffen sind. Das Einrichten einer Koordinierungsstelle in dieser Verfügung erübrigte sind im Hinblick darauf, dass dies bereits in der Geschäftseinteilung des Amtes der Landesregierung geregelt war. (ad 2,4)*

<sup>17</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.



*Im Übrigen ist nicht nachvollziehbar, warum einzelne „Beschaffungsstellen“ diese Verfügung nicht erhalten haben sollten. Dem Verteiler sind die Adressaten zu entnehmen und diese umfassten alle Landesdienststellen und auch explizite Anweisungen an die Vergabekoordinatoren. (ad 5)*

*Im Zuge der Überprüfung durch den LRH wurde die Beschaffungsverfügung 2005 für alle Abteilungen und nachgeordnete Dienststellen sowie Bezirkshauptmannschaften in der elektronischen Erlassdatenbank zugänglich gemacht, wobei anzumerken ist, dass hinsichtlich der Bezirkshauptmannschaften im Jahr 2013 bereits eine Umstellung auf eine zentrale Beschaffung für folgende Beschaffungsgruppen erfolgt ist: Büromaschinen, Büromaterialien und Papier, EDV-Verbrauchsmaterial, Büromöbel, Raumausstattung und -einrichtung. (vgl. LAD-GS/M300-10086-2-2013)“.*

- 1.6.4 Der BLRH hielt seine Kritik und Empfehlungen aufrecht. Inhalt und Einhaltung der Beschaffungsverfügung 2005 durch die Landesdienststellen behandelte er insbesondere in Abschnitt 1.7 und 2.5.

## 1.7 Vergabekoordinatoren

- 1.7.1 (1) Die Beschaffungsverfügung 2005 regelte u.a. die von den Beschaffungsstellen und Vergabekoordinatoren wahrzunehmenden Aufgaben.

Die Beschaffungsstellen hatten den Vergabekoordinatoren mindestens einmal jährlich „[...] zweckmäßigerweise im Rahmen der Vorschlagserstellung [...]“ ihren voraussichtlichen Bedarf an Waren und Dienstleistungen bekannt zu geben.

Zu den Aufgaben der Vergabekoordinatoren zählten insbesondere:

- Regelmäßige Bedarfsermittlung der in der jeweiligen Beschaffungsgruppe vereinten Waren/Dienstleistungen mit Unterstützung der Beschaffungsstellen,
- Durchführung von Vergabeverfahren oder Nutzung abgeschlossener Vergabeverfahren von externen Vergabedienstleistern,
- Bekanntgabe der Ergebnisse von Vergabeverfahren<sup>18</sup> im Bereich der jeweiligen Beschaffungsgruppe an die Beschaffungsstellen sowie
- Prüfung von Abweichungen der Beschaffungsstellen von bekannt gegebenen Ergebnissen der Vergabeverfahren.

(2) Nähere Regelungen bzw. Durchführungsrichtlinien lagen nicht vor. Ebenso wenig bestanden Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen.<sup>19</sup>

(3) Nachvollziehbare Aufstellungen über die Bedarfsmeldungen, Bedarfsermittlungen, Vergabeverfahren und Abweichungsanalysen der Jahre 2008 bis 2013 legte das Land Burgenland nicht vor.

<sup>18</sup> Z.B. Rahmenverträge.

<sup>19</sup> Der Beschaffungsverfügung 2005 war lediglich ein Formblatt über Preisvergleiche beigelegt.

- 1.7.2 Zu (1, 2) Der BLRH stellte kritisch fest, dass das Land Burgenland keine präzisen Regelungen bzw. Durchführungsrichtlinien zur Beschaffungsverfügung 2005 schuf. Er vermerkte unklare Zuständigkeiten bei der Durchführung der Bedarfsermittlung/-planung. Zudem bestanden keine Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen. Der BLRH betrachtete die vorhandenen organisatorischen Regelungen für das Beschaffungswesen als unzureichend.

Der BLRH empfahl, die Befugnisse und Verantwortlichkeiten im Beschaffungswesen zu präzisieren und Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen zu erlassen.

Zu (3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keinen verlässlichen Überblick über die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben hatte. Es fehlten die in der Beschaffungsverfügung 2005 definierten Nachweise über die Bedarfsmeldungen, Bedarfsermittlungen, Vergabeverfahren und etwaige Plan/Ist-Abweichungen im Zeitraum 2008 bis 2013. Der BLRH verwies in diesem Zusammenhang auf das fehlende Monitoring.<sup>20</sup>

Der BLRH empfahl, die Beschaffungsstellen, das Beschaffungsvolumen und die zugehörigen Ausgaben vollständig zu erfassen. Beschaffungsverfügungen wären einzuhalten. Insbesondere wären Abweichungsanalysen vorzunehmen.

## 1.8 Interne Revision

- 1.8.1 (1) Der LADir installierte mittels Organisationsverfügung vom 07.08.2007 im Generalsekretariat der Landesamtsdirektion die Referate Beteiligungsmanagement und Interne Revision.

(2) Am 14.09.2011 verfügte der LADir die Einrichtung der Stabsstelle Beteiligungsmanagement und Interne Revision (BMIR). Dieser Stabsstelle wies er zugleich die o.a. Referate Beteiligungsmanagement (BM) und Interne Revision (IR) zu.

(3) Zu den Aufgaben der IR zählten insbesondere

- die Amtsinspektion sowie
- die Prüfung der Effizienz, Effektivität, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung im operativen Bereich.

Mit Organisationsverfügung vom 15.01.2014 ermächtigte der LADir die IR, auch kaufmännische Revisionen vorzunehmen.

(4) Die IR nahm ihre operative Tätigkeit per 01.03.2009 auf. Die Revisionspläne 2009 bis 2014 sahen keine Schwerpunktsetzungen im Beschaffungswesen vor.

- 1.8.2 Der BLRH wies darauf hin, dass die Revisionspläne der IR 2008 bis 2013 keine Schwerpunktsetzungen im Beschaffungswesen vorsahen.

Der BLRH regte an, seitens der IR schwerpunktmäßig Prüfungen im Beschaffungswesen vorzunehmen.

<sup>20</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

1.8.3 Das Land Burgenland teilte hierzu mit:

*„Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bereits vor Jahren seitens der Internen Revision (IR) eine referatsinterne Prüfdatenbank implementiert wurde, in welcher sowohl die Empfehlungen und Feststellungen der Prüfberichte der IR als auch die seitens der IR im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Beschwerden getroffenen Feststellungen erfasst werden.*

*Weiters werden in dieser Prüfdatenbank auch die Feststellungen und Empfehlungen der sonstigen Prüfeinrichtungen des Landes (z.B. Bürgerservicestelle) sowie der externen Prüfeinrichtungen (z.B. RH, BLRH, VA etc.) berücksichtigt.*

*In weiterer Folge dient diese Prüfdatenbank als Grundlage zur Erstellung des jährlichen Prüfplanes, welcher dem Landesamtsdirektor grundsätzlich bis spätestens 15.10. des Vorjahres zur Genehmigung vorgelegt wird. (ad 1)*

*Wie der BLRH korrekterweise festgestellt hat, war seinerzeit das Referat „Interne Revision“ mittels Organisationsverfügung vom 07.08.2007 im Generalsekretariat installiert worden, wobei jedoch festzuhalten ist, dass das Referat erst mit Wirkung vom 01.03.2009 operativ tätig wurde bzw. personell besetzt worden war. (ad 2, 4)*

*Weiters stellte der BLRH richtigerweise fest, dass das Referat „Interne Revision“ erst aufgrund der Organisationsverfügung vom 15.01.2014 ermächtigt ist, auch kaufmännische Revisionen durchzuführen. (ad 3)*

*Außerdem ist diesbezüglich festzuhalten, dass sich die personelle Situation im Referat „Interne Revision“ seit deren Implementierung, wie folgt darstellt.*

- 01.03.2009 bis 13.01.2013 – 2 Mitarbeiter*
- 14.01.2013 bis 30.09.2014 – 3 Mitarbeiter*
- 01.10.2014 bis dato – 2 Mitarbeiter*

*Seitens der IR wurde diesbezüglich immer die Ansicht vertreten, dass der Einkauf und das Vergabewesen neben der Einnahmenverwaltung, der Buchführung, der Kassenverwaltung, der Materialwirtschaft sowie der Inventargebarung Teil der „kaufmännischen Revision“<sup>21</sup> darstellen, zu der – wie bereits erwähnt – die IR erst ab 15.01.2014 berechtigt ist. (ad 4)*

*Aufgrund der vorzit. Organisationsverfügung wäre aus ho. Sicht eine Berücksichtigung des „Beschaffungswesens“ im jährlichen Revisionsplan frühestens für das Kalenderjahr 2015 möglich gewesen. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass der Revisionsplan 2015 bereits am 13.10.2014 sowohl vom Landesamtsdirektor als auch von der Generalsekretärin genehmigt wurde. (ad 4)*

*In diesem Zusammenhang ist jedoch Weiters festzuhalten, dass im Rahmen der Erstellung des Prüfplanes 2015 u.a. die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zu seinem vorläufigen Prüfbericht berücksichtigt wurden. (ad 4)*

---

<sup>21</sup> „Siehe dazu Auszug aus dem Konzept zum Aufbau der Internen Revision im Amt der Bgld. Landesregierung vom Dezember 2008 und Seminarunterlagen zum 5. Lehrgang für Interne Revision im Magistrat der Stadt Wien 2009“ (Fußnotennummerierung BLRH).

*Da die IR aufgrund der seinerzeitigen Organisationsverfügungen weder dazu „befugt“ noch aufgrund der personellen Ausstattung in der Lage war derartige Prüfungen durchzuführen, kann aus ho. Sicht das vorzit. Vorbringen des BLRH nicht nachvollzogen werden. (ad 4)*

*Die Empfehlungen des RH werden jedoch seitens der IR zur Kenntnis genommen und folglich – soweit dies die anlassbezogenen Sonderprüfungen bzw. die zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten zulassen – bei der hinkünftigen Prüfungsplanung Berücksichtigung finden. (ad 4)“.*

- 1.8.4 Der BLRH entgegnete, dass der IR ab 07.08.2007 u.a. „[...] die Prüfung der Effizienz, Effektivität, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwaltung im operativen Bereich unter Beachtung der Gesetzmäßigkeit [...] und von Risikofaktoren [...]“ oblag. Hierfür waren „[...] im Vorhinein jährliche Revisionspläne zu erstellen, in denen die Schwerpunkte der Prüfungsrevision (Systemrevisionen) definiert werden.“<sup>22</sup>

Der BLRH teilte die Auffassung der geprüften Stelle, wonach die IR vor dem 15.01.2014 nicht befugt war, Prüfungen im Bereich des Beschaffungswesens durchzuführen, nicht. Für den BLRH intendierte insbesondere eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit unter Beachtung der Gesetzmäßigkeit auch eine Prüfung des Beschaffungswesens.<sup>23</sup> Eine Überprüfung der Organisation sowie Abläufe des Beschaffungswesens unterlagen nach Ansicht des BLRH nicht der kaufmännischen, sondern primär der Managementrevision.

Die vorstehenden Ausführungen zusammenfassend, sah der BLRH keine Veranlassung, von seiner Kritik und seinen Empfehlungen abzugehen.

1.9 Bundesbeschaffung GmbH

- 1.9.1 (1) Die Errichtung der Bundesbeschaffung GmbH (BBG)<sup>24</sup> erfolgte auf Grundlage des BB-GmbH-Gesetzes<sup>25</sup>. Aufgabe der BBG war u.a. die Durchführung von Vergabeverfahren einschließlich des Abschlusses von Rahmenverträgen im Namen und auf Rechnung des Bundes.

Gemäß § 3 Abs. 3 BB-GmbH-Gesetz war die BBG berechtigt, auch im Namen und auf Rechnung von Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie bestimmten Auftraggebern<sup>26</sup> Vergabeverfahren durchzuführen.

Auf dieser gesetzlichen Grundlage arbeitete das Land Burgenland mit der BBG im Bereich der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen zusammen. Die Zusammenarbeit mit der BBG war vertraglich geregelt (BBG-Vereinbarung).<sup>27</sup>

<sup>22</sup> Vgl. Organisationsverfügungen vom 07.08.2007, 14.09.2011 und 15.01.2014.

<sup>23</sup> Vgl. Glossar, Beschaffung.

<sup>24</sup> FN 210220 y.

<sup>25</sup> BGBl. I Nr. 39/2001.

<sup>26</sup> Auftraggeber gem. § 3 Abs. 1 Z 2 und 3 sowie gem. §§ 164 und 165 BVerG 2006, BGBl. I Nr. 17/2006.

<sup>27</sup> Grundsatzvereinbarung vom 30.01.2004 iVm. der Ergänzung vom 25.09.2006.

(2) Die BBG-Vereinbarung regelte die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien im Falle einer Inanspruchnahme von Leistungen der BBG durch das Land Burgenland. Hierzu zählten insbesondere:

- „Abrufe aus Rahmenverträgen und Rahmenvereinbarungen [...] des Bundes [...]
- Bedarfsmeldung – Integration von bündelbaren Bedarfen in Ausschreibungen der BBG im Namen und auf Rechnung des Bundes bzw. in gemeinsamen Ausschreibungen [...]
- individuelle Beauftragung der BBG mit der Durchführung eines Vergabeverfahrens [...]“ durch die Bgld. LReg auf der Grundlage des BBG-Gesetzes.

Das Land Burgenland hatte der BBG auf Verlangen eine Gesamtaufstellung über die Abrufe aus Verträgen der BBG mit folgenden Angaben zu übermitteln:

- Vertrags-/GZ-Nummer,
- BBG-Kundennummer,
- Rechnungsdatum,
- Abrufmenge,
- Mengeneinheit,
- Gegenstand der Lieferung und Leistung sowie
- Rechnungswert (exkl. USt).

Das Land Burgenland führte keine detaillierten Aufzeichnungen über die Inanspruchnahme der Leistungen der BBG. Gleiches galt für die o.a. Gesamtaufstellungen über die Abrufe aus BBG-Verträgen von 2008 bis 2013.

Das Land Burgenland teilte dazu mit Schreiben vom 24.07.2014 u.a. mit:

*„Das Land Burgenland führt keine Statistiken dazu. Dies ist auf Grund der personellen Kapazitäten im Bereich der Beschaffung gar nicht durchführbar. Darüber hinaus werden derartige Statistiken bei der BBG geführt und können dort bei Bedarf abgerufen werden. Weder die BBG noch das Land haben bisher eine Veranlassung gesehen, derartige Statistiken aus diesem Titel abzurufen. Wie aber bereits in einer vorhergehenden Fragenbeantwortung des ABL mitgeteilt, werden jährliche Strategiegespräche (ohne Protokoll) geführt, in denen die BBG dem Land Vergleichsstatistiken präsentiert.“*

(3) Für die Inanspruchnahme der Leistungen hatte das Land Burgenland an die BBG folgende Entgelte zu leisten:

- Benutzungsentgelt für den Zugang zum Kundenweb einschließlich der Benutzung des E-Shops<sup>28</sup> und die damit verbundene laufende Wartung,
- Serviceentgelt für Abrufe aus Verträgen nach einer Ausschreibung der BBG sowie
- Tarif (Entgelt) für die Abwicklung eines Vergabeverfahrens in Form eines Einzelprojekts.

Die Höhe des Benutzungsentgelts belief sich auf 75 EUR pro Jahr und User<sup>29</sup> (exkl. USt).

<sup>28</sup> Webbasiertes elektronisches Katalogeinkaufssystem für den Abruf von Produkten aus abgeschlossenen Verträgen.

<sup>29</sup> Benutzer.

Das Serviceentgelt richtete sich nach dem Abrufvolumen aus Verträgen (Rechnungswert exkl. USt) und war wie folgt gestaffelt:

Rechnungswert exkl. USt [EUR]	jährliches Serviceentgelt [%]
bis 500.000	1
500.000 bis 1.000.000	0,5
über 1.000.000	0

Tab. 1  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die Abrechnung des Entgelts für die Abwicklung eines Vergabeverfahrens in Form eines Einzelprojekts erfolgte auf Basis eines Verrechnungssatzenatzes iHv. 114,40 EUR (exkl. USt).<sup>30</sup>

Das Land Burgenland leistete an die BBG von 2008 bis 2013 folgende Zahlungen:

Jahr	Rechnungsbetrag exkl. USt
	[EUR]
2008	4.473,68
2009	1.116,00
2010	1.350,00
2011	1.584,00
2012	1.764,00
2013	2.052,00
<b>Summe</b>	<b>12.339,68</b>

Tab. 2  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Eine detaillierte Aufschlüsselung der Zahlungsleistungen nach jährlichen Benutzungs-, Service- und Einzelprojektentgelten war anhand der Abrechnungsunterlagen nicht möglich. Das Land Burgenland erteilte darüber keine näheren Auskünfte.

- 1.9.2 Zu (2, 3) Der BLRH bemängelte, dass das Land Burgenland keine detaillierten Aufzeichnungen über die von 2008 bis 2013 von der BBG in Anspruch genommenen Leistungen führte. Die Abrechnungsunterlagen ermöglichten keine eindeutige Zuordnung zu den vertraglich vereinbarten Entgeltleistungen. Genaue Auswertungen führte das Land Burgenland in diesem Zusammenhang nicht durch.

Der BLRH empfahl, aus Gründen der Transparenz und Kostenkontrolle die Leistungen der BBG detailliert zu erfassen bzw. auszuwerten.

- 1.9.3 Das Land Burgenland äußerte sich dazu wie folgt:  
*„Wie bereits zu Punkt 1.3 angeführt, reichen die personellen Kapazitäten nicht dazu aus, ein flächendeckendes Monitoring zu betreiben. Im Falle der BBG-Abrechnungen erschien dies überflüssig, da die BBG jeweils eine Jahresrechnung vorlegt und das Agio durch die BBG im Zuge der jeweiligen Rechnungslegung verrechnet wird. Zusätzlich sind in diesen von der BBG vorgelegten Rechnung die Userentgelte enthalten, die entsprechend dem Bedarf der einzelnen Vergabekoordinatoren und Dienststellen eingerichtet wurden.“*

<sup>30</sup> Den Verrechnungssatzenatz genehmigte das Bundesministerium für Finanzen.

1.9.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlung.

1.10 Zugriffsrechte 1.10.1 (1) Das Land Burgenland legte dem BLRH am 04.04.2014 eine Auflistung der Landesbediensteten mit Zugriffsrechten auf den E-Shop der BBG (BBG-Userliste) vor.

Demnach verfügten von 2008 bis 2013 insgesamt 31 Personen über einen Zugang auf den E-Shop der BBG. In fünf Fällen erfolgte innerhalb dieses Zeitraumes eine Löschung der Zugangsberechtigung. Per 04.04.2014 hatten 26 Bedienstete einen BBG-Zugang.

(2) Die BBG-Userliste des Landes war nicht datiert. Etwaige Aktualisierungen waren nicht vermerkt.

Der Abgleich der BBG-Userliste mit dem Personalstandesverzeichnis der Landesbediensteten 2008 bis 2013 und der Abteilung 1-Personal ergab, dass zwei Bedienstete zum 04.04.2014 infolge ihrer Versetzung in den Ruhestand nicht mehr im aktiven Landesdienst waren.<sup>31</sup> Zwei andere Bedienstete waren im Personalstandesverzeichnis 2008 bis 2013 nicht verzeichnet.

(3) Die 31 Bediensteten mit Zugriff auf den E-Shop der BBG waren 18 Organisationseinheiten zugeordnet.

Im Vergleich dazu sah die Beschaffungsverfügung 2005 fünf Organisationseinheiten als Vergabekoordinatoren und acht Landesbedienstete als Kontaktpersonen vor.

(4) Der Vergabekoordinator für die Beschaffungsgruppe 10 „Treibstoffe, Tankkarten“ verfügte über keine Zugriffsberechtigung auf den E-Shop der BBG. Die BBG-Userliste enthielt zudem Organisationseinheiten bzw. Personen, welche nicht unmittelbar dem Amt der Bgld. LReg zuzurechnen waren.

1.10.2 Der BLRH kritisierte die lückenhafte Dokumentation der Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG durch das Land Burgenland.

Der BLRH stellte Anzahl und Verteilung der Zugriffsrechte grundsätzlich in Frage. Er betrachtete dies v.a. vor dem Hintergrund, dass das Land Burgenland der BBG ein von der Useranzahl abhängiges Benutzungsentgelt leistete.

Der BLRH empfahl, die Zugriffsrechte auf den E-Shop der BBG zu evaluieren und zu optimieren. Aktualisierungen und Änderungen wären nachvollziehbar zu dokumentieren.

1.10.3 Das Land Burgenland nahm dazu Stellung (vgl. Abschnitt 1.9.3).

1.10.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen.

<sup>31</sup> Die Versetzung in den Ruhestand erfolgte per 01.04.2012 und per 01.10.2013.

1.11 Informationsweitergabe

- 1.11.1 (1) Das Land Oberösterreich schuf im Jänner 2009 die Informationsplattform „Öffentliche Beschaffung auf Bundesländerebene“. Zielsetzung war v.a. der Informationsaustausch und die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern im Bereich der Beschaffung.

Die Plattform bestand aus Vertretern der Bundesländer, der BBG sowie den Bundesministerien. Die Sitzungen fanden ein- bis zweimal jährlich statt.

Das Land Burgenland war in diesem Gremium durch einen Bediensteten des Generalsekretariats der Landesamtsdirektion vertreten.

(2) Eine standardisierte Informationsweitergabe der im Rahmen der Plattform behandelten Tagungsinhalte an die Beschaffungsstellen und Vergabekoordinatoren fand nicht statt.

- 1.11.2 Zu (2) Der BLRH vermerkte kritisch, dass über die Tagungsinhalte der Informationsplattform „Öffentliche Beschaffung auf Bundesländerebene“ keine standardisierte Informationsweitergabe an die Beschaffungsstellen und Vergabekoordinatoren erfolgte.

Der BLRH empfahl, einen standardisierten Wissenstransfer zwischen den maßgeblichen Stellen im Beschaffungswesen sicherzustellen. Er regte die Einführung eines entsprechenden Berichtswesens und die Abhaltung unterjähriger Besprechungen an.



## 2. Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen

### 2.1 Strategie

- 2.1.1 Das Land Burgenland legte die KFZ-Beschaffungsstrategie mittels Schreiben vom 24.07.2014 wie folgt dar:
- *„Die KFZ Beschaffungsstrategie des Landes Burgenland besteht seit 2005 darin, Fahrzeuge zu leasen.*
  - *Die Burgenländische Landesregierung hat mit diesbezüglichem Beschluss vom 26.7.2005, Zl. LAD-ÖA+ZD108/25-2005 festgelegt, die Beschaffung von Dienstkraftwagen des Landes Burgenland im Wege der Leasingfinanzierung vorzunehmen. Auf Grund dieses Regierungsbeschlusses wurde mit der [...] ein Rahmenvertrag abgeschlossen!“*

Das Land Burgenland legte den o.a. Regierungsbeschluss vor.<sup>32</sup>

- 2.1.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland über keine umfassende KFZ-Beschaffungsstrategie verfügte. Verbindliche Festlegungen waren ausschließlich auf den Teilbereich der PKW-Beschaffung beschränkt.

Der BLRH empfahl, der KFZ-Beschaffung eine umfassende Beschaffungsstrategie mit klaren Vorgaben und Zielsetzungen zugrunde zu legen. Diese sollte nicht nur die PKW-Beschaffung, sondern den gesamten KFZ-Bereich (v.a. Nutzfahrzeuge) beinhalten. Die KFZ-Beschaffungsstrategie sollte sich widerspruchsfrei aus der Gesamtbeschaffungsstrategie ableiten.<sup>33</sup>

- 2.1.3 Das Land Burgenland teilte dazu in seiner Stellungnahme mit:  
*„Hinsichtlich der Kritik einer fehlenden KFZ Beschaffungsstrategie darf seitens des LAD Fuhrparks mitgeteilt werden, dass im Rahmen der Vorgaben durchaus versucht wird, derartige strategische Parameter einfließen zu lassen.*

*Dazu gehören beispielsweise vor allem Vertragsanpassungen hinsichtlich der entsprechenden Laufzeiten, mit denen beispielsweise Bonus-einnahmen genützt und Maluszahlungen verhindert werden.*

*Des Weiteren orientieren sich die Ankäufe unter anderem auch an der Entwicklung des Personalstandes sowie an jener im Bereich der Dienstfahrten. In diesem Zusammenhang gibt es auch einen laufenden Informationsfluss zwischen dem LAD Fuhrpark und der Abteilung1 – Personal.*

---

<sup>32</sup> Vgl. Kapitel 3.

<sup>33</sup> Vgl. Abschnitt 1.3.

*Weitere Orientierungshilfen beim Ankauf sind auch der Schadstoffausstoß und der Kraftstoffverbrauch (hier wird auch der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Energieantrieben geprüft und umgesetzt). So konnten dadurch verbunden mit einem effizienteren Fahrzeugeinsatz die Jahrestreibstoffkosten sukzessive verringert werden. Weitere Orientierungshilfen sind Fahrzeugkritiken in Fachpublikationen und auch ein informeller Informationsfluss mit dem Referat „Fuhrpark“ der Abteilung 8. Aus diesem Informationsfluss ist beispielsweise auch die Entscheidung resultiert, bei den Verfügungsfahrzeugen der Marke „VW – Golf“ auf Kombifahrzeuge umzusteigen, die neben einem besseren Platzangebot auch noch eine niedrigere Leasingrate aufweisen.*

*Zum Teil fließen in die Kaufentscheidung auch besondere Erfordernisse der Personen, denen ein Fahrzeug zugeteilt wird, mit ein. Des Weiteren darf noch darauf hingewiesen werden, dass aus ho. Sicht die Einrichtung einer Gesamtbeschaffungsstrategie insofern schwierig ist, weil die Fahrzeugtypen, die im Bereich der Abteilung 8 zum Einsatz kommen, sich in vielen Bereichen von jenen unterscheiden die im Bereich der LAD-Garage zum Einsatz kommen. Dies ist alleine schon von den unterschiedlichen Nutzergruppen bedingt.*

*Abschließend wird festgehalten, dass bereits in den 90er Jahren sich der Fahrzeugpool der Landesamtdirektion wesentlich vergrößert hatte. Hintergrund war vor allem die Entwicklung der Reisekosten, der mit dem Ziel begegnet wurde, durch die Zurverfügungstellung eines Pools von Selbstfahr-KFZ, die Reisekosten zu dämpfen. Diese Maßnahme hat sich bestens bewährt, wobei festzuhalten ist, dass der Grundsatz, vor der Benützung des eigenen KFZ ausnahmslos den Fuhrpark zu kontaktieren, ob ein Pool-KFZ zur Verfügung steht, weiterhin und aktuell in Geltung ist.“*

- 2.1.4 Der BLRH nahm die Ausführungen des Landes Burgenland in Bezug auf die Vorgehensweise des LAD-Fuhrparks bei der KFZ-Beschaffung zur Kenntnis. Diese beurteilte er insbesondere in den Abschnitten 2.6, 3.11 und 3.14 anhand der vorgelegten Dokumentationen.

Ein direkter Zusammenhang der Argumentation des Landes Burgenland mit den Feststellungen des BLRH war nicht erkennbar.

Zur Verhinderung von Maluszahlungen durch Vertragsanpassungen, entgegnete der BLRH, dass anhand der Unterlagen in mehreren Fällen Maluszahlungen dokumentiert waren.<sup>34</sup>

Der BLRH hielt seine o.a. Kritik und Empfehlungen aufrecht.

- 2.2 Organisation 2.2.1 (1) Organisatorische Grundlage der KFZ-Beschaffung auf Landesebene bildete insbesondere die Beschaffungsverfügung 2005.<sup>35</sup>

Die KFZ-Beschaffung war in der Beschaffungsgruppe Nr. 5 „Kraftfahrzeuge. Anschaffung“ erfasst. Diese beinhaltete „Standard-PKW, Winterdienst-LKW, Doppelkabiner, Pritschenfahrzeuge, Transporter“.

<sup>34</sup> Vgl. Abschnitt 3.14.

<sup>35</sup> Vgl. Abschnitt 1.6.

Als Vergabekoordinator war die Abteilung 8-Straßen-, Maschinen- und Hochbau und als Kontaktperson der Leiter des Referats Fuhrpark und technische Beschaffung (Referat FtB/Abt. 8) festgelegt.<sup>36</sup>

(2) Das Referat FtB/Abt. 8<sup>37</sup> fungierte zugleich als Beschaffungsstelle für folgende Abteilungen:

- Abteilung 4b-Güterwege, Agrar- und Forsttechnik,
- Abteilung 8-Straßen-, Maschinen- und Hochbau<sup>38</sup> sowie
- Abteilung 9-Wasser- und Abfallwirtschaft.<sup>39</sup>

Grundlage bildete insbesondere die Organisationsverfügung des LADir vom 28.03.2008 über die Reorganisation der Abteilungen 4b, 8 und 9. Darin fand sich kein expliziter Hinweis auf die Beschaffungsverfügung 2005.

- 2.2.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland kein umfassendes organisatorisches Regelwerk für die KFZ-Beschaffung erstellte. Die vorhandenen Richtlinien waren unzureichend und nicht aufeinander abgestimmt.

Der BLRH empfahl, ein umfassendes Regelwerk für die KFZ-Beschaffung zu erstellen. Darin wären die Aufbau- und Ablauforganisation klar zu regeln. Der Aufbauorganisation sollten Organisationspläne (Organigramme), Stellenbeschreibungen und Stellenbesetzungspläne zugrunde gelegt werden. Für die Ablauforganisation sollten Ablaufbeschreibungen und Verfahrensregelungen ausgearbeitet werden.

## 2.3 Systemisierungsplan

- 2.3.1 (1) Der Systemisierungsplan der KFZ des Landes Burgenland war Bestandteil des Landesvoranschlags (LVA). Dieser war vom Bgld. Landtag jährlich zu beschließen.

Die Beschlüsse des Bgld. Landtags über die LVA 2008 bis 2013 lauteten wie folgt: *„Die Bewirtschaftung der Kraftfahrzeuge des Landes hat nur nach Maßgabe des einen Bestandteil des Landesvoranschlages bildenden Systemisierungsplanes zu erfolgen.“*<sup>40</sup>

(2) Die Systemisierungspläne 2008 bis 2013 erstellte die LAD-Stabsstelle-Protokoll und Zentrale Dienste (LAD-Fuhrpark) nach den Vorgaben der Abteilung 3-Finzen und Buchhaltung.<sup>41</sup>

Nach Auskunft der Abteilung 3 bildeten die Systemisierungspläne Soll-Stände jeweils per 31.12. ab.

Spezifische Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne waren nicht vorhanden. Gleiches galt für das Berichtswesen zwischen dem LAD-Fuhrpark, den KFZ-Beschaffungsstellen und der Abteilung 3.

<sup>36</sup> Vgl. Anlage 2.

<sup>37</sup> Per 30.06.2014: Referat Beschaffung und Inventar.

<sup>38</sup> Inkl. Bau- und Betriebsdienstleistungszentren Nord und Süd.

<sup>39</sup> Vgl. Abschnitt 2.4.

<sup>40</sup> Vgl. LVA 2008 bis 2013, Pkt. 7.1.

<sup>41</sup> Die Landesamtsdirektion hatte der Abteilung 3 einen Systemisierungsplan mit Angaben zu der Stückzahl, der Kategorie und den Verfügungsberechtigten vorzulegen.

(3) Die Rechnungsabschlüsse (RA) des Landes Burgenland 2008 bis 2013 enthielten keine spezifischen Nachweise über die Einhaltung der im Rahmen der LVA 2008 bis 2013 beschlossenen Systemisierungspläne.

(4) Die Leasingfahrzeuge waren nach Auskunft der Abteilung 3 in den Systemisierungsplänen nicht enthalten bzw. aufzunehmen. Per 31.12.2013 verfügte das Land Burgenland über 126 Leasing-PKW.<sup>42</sup>

(5) Der BLRH stellte zu den vorgelegten Dokumentationen iVm. den Systemisierungsplänen fest:

- Das Datenmaterial war nicht eindeutig nachvollziehbar.
- Der Informationsaustausch zwischen dem LAD-Fuhrpark, den KFZ-Beschaffungsstellen und der Abteilung 3 war lückenhaft dokumentiert.
- Der Hinweis, dass Leasingfahrzeuge im Systemisierungsplan nicht enthalten waren, erfolgte erst ab dem Jahr 2011 mittels Fußnote.
- Die Systemisierungspläne leiteten sich aus keiner übergeordneten (mehrjährigen) Planung ab und dienten in der Praxis auch nicht als Planungs-/Bewirtschaftungsgrundlage.
- Die Systemisierungspläne bildeten keine Soll-Stände, sondern Ist-Stände ab. Dies zu unterschiedlichen unterjährigen Stichtagen.
- Der Systemisierungsplan 2008 enthielt zumindest zwei Leasingfahrzeuge.

(6) Eine Gesamtübersicht der KFZ-Bestände des Landes Burgenland inklusive Leasing-, Miet- und Pachtfahrzeuge udgl. existierte nicht.

- 2.3.2 Zu (2) Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine spezifischen Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne erließ. Ebenso wenig bestanden Vorschriften für das Berichtswesen zwischen dem LAD-Fuhrpark, den KFZ-Beschaffungsstellen und der Abteilung 3.

Der BLRH empfahl, spezifische Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne zu schaffen. Weiters wären Vorschriften für ein Berichtswesen zwischen dem LAD-Fuhrpark, den KFZ-Beschaffungsstellen und der Abteilung 3 zu erlassen.

Zu (3) Der BLRH stellte kritisch fest, dass die RA des Landes Burgenland keine spezifischen Nachweise über die Einhaltung der in den LVA beschlossenen Systemisierungspläne enthielten.

Der BLRH empfahl, in die RA entsprechende Nachweise über die Einhaltung der zu überarbeitenden Systemisierungspläne aufzunehmen.

Zu (4, 5) Der BLRH wies darauf hin, dass die Systemisierungspläne keinen vollständigen Überblick über den Fahrzeugbestand des Landes Burgenland lieferten. Insbesondere enthielten sie keine Leasingfahrzeuge. Der BLRH betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Land Burgenland per 31.12.2013 über 126 Leasing-PKW verfügte.

---

<sup>42</sup> Vgl. Abschnitt 3.3.

Der BLRH kritisierte, dass die Systemisierungspläne entgegen den Beschlüssen des Bgld. Landtags nicht die Grundlage der KFZ-Bewirtschaftung darstellten. Die Systemisierungspläne bildeten lediglich Ist-Bestände der Vorjahre ab und dies zu unterschiedlichen unterjährigen Stichtagen. Darüber hinaus war das zugehörige Datenmaterial lückenhaft dokumentiert.

Der BLRH empfahl, Beschlüsse des Bgld. Landtags einzuhalten. Der Systemisierungsplan wäre grundlegend zu evaluieren und zu überarbeiten. Insbesondere sollten Parameter für den Nachweis im RA definiert werden. Die Datengrundlagen sollten vollständig und nachvollziehbar dokumentiert werden.

Zu (6) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland über keinen Gesamtüberblick über die Fahrzeugbestände von 2008 bis 2013 verfügte.

Der BLRH empfahl, den Fahrzeugbestand des Landes Burgenland vollständig zu erfassen.<sup>43</sup> Dieser sollte im LVA und RA transparent dargestellt werden.

2.3.3 Das Land Burgenland teilte hierzu mit:

*„Die Empfehlung des BLRH wird zur Kenntnis genommen, die Erstellung einer diesbezüglichen Richtlinie wird nach Prüfung allenfalls ange-dacht. (ad 2)*

*In der Vereinbarung über Form und Gliederung der Voranschläge und Rechnungsabschlüsse der Länder, der Gemeinden und von Gemeindeverbänden (VRV) wird im § 17 beschrieben, welche Nachweise, Aufstellungen etc. in den Beilagen dem Rechnungsabschluss anzuschließen sind. Eine Aufstellung über die Einhaltung von im VA beschlossenen Systemisierungsplänen ist nicht angeführt. Aus diesem Grund wurde auch dieser Nachweis in den Beilagen nicht dargestellt. (ad 3)*

*Hinsichtlich der KFZ – Systemisierungspläne darf festgehalten werden, dass bis zum Landesvoranschlag 2014 keine Leasingfahrzeuge aus dem Bereich des LAD-Fuhrparks darin berücksichtigt waren. (ad 3)*

*Als diese Nichtberücksichtigung während der gegenständlichen Überprüfung seitens des Landesrechnungshofes bereits angemerkt wurde, konnte insofern eine Änderung initiiert werden, als im Systemisierungsplan für den Landesvoranschlag 2015 nunmehr auch die Leasingfahrzeuge berücksichtigt wurden. (ad 3)*

*Geplant ist die Erfassung des Fahrzeugbestandes des Landes (inkl. Leasingfahrzeuge, etc.) in einer Anlagenbuchhaltung. Angedacht werden die Implementierung und das Customizing einer Anlagenbuchhaltung in SAP. Diese bildet einen wichtigen Bestandteil der Buchhaltung und ist für die Erstellung einer Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung im Rahmen der DOPPIK unabdingbar. (ad 4, 5 und 6)“.*

2.3.4 Der BLRH hielt seine o.a. Kritik und Empfehlungen aufrecht. Er anerkannte allerdings die von der geprüften Stelle in Aussicht gestellten Maßnahmen.

---

<sup>43</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

2.4 Zuständigkeiten

2.4.1 (1) Eine Gesamtaufstellung aller in die KFZ-Beschaffung involvierten Landesdienststellen war nicht vorhanden.<sup>44</sup> Ein organisatorisches Regelwerk für die KFZ-Beschaffung existierte nicht.<sup>45</sup>

(2) Die Beschaffung der KFZ erfolgte durch verschiedene Dienststellen des Landes Burgenland.

Die Systemisierungspläne 2008 bis 2013 wiesen bis zu 20 Organisationseinheiten aus, die folgenden Abteilungen zuzuordnen waren:

- LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste,
- Abteilung 2-Gemeinden und Schulen,
- Abteilung 4a-Agrar- und Veterinärwesen,
- Abteilung 4b-Güterwege, Agrar- und Forsttechnik,
- Abteilung 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr,
- Abteilung 8-Straßen-, Maschinen- und Hochbau sowie
- Abteilung 9-Wasser- und Abfallwirtschaft.

Der BLRH beschränkte seine Prüfungshandlungen im Zusammenhang mit der KFZ-Beschaffung ausschließlich auf diese sieben Abteilungen.<sup>46</sup>

(3) Von 2008 bis 2013 führten fünf Dienststellen des Landes Burgenland KFZ-Beschaffungen durch. Als Beschaffungsstellen fungierten zum Teil die Abteilungen selbst, einzelne Referate oder nachgeordnete Dienststellen:

Nr.	KFZ-Beschaffungsstelle	organisatorische Zuordnung
1	LAD-Fuhrpark	LAD-Stabsstelle Protokoll und zentrale Dienste
2	Landesjugendheim Altenmarkt i.P.	Abt. 2-Gemeinden und Schulen
3	Abt. 4a-Agrar- und Veterinärwesen	Abt. 4a-Agrar- und Veterinärwesen
4	Abt. 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr	Abt. 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr
5	Abt. 8-Referat Fuhrpark und technische Beschaffung	Abt. 8-Straßen-, Maschinen- und Hochbau

Tab. 3

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

<sup>44</sup> Hierzu zählten v.a. die KFZ-Beschaffungsstellen, die zuständigen Abteilungen (Ansprechpartner), die KFZ-Nutzer, und die politischen Referenten.

<sup>45</sup> Vgl. Abschnitt 2.2.

<sup>46</sup> In der LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste (LAD-Fuhrpark) und der Abteilung 8 (Referat Fuhrpark und technische Beschaffung) führte der BLRH auch eine Vor Ort-Einschau durch.

(4) Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die KFZ-Nutzung:

Nr.	KFZ-Beschaffungsstelle	KFZ-Nutzer
1	LAD-Fuhrpark	Abt. 5, HR III-Natur- und Umweltschutz
		Mitglieder der Bgld. LReg
		Präsident des Bgld. Landtags
		Bezirkshauptmannschaften
		Amtsführender LSR-Präsident
		LADir
		Biologische Station Illmitz
		Naturschutzorgane
		Lebensmittelaufsicht
		Landesbedienstete
2	Landesjugendheim Altenmarkt i.P.	Landesjugendheim Altenmarkt i.P.
3	Abt. 4a-Agrar- und Veterinärwesen	LFS Eisenstadt
		LFS Güssing
		LFS Neudsiedl am See
4	Abt. 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr	Abt. 5, HR III-Natur- und Umweltschutz
5	Abt.8-Referat Fuhrpark und technische Beschaffung	Abt. 8-Straßen-, Maschinen- und Hochbau
		Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Nord (BBN)
		Bau- und Betriebsdienstleistungszentrum Süd (BBS)
		Abt. 4b-Güterwege, Agrar- und Forsttechnik
		Abt. 9-Wasser- und Abfallwirtschaft

Tab. 4

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(5) Nachstehende Tabelle zeigt die Zuständigkeiten der Ausgabenbewirtschaftung der KFZ-Beschaffung:

Nr.	KFZ-Beschaffungsstelle	VASt	Bewirtschafter	Politischer Referent
1	LAD-Fuhrpark	1/020213/0401	Landesamtsdirektion	LR Bieler
2	LJH Altenmarkt i.P.	1/252013/UV	Abt. 2-HR Jugendbildung, Schul- und Kinderbetreuungswesen	LH-Stv. Steindl
3	Abt. 4a-Agrar- und Veterinärwesen	1/221203/UV	Abt. 4a-HR Agrarwesen	LR Berlakovich (LVA 2008 und 2009)
		1/221303/UV		LR Falb-Meixner (LVA 2010 und 2011)
		1/221403/UV		LR Liegenfeld (LVA 2012 und 2013)
4	Abt. 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr	1/522003/0401	Abt. 5-HR Natur- und Umweltschutz	LR Dunst
		1/289009/UV		LR Berlakovich (LVA 2008 und 2009) LR Falb-Meixner (LVA 2010 und 2011) LR Liegenfeld (LVA 2012 und 2013)
5	Abt. 8-Referat Fuhrpark und technische Beschaffung	1/024103/0401	Abt. 8-HR Straßenbau	LR Bieler
		1/611433/0401		
		1/611433/0402		

Tab. 5

Quelle: LVA 2008 bis 2013; Darstellung: BLRH

(6) Die Beschaffungsverfügung 2005 definierte im Bereich der KFZ-Beschaffung die Abteilung 8 als Vergabekoordinator und den Leiter des Referats FtB/Abt. 8 als Kontaktperson.

(7) Gemäß Geschäftsordnung des Amtes der Bgld. LReg oblag die „Kraftwagenbetriebsleitung“ der Landesamtsdirektion.<sup>47</sup> Die Aufgabenbereiche „Fuhrparkmanagement und Parkplatzverwaltung“ waren gemäß Organisationsverfügung vom 14.10.2008 der LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste zugewiesen.

2.4.2 Zu (1, 2) Der BLRH wies darauf hin, dass keine Gesamtaufstellung aller in die KFZ-Beschaffung involvierten Stellen des Landes Burgenland vorlag. Er beschränkte die Prüfungshandlungen daher ausschließlich auf jene Organisationseinheiten, die den Systemisierungsplänen 2008 bis 2013 zu entnehmen waren. Inwieweit dabei alle KFZ-Beschaffungsstellen des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 berücksichtigt waren, konnte der BLRH nicht abschließend beurteilen.

<sup>47</sup> Vgl. Anhang, Landesamtsdirektion, Z 35.

Zu (3-7) Der BLRH stellte kritisch fest, dass die politischen, fachlichen und budgetären Zuständigkeiten der KFZ-Beschaffung und KFZ-Nutzung auf eine Vielzahl von Stellen verteilt waren. Eine klare Aufgaben- und Kompetenzabgrenzung sowie eindeutige Hierarchieverhältnisse konnte der BLRH nicht erkennen. Zudem fehlte ein umfassendes organisatorisches Regelwerk.<sup>48</sup>

Der BLRH empfahl, die Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten der KFZ-Beschaffung zu optimieren und klar zu regeln.<sup>49</sup>

- 2.5 Vergabekoordinator 2.5.1 (1) Die Beschaffungsverfügung 2005 regelte u.a. die Aufgaben der Beschaffungsstellen und der Vergabekoordinatoren.<sup>50</sup> Vergabekoordinator der KFZ-Beschaffung war die Abteilung 8. Kontaktperson war der Leiter des Referats FtB/Abt. 8.

Vergabekoordinator und Kontaktperson waren über die KFZ-Beschaffungsstellen, das KFZ-Beschaffungsvolumen und die KFZ-Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 nicht umfassend informiert.

Die erteilten Auskünfte waren ausschließlich auf die Beschaffungsvorgänge der Abteilungen 4b, 8 und 9 beschränkt.

(2) Neben dem Referat FtB/Abt. 8 führten im Überprüfungszeitraum vier weitere Landesdienststellen KFZ-Beschaffungen durch.<sup>51</sup> Keine dieser Beschaffungsstellen nahm in diesem Zusammenhang Kontakt mit dem Vergabekoordinator oder der Kontaktperson auf.

- 2.5.2 Der BLRH kritisierte, dass keine detaillierte Auflistung der KFZ-Beschaffungsstellen, des KFZ-Beschaffungsvolumens und der KFZ-Beschaffungsausgaben des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 vorlag. Weder der KFZ-Vergabekoordinator noch die Kontaktperson waren darüber umfassend informiert.

Der BLRH wies darauf hin, dass im Überprüfungszeitraum zumindest vier Landesdienststellen KFZ-Beschaffungen vornahmen, ohne den Vergabekoordinator einzubinden. Dies widersprach der Beschaffungsverfügung 2005.

Der BLRH rief in Erinnerung, dass das Land Burgenland bis zum Ende der Prüfungshandlungen keine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung seines Beschaffungswesens einrichtete.<sup>52</sup> Gleiches galt für ein entsprechendes Monitoring.<sup>53</sup>

Der BLRH empfahl, die Beschaffungsverfügungen einzuhalten sowie eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens zu schaffen. Weiters wäre ein umfassendes Monitoring einzurichten.<sup>54</sup>

- 2.5.3 Der Land Burgenland nahm dazu Stellung (vgl. Abschnitt 1.6.3).

---

<sup>48</sup> Vgl. Abschnitt 2.2.

<sup>49</sup> Vgl. Abschnitt 2.2.

<sup>50</sup> Vgl. Abschnitt 1.6.

<sup>51</sup> Vgl. Abschnitt 2.4.

<sup>52</sup> Vgl. Abschnitt 1.6.

<sup>53</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

<sup>54</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.



## 2.6 Bedarfsplanung

- 2.6.1 Eine konsolidierte KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene fand nicht statt. Planungsunterlagen legten der LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8 vor.<sup>55</sup>
- 2.6.2 Der BLRH kritisierte, dass keine konsolidierte KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene stattfand. Lediglich zwei Beschaffungsstellen legten Planungsunterlagen vor.

Der BLRH empfahl, laufend eine umfassende KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene durchzuführen.

## 2.7 Energie- und Umweltauswirkungen

- 2.7.1 (1) Am 28.10.2010 stimmte der Bgld. Landtag der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Richtlinie 2006/32/EG über die Endenergieeffizienz (Endenergieeffizienzrichtlinie) zu.<sup>56</sup> Zielsetzung war insbesondere das Erreichen des anzustrebenden nationalen Energieeinsparrichtwerts. Diese Vereinbarung trat am 19.02.2011 in Kraft.

(2) Gemäß Art. 7 Abs. 1 der Vereinbarung bildeten Bund, Länder und Gemeinden den öffentlichen Sektor, welchem eine Vorbildfunktion bei der anzustrebenden Erreichung des Energieeinsparrichtwerts zukam.

In Erfüllung dieser Vorbildfunktion hatten diese zumindest zwei von sechs Maßnahmen zu treffen. Die Maßnahmen waren in Art. 7 Abs. 3 Z 1 bis 6 definiert. Sie umfassten u.a. die Festlegung von Anforderungen über die Beschaffung von Ausrüstungen und Fahrzeugen aus Listen energieeffizienter Produkte.<sup>57</sup>

Artikel 7 Abs. 4 der Vereinbarung verpflichtete die Vertragsparteien, Leitlinien zur Berücksichtigung der Energieeffizienz und der Energieeinsparung bei der Vergabe öffentlicher Aufträge zu erarbeiten und in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

(3) Über die Umsetzung der Bestimmungen gemäß Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung bei der KFZ-Beschaffung legte das Land Burgenland keine spezifischen Nachweise vor.

- 2.7.2 Zu (3) Der BLRH stellte fest, dass über die Erfüllung der Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie keine spezifischen Nachweise vorlagen. In welchem Ausmaß diese Bestimmungen bei der KFZ-Beschaffung Berücksichtigung fanden, konnte der BLRH nicht beurteilen.

Der BLRH empfahl, die Bestimmungen der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie einzuhalten bzw. deren Erfüllung nachvollziehbar zu dokumentieren.

---

<sup>55</sup> Vgl. Abschnitt 3.14.

<sup>56</sup> LGBl. Nr. 11/2011.

<sup>57</sup> Den Anforderungen waren Spezifikationen für verschiedene Kategorien und Fahrzeugen zugrunde zu legen. Gegebenfalls waren Analysen minimierter Lebenszykluskosten oder vergleichbare Methoden zur Gewährleistung der Kostenwirksamkeit zu erstellen.

- 2.7.3 Das Land Burgenland teilte dazu mit:  
*„Außer dem Land Vorarlberg ist dem Amt der Burgenländischen Landesregierung bisher kein Bundesland mit spezifischen Regelungen bekannt. Das Amt der Burgenländischen Landesregierung arbeitet zurzeit an einer solchen Regelung. (ad 3)*

*Weiters kann mitgeteilt werden, dass ho. Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste, bei Ankäufen umweltschonende Parameter wie Kraftstoffverbrauch, Schadstoffausstoß und den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsystemen verstärkt beachtet.“*

*Darüber hinaus wurde auch ein Expertenkreis unter der Leitung des Verkehrskordinators ins Leben gerufen in dessen Rahmen gerade auch Fragen wie die Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehrssektor releviert werden. Dabei ist beispielsweise auch die Burgenländische Energieagentur entsprechend eingebunden.“*

- 2.7.4 Der BLRH stellte klar, dass ausschließlich das Land Burgenland geprüfte Stelle war.<sup>58</sup> Der Umsetzungsgrad der Endenergieeffizienzrichtlinie durch andere Bundesländer war mangels Prüfungskompetenz des BLRH nicht Gegenstand der Prüfung.

Der BLRH nahm die Ausführungen der geprüften Stelle zur Kenntnis. Er hielt allerdings neuerlich fest, dass über die Erfüllung der Bestimmungen des Art. 7 Abs. 3 und 4 der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie keine spezifischen Nachweise vorlagen. Die Vorgehensweise des LAD-Fuhrparks bei der Bedarfsplanung beurteilte der BLRH insbesondere in Abschnitt 3.14.

Der BLRH sah daher keine Veranlassung von seiner Kritik und seinen Empfehlungen abzugehen.

## 2.8 Fahrzeugbestand

- 2.8.1 Eine Gesamtaufstellung der Fahrzeugbestände des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 gegliedert nach gekauften, geleasteten, gemieteten und gepachteten KFZ existierte nicht.<sup>59</sup> Bestandslisten legten der LAD-Fuhrpark, das Referat FtB/Abt. 8 und die Abteilung 4a vor. Die übrigen Beschaffungsstellen verwiesen in diesem Zusammenhang auf vorgelegte Originalakte.

Die Bestandsaufzeichnungen der o.a. Dienststellen waren von unterschiedlicher Qualität, zum Teil unvollständig und nicht eindeutig nachvollziehbar.<sup>60</sup>

- 2.8.2 Der BLRH kritisierte, dass keine Gesamtübersicht der Fahrzeugbestände des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 existierte. Die von einzelnen Abteilungen vorgelegten Aufzeichnungen waren von unterschiedlicher Qualität, zum Teil unvollständig und nicht eindeutig nachvollziehbar.

<sup>58</sup> Vgl. II. Teil, Abschnitt 3.4.

<sup>59</sup> Vgl. Abschnitt 2.3.

<sup>60</sup> Vgl. Abschnitt 3.8.

Der BLRH empfahl, den Fahrzeugbestand des Landes Burgenland vollständig zu erfassen und nachvollziehbare Bestandslisten zu führen.<sup>61</sup> Die Listen wären laufend zu aktualisieren und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen.

2.9 Beschaffungsvolumen 2.9.1 Eine konsolidierte Gesamtaufstellung des KFZ-Beschaffungsvolumens und der KFZ-Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 lag nicht vor. Die KFZ-Beschaffungsstellen gaben dies in Form von Einzellisten, Beschreibungen oder im Rahmen der Prüfungsbesprechungen bekannt. Zum Teil verwiesen sie auf vorgelegte Originalakte.

Die Unterlagen und Angaben der KFZ-Beschaffungsstellen waren inkonsistent und für den BLRH zum Teil nicht eindeutig nachvollziehbar.<sup>62</sup>

2.9.2 Der BLRH kritisierte, dass kein vollständiger bzw. verlässlicher Überblick über das KFZ-Beschaffungsvolumen und die KFZ-Beschaffungsausgaben des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 vorlag. Die Informationen der Beschaffungsstellen waren widersprüchlich und zum Teil nicht eindeutig nachvollziehbar. Der BLRH vermerkte in diesem Zusammenhang die Qualität und Aussagekraft der vorgelegten Unterlagen.

Der BLRH empfahl, die Erfassung, laufende Aktualisierung und Dokumentation des Beschaffungsvolumens sowie der zugehörigen Ausgaben zu formalisieren. In diesem Zusammenhang verwies er auf die Einrichtung eines entsprechenden Monitorings.<sup>63</sup>

2.10 Miettraktor 2.10.1 Die LFS Eisenstadt mietete ab dem Jahr 2011 u.a. einen Traktor. Der monatliche Mietzins betrug 399 EUR. Von März 2011 bis Dezember 2013 verausgabte die LFS Eisenstadt rd. 13.566 EUR.

Grundlage für die Anmietung des Traktors bildete ein als „Mietvertrag“ bezeichnetes Schriftstück mit kaum leserlichen, handschriftlichen Vermerken und Paraphierungen. Ein Beschluss der Bgld. LReg lag dem Schriftstück nicht zugrunde.

Gemäß § 2 Abs. 26 GeOL war der *„[...] Abschluss von Verträgen aller Art, welche über den Rahmen der laufenden Geschäftsführung hinausgehen und in Ansehung der Vertragsdauer, der Höhe der in Anspruch genommenen finanziellen Mittel oder aus sonstigen Gründen von besonderer Bedeutung für das Land sind“* der kollegialen Beratung und Beschlussfassung durch die LReg vorbehalten.

<sup>61</sup> Vgl. Abschnitt 1.4 und 2.3.

<sup>62</sup> Vgl. Abschnitt 3.8.

<sup>63</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

Die zuständige Abteilung 4a teilte dazu am 24.06.2014 mit: *„[...] Bemerkte wird, dass der damalige Direktor offenbar davon ausging, dass es sich dabei nur um gewöhnliche laufende Betriebsausgaben handelt, die Verpflichtungen, die das Land eingeht, und ein Mietvertrag stellt aus ho. Sichte eine derartige Verpflichtung dar, der Landesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Da die ho. Fachabteilung erst jetzt von diesem Mietvertrag erfahren hat, wird die Angelegenheit einer Lösung (Einholung von Angeboten, Vertrag, Beschluss der Landesregierung) zugeführt werden.“*

- 2.10.2 Der BLRH kritisierte, dass die LFS Eisenstadt ab 2011 auf Grund eines als „Mietvertrag“ bezeichneten Schriftstücks mit kaum leserlichen, handschriftlichen Vermerken und Paraphierungen einen Traktor mietete. Hierfür lag kein Beschluss der Bgld. LReg vor. Der BLRH erkannte darin einen Verstoß gegen die Bestimmungen § 2 Abs. 26 GeOL. Von März 2011 bis Dezember 2013 verausgabte die LFS Eisenstadt für die Anmietung des Traktors rd. 13.566 EUR.

Der BLRH hob positiv hervor, dass die Abteilung 4a bereits während der Prüfungshandlungen Maßnahmen zur Behebung des Mangels einleitete.

Der BLRH empfahl, die Bestimmungen der GeOL einzuhalten und ausschließlich Verträge abzuschließen, welche den jeweils einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

- 2.10.3 Das Land Burgenland äußerte sich hierzu wie folgt:  
*„Die Behebung der Mängel bezüglich der Beschaffung in der LFS Eisenstadt wurde in die Wege geleitet. Der Mietvertrag betreffend die Anmietung eines Traktors durch den ehemaligen Schuldirektor wurde gekündigt. Sollte es Bedarf an einem neuen Traktor geben, werden Anbote eingeholt werden, der Beschaffungs Koordinator wird mit der Angelegenheit befasst werden und es wird entsprechend der GeOL ein Beschluss der Landesregierung herbeigeführt werden.“*

### 3. Beschaffung von Personenkraftwagen

- 3.1 Grundlagen <sup>3.1.1</sup> (1) Das Land Burgenland analysierte im Jahr 2004 die Finanzierung und Verwaltung der KFZ. Grundlage bildete der Fuhrpark der Landesamtsdirektion (LAD-Fuhrpark) mit einem Volumen von 50 PKW.
- (2) Auf Basis der angestellten Analysen führte das Land Burgenland die „*Ausschreibung eines Fuhrparkmanagements*“ durch. Dabei gelangte ein Verhandlungsverfahren nach EU-weiter Bekanntmachung im Oberschwellenbereich nach dem BVerG 2002<sup>64</sup> zur Anwendung.<sup>65</sup> Mit der juristischen Abwicklung und Betreuung des Verfahrens betraute das Land Burgenland eine Rechtsanwaltskanzlei.
- (3) Am 26.07.2005 beschloss die Bgld. LReg die Zuschlagserteilung an das als Bestbieter gereichte Kreditinstitut und die „*Vereinbarung über die Zurverfügungstellung, Instandhaltung/Wartung und Management von Fahrzeugen (kurz: „Fuhrparkmanagementvereinbarung“)*“. Zugleich betraute sie den LADir mit der Unterfertigung der Vereinbarung.<sup>66</sup>
- (4) Das Land Burgenland schloss die Fuhrparkmanagementvereinbarung (FPM-Vereinbarung) mit dem Kreditinstitut am 05.09.2005 ab. Die Unterfertigung seitens des Landes Burgenland erfolgte durch den LADir. Die FPM-Vereinbarung war auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.
- (5) Gemäß § 1 Abs. 4 FPM-Vereinbarung war zu jedem Neufahrzeug eine „[...] *konkretisierende Vereinbarung („Einzelvertrag“)* [...]“ abzuschließen. Im Einzelvertrag waren v.a. Lieferzeitpunkt, Lieferort und Details zu den zu liefernden Fahrzeugen festzulegen.
- (6) Der Regierungsbeschluss vom 26.07.2005, die FPM-Vereinbarung vom 05.09.2005 sowie die Einzelverträge waren maßgebliche Grundlage der PKW-Beschaffung des Landes Burgenland von 2008 bis 2013.<sup>67</sup>
- (7) Unbeschadet der Ausführungen in Abschnitt 3.16 bezeichnete der BLRH im Folgenden die auf Basis der FPM-Vereinbarung beschafften PKW als Leasing-PKW und das Kreditinstitut als Leasinggeber.
- 3.2 Zuständigkeiten <sup>3.2.1</sup> (1) Eine Gesamtübersicht über die in die PKW-Beschaffung involvierten Landesdienststellen war nicht vorhanden.
- (2) Von 2008 bis 2013 führten fünf Landesdienststellen KFZ-Beschaffungen durch.<sup>68</sup> Davon beschafften folgende vier Stellen PKW:
- LAD-Fuhrpark,
  - Referat FtB/Abt. 8,
  - Abteilung 4a sowie
  - LJH Altenmarkt.

<sup>64</sup> BGBl. I Nr. 2002/99.

<sup>65</sup> Vgl. Vergabebekanntmachung vom 11.10.2004.

<sup>66</sup> Die Vereinbarung war dem Sitzungsakt beigeschlossen.

<sup>67</sup> Vgl. Abschnitt 3.3 und 3.9.

<sup>68</sup> Vgl. Abschnitt 2.4.

(3) Der LAD-Fuhrpark war organisatorisch der LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste zugeordnet. Er war für die Beschaffung und Verwaltung der PKW für die Landesregierung (Regierungsmitglieder), die Bezirkshauptmannschaften und das Amt der LReg (Poolfahrzeuge) verantwortlich.<sup>69</sup>

Die PKW der Regierungsmitglieder umfassten die PKW der Mitglieder der Bgld. LReg und des Präsidenten des Bgld. Landtags.

Spezifische Regelungen über die Zuständigkeit und Verteilung der PKW des LAD-Fuhrparks waren nicht vorhanden.

(4) Das Referat FtB/Abt. 8 war organisatorisch dem Hauptreferat (HR) Rechnungswesen, Finanzen, Controlling und allgemeine Dienste der Abteilung 8 zugewiesen. Dieses Referat war im Überprüfungszeitraum u.a. für das Fuhrparkmanagement und die technische Beschaffung der Abteilungen 4b, 8 und 9 verantwortlich.<sup>70</sup>

Grundlage bildete die Organisationsverfügung des LADir vom 28.03.2008 über die Reorganisation der Abteilungen 4b, 8 und 9.

(5) Die Abteilung 4a war KFZ-Beschaffungsstelle für die LFS Eisenstadt, Güssing und Neusiedl am See.<sup>71</sup> Spezifische organisatorische Regelungen für die KFZ-Beschaffung existierten nicht.

(6) Das LJH Altenmarkt i.P. (LJH Altenmarkt) war eine nachgeordnete Dienststelle der Abteilung 2. Die Bedarfsplanung, Bedarfsfeststellung und Bezahlung oblagen der Verwaltungsleitung des LJH Altenmarkt. Für die Bedarfsprüfung und Genehmigung war die Abteilung 2 zuständig.

Spezifische organisatorische Regelungen dafür bestanden nicht. Die Abteilung 2 verwies hierzu auf das Organisationsstatut für das LJH Altenmarkt vom 17.05.1978.

Im April 2013 stellte das Land Burgenland den Betrieb des LJH Altenmarkt ein.

3.2.2 Zu (1) Der BLRH kritisierte, dass keine Gesamtübersicht über die PKW-Beschaffungsstellen des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 vorhanden war.

Der BLRH verwies auf seine Empfehlungen gemäß Abschnitt 2.4.

Zu (3) Der BLRH stellte kritisch fest, dass über die Zuständigkeit und Verteilung der KFZ des LAD-Fuhrparks keine spezifischen Regelungen vorlagen.

Der BLRH empfahl, die Zuständigkeit und Verteilung der KFZ des LAD-Fuhrparks verbindlich festzulegen.

<sup>69</sup> Bezeichnung BLRH. In den Inventarlisten waren die KFZ des LAD-Fuhrparks unterschiedlich als Dienstkraftfahrzeuge, KFZ oder Dienstkraftwagen bezeichnet.

<sup>70</sup> Per 30.06.2014 erfolgte eine Umbenennung des Referats FtB/Abt. 8 auf Referat Beschaffung und Inventar.

<sup>71</sup> Die LFS waren nachgeordnete Dienststellen der Abteilung 4a.

Zu (5, 6) Der BLRH wies darauf hin, dass die Abteilungen 2 und 4a über keine spezifischen Regelungen für die KFZ-Beschaffung verfügten.

Der BLRH empfahl, die KFZ-Beschaffung der Abteilungen 2 und 4a klar zu regeln.

- 3.2.3 Das Land Burgenland nahm diesbezüglich wie folgt Stellung:  
*„Der Ankauf eines VW Busses für das Burgenländische Landesjugendheim Altenmarkt im Pongau im Jahr 2011 war auf Grund des schlechten Zustandes des damals in Verwendung stehenden Fahrzeuges nach 17 Jahren Einsatzzeit notwendig geworden. (ad 6)*

*Ein Neuwagen hätte nach den damals eingeholten Offerten zwischen EUR 32.888,00 und knapp EUR 35.000,00, je nach Marke, [...] oder [...], gekostet. (ad 6)*

*Da zum damaligen Zeitpunkt der Abteilung 2 eine Einstellung des Betriebes des Hauses nicht bekannt war, wurde - um Kosten zu sparen - auf den Ankauf eines Neufahrzeuges verzichtet und mit Beschluss der Landesregierung vom 9.6.2011, Zl.: 2-JS-J1128/180-2011, nach Einholung von Vergleichsofferten der Verwaltungsleitung der Ankauf eines gebrauchten VW Busses zum Preis von EUR 23.980,00 bewilligt. (ad 6)*

*Im April 2013 stellte das Land Burgenland den Betrieb des BLJH Altenmarkt im Pongau ein und hat die Burgenländische Landesregierung mit Zahl LAD-GS-P187-10057-4-2013 beschlossen,*

- a) grundsätzlich der beabsichtigten Veräußerung des Landesjugendheims in Altenmarkt die Zustimmung zu erteilen und*
- b) diesen Grundsatzbeschluss der BELIG – Beteiligungs- und Liegenschafts GmbH als Eigentümerin der Liegenschaft zwecks weiterer Veranlassung/bestmöglicher Veräußerung zur Kenntnis zu bringen. (ad 6)*

*Am 12.2.2014 wurde das Fahrzeug in den Fuhrpark der Landesamtsdirektion übergeben. (ad 6)“.*

### 3.3 Fuhrpark-Land Burgenland

- 3.3.1 Gemäß den Unterlagen der vier PKW-Beschaffungsstellen zeigte der PKW-Bestand des Landes Burgenland folgende Entwicklung:<sup>72</sup>

Organisationseinheit	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013
LJH Altenmarkt	1	1	1	1	1	1
LFS Eisenstadt	4	4	4	4	4	4
LFS Neusiedl am See	1	1	1	1	1	1
LAD-Fuhrpark	52	52	44	43	42	46
Abt. 4b	23	21	22	22	22	21
Abt. 8	95	98	98	93	92	93
Abt. 9	25	30	30	31	31	31
<b>Summe</b>	<b>201</b>	<b>207</b>	<b>200</b>	<b>195</b>	<b>193</b>	<b>197</b>

Tab. 6

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

<sup>72</sup> PKW-Bestand der Abt. 8 per 31.12.2013 gemäß Stellungnahme des Landes Burgenland vom 10.12.2014.

Der PKW-Bestand des Landes Burgenland schwankte im Überprüfungszeitraum zwischen 193 und 207 PKW. Die Abteilungen 4b, 8 und 9 sowie der LAD-Fuhrpark verfügten über rd. 97 % der PKW.

Folgende Abbildung differenziert den PKW-Bestand nach Kauf-, Leasing- und Sonstige<sup>73</sup> PKW:

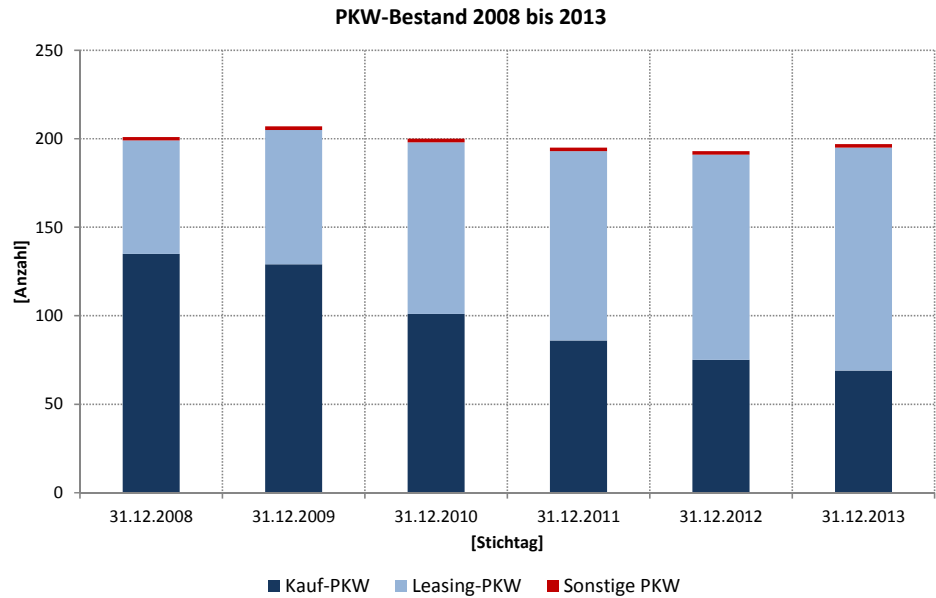


Abb. 1  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die Anzahl der Kauf-PKW sank von 2008 bis 2013 um 66 PKW (rd. 49 %). Der Bestand an Leasing-PKW stieg über diesen Zeitraum um 62 PKW (rd. 97 %). Ende 2013 verfügte das Land Burgenland über 126 Leasing-PKW.

### 3.4 LAD-Fuhrpark

- 3.4.1 Dem LAD-Fuhrpark oblag die Beschaffung und Verwaltung der PKW der Regierungsmitglieder, des Präsidenten des Bgld. Landtags, der Bezirkshauptmannschaften und der Dienststellen des Amtes der Bgld. LReg.<sup>74</sup>

<sup>73</sup> Vgl. Abschnitt 3.20.

<sup>74</sup> Vgl. Abschnitt 3.2.



Nachstehende Abbildung veranschaulicht den PKW-Bestand des LAD-Fuhrparks von 2008 bis 2013:

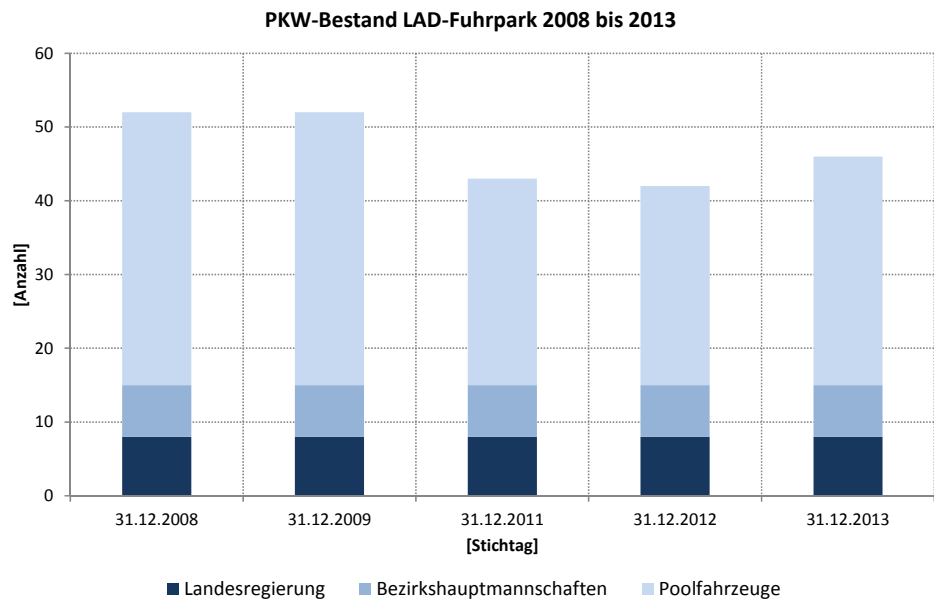


Abb. 2  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Der LAD-Fuhrpark verfügte im Überprüfungszeitraum zwischen 42 und 52 PKW. Von 2008 bis 2013 ging der PKW-Bestand um sechs PKW (rd. 12 %) zurück. Ursache dafür war die Verringerung der Poolfahrzeuge.

Der LAD-Fuhrpark umfasste sowohl Kauf- als auch Leasing-PKW:

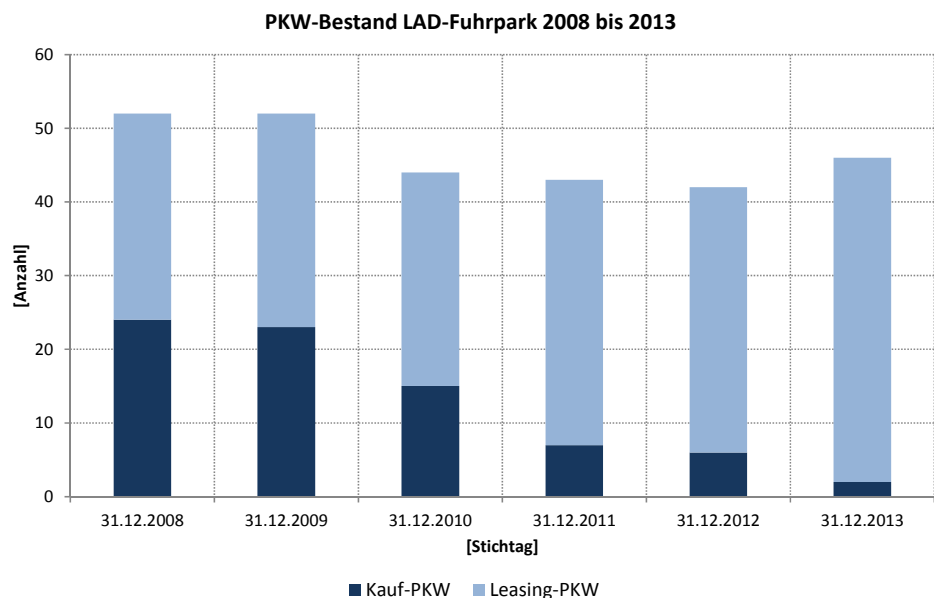


Abb. 3  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von 2008 bis 2013 wuchs die Anzahl der Leasing-PKW des LAD-Fuhrparks von 28 auf 44 PKW (rd. 57 %). Die Anzahl der gekauften PKW war rückläufig. Diese sank von 24 auf zwei PKW (rd. 92 %).

3.5 Fuhrpark-  
Technische Ab-  
teilungen

3.5.1 Nachstehende Abbildung zeigt den PKW-Bestand der Abteilungen 4b, 8 und 9<sup>75</sup> von 2008 bis 2013:

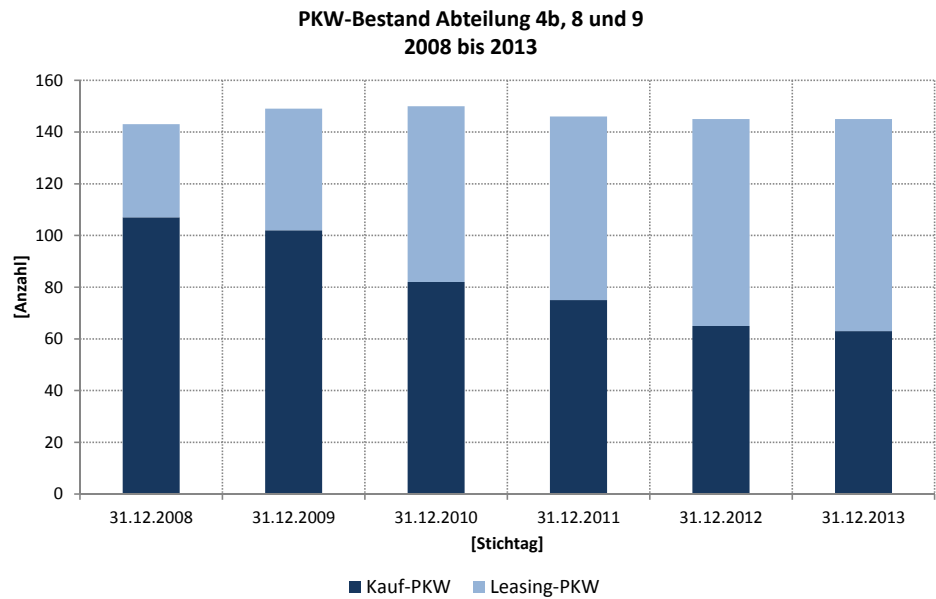


Abb. 4  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Der PKW-Bestand der Abteilungen 4b, 8 und 9 variierte im Überprüfungszeitraum von 143 PKW bis 150 PKW.

Der Anteil der gekauften PKW sank um rd. 41 %. Im Gegensatz dazu nahm der Anteil an Leasing-PKW um rd. 128 % zu. Per 31.12.2013 verfügten die Abteilungen 4b, 8 und 9 über 82 Leasing-PKW.

3.6 Beschaf-  
fungsvolumen

3.6.1 (1) Eine Gesamtaufstellung des PKW-Beschaffungsvolumens des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 war nicht vorhanden.

Der BLRH stützte seine nachfolgenden Analysen auf folgende Unterlagen:

- Auflistung des LAD-Fuhrparks vom 02.04.2014,
- Auflistung des Referats FtB/Abt. 8 vom 20.05.2014,
- Originalakte der Abteilung 2 sowie
- Originalakte der Abteilung 4a und Auflistungen vom 25.06.2014.

<sup>75</sup> KFZ-Beschaffungsstelle war das Referat FtB/Abt. 8.

(2) Nachstehende Tabelle zeigt das PKW-Beschaffungsvolumen des Landes Burgenland von 2008 bis 2013:

PKW-Beschaffungsstelle	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008 bis 2013
LAD-Fuhrpark	19	5	10	26	3	4	67
Referat FtB	23	18	17	15	19	27	119
LJH Altenmarkt	0	0	0	1	0	0	1
Abteilung 4a	1	1	0	0	1	0	3
<b>Summe</b>	<b>43</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>190</b>

Tab. 7

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von 2008 bis 2013 beschafften die vier Beschaffungsstellen 190 PKW. Das jährliche Beschaffungsvolumen lag zwischen 23 und 43 PKW. Die meisten Fahrzeuge beschafften das Referat FtB/Abt. 8 (rd. 63 %) und der LAD-Fuhrpark (rd. 35 %).

(3) Nachfolgende Tabelle klassifiziert das PKW-Beschaffungsvolumen nach Kauf-, Leasing- und sonstige PKW:

Beschaffte PKW	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008 bis 2013
Kauf-PKW	4	2	2	4	2	6	20
Leasing-PKW	38	22	25	38	20	25	168
Sonstige PKW	1	0	0	0	1	0	2
<b>Summe</b>	<b>43</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>190</b>

Tab. 8

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von den beschafften 190 PKW waren 168 Leasing-PKW (rd. 88 %) und 20 Kauf-PKW (rd. 11 %). Bei den verbleibenden PKW handelte es sich um die Werbefahrzeuge der LFS Eisenstadt und Neusiedl am See.<sup>76</sup>

(4) Anlage 3 veranschaulicht das PKW-Beschaffungsvolumen 2008 bis 2013.

- 3.6.2 Zu (1) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keinen Gesamtüberblick über das PKW-Beschaffungsvolumen 2008 bis 2013 besaß.

Der BLRH empfahl, das PKW-Beschaffungsvolumen vollständig und nachvollziehbar zu erfassen.<sup>77</sup>

### 3.7 Ausgaben

- 3.7.1 (1) Eine Gesamtaufstellung der PKW-Beschaffungsausgaben des Landes Burgenland von 2008 bis 2013 war nicht vorhanden.

<sup>76</sup> Vgl. Abschnitt 3.20.

<sup>77</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

(2) Den Unterlagen gemäß Abschnitt 3.6 zufolge tätigte das Land Burgenland für die PKW-Beschaffung von 2008 bis 2013 folgende Ausgaben:

PKW-Beschaffungsstelle	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008 bis 2013
	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
LAD-Fuhrpark	168.208	67.377	85.227	130.688	34.373	14.560	500.434
Referat FtB	454.080	331.164	298.823	207.438	204.602	280.402	1.776.509
LJH Altenmarkt	0	0	0	23.980	0	0	23.980
Abteilung 4a	0	26.592	0	0	7.560	0	34.152
<b>Summe</b>	<b>622.288</b>	<b>425.133</b>	<b>384.050</b>	<b>362.106</b>	<b>246.536</b>	<b>294.962</b>	<b>2.335.074</b>

Tab. 9

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von 2008 bis 2013 verausgabten die vier Beschaffungsstellen für die Beschaffung der PKW rd. 2,34 Mio. EUR. Die jährlichen Ausgaben betragen dabei zwischen rd. 0,25 Mio. EUR und rd. 0,62 Mio. EUR.

Der Großteil der Ausgaben entfiel auf das Referat FtB/Abt. 8 (rd. 76 %) und den LAD-Fuhrpark (rd. 21 %). Gemeinsam verausgabten diese beiden Stellen für die PKW-Beschaffung 2008 bis 2013 rd. 2,28 Mio. EUR (rd. 98 %).

(3) Nachstehende Tabelle differenziert die Ausgaben nach Kauf- und Leasing-PKW:

Beschaffte PKW	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008 bis 2013
	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
Kauf-PKW	84.240	46.356	37.523	89.048	41.192	101.992	400.350
Leasing-PKW	538.048	378.777	346.527	273.058	205.343	192.970	1.934.724
<b>Summe</b>	<b>622.288</b>	<b>425.133</b>	<b>384.050</b>	<b>362.106</b>	<b>246.536</b>	<b>294.962</b>	<b>2.335.074</b>

Tab. 10

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von den verausgabten rd. 2,34 Mio. EUR entfielen rd. 1,93 Mio. EUR (rd. 83 %) auf Leasingausgaben und rd. 0,4 Mio. EUR (rd. 17 %) auf die Anschaffungskosten der gekauften PKW.<sup>78</sup>

(4) Anlage 4 veranschaulicht die PKW-Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013.

- 3.7.2 Zu (1) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keinen Gesamtüberblick über die Ausgaben der PKW-Beschaffung 2008 bis 2013 besaß.

Der BLRH empfahl, dass die Ausgaben der PKW-Beschaffung vollständig und nachvollziehbar zu erfassen.<sup>79</sup>

<sup>78</sup> Die Anschaffungskosten beinhalteten auch den Ankauf des Werbefahrzeugs der LFS Neusiedl am See im Jahr 2012 iHv. 7.560 EUR (vgl. Abschnitt 3.20).

<sup>79</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

### 3.8 Inventarlisten, Einzelverträge

- 3.8.1 (1) Der LAD-Fuhrpark legte dem BLRH u.a. folgende Unterlagen vor:
- KFZ-Inventarlisten 2008 bis 2013,
  - Übersicht über die Vertragslaufzeiten,
  - Einzelverträge gemäß § 1 Abs. 4 FPM-Vereinbarung sowie
  - Aufstellung der PKW-Leasingentgelte von 2008 bis 2013.

Die Inventarlisten beinhalteten die Zu- und Abgänge der PKW in den Jahren 2008 bis 2013 sowie die Bestände des LAD-Fuhrparks per 31.12. Weiters enthielten sie die Zuweisung zu den einzelnen PKW-Nutzern.<sup>80</sup>

(2) Das Referat FtB/Abt. 8 übermittelte dem BLRH u.a. die PKW-Bestandslisten der Abteilungen 4b, 8 und 9 von 2008 bis 2013 sowie einzelne Originalakte.<sup>81</sup>

(3) Nach Durchsicht der o.a. Unterlagen stellte der BLRH fest:

- Die Inventarlisten des LAD-Fuhrparks stimmten hinsichtlich der PKW-Zugänge nicht mit der Auflistung vom 02.04.2014 überein.
- Gemäß den Einzelverträgen beschaffte der LAD-Fuhrpark zumindest ein Fahrzeug, welches in der o.a. Auflistung nicht enthalten war.
- Die vom LAD-Fuhrpark bekanntgegebenen Leasingraten umfassten ausschließlich das Jahr der Beschaffung. Die in den Folgejahren über die Vertragslaufzeit geleisteten Leasingentgelte waren nicht berücksichtigt.
- Die Inventarlisten des LAD-Fuhrparks stimmten hinsichtlich der PKW-Bestände nicht mit den Leasingentgeltaufstellungen überein.
- Einzelne Bestandslisten des LAD-Fuhrparks und Referats FtB/Abt. 8 wiesen zwei unterschiedliche PKW demselben Nutzer (Bediensteten) zu.<sup>82</sup>
- Die Leasingraten laut Auflistung des Abt. 8-Referats vom 20.05.2014 umfassten die gesamte Vertragsdauer und waren nicht periodisiert.
- Vertragsanpassungen bzw. Gutschriften und Nachzahlungen infolge gefahrener Mehr-/Minderkilometer und KFZ-Zustandsbeurteilungen<sup>83</sup> waren in den Auflistungen des LAD-Fuhrparks und Abt. 8-Referats FtB nicht berücksichtigt.

- 3.8.2 Der BLRH stellte die Aussagekraft des vom Land Burgenland bekanntgegebenen PKW-Beschaffungsvolumens und der PKW-Beschaffungsausgaben von 2008 bis 2013 grundsätzlich in Frage.

Der BLRH empfahl, Beschaffungsvolumen und Beschaffungsausgaben im Sinn der Kostenwahrheit vollständig und detailliert zu erfassen (Monitoring).<sup>84</sup>

- 3.8.3 Das Land Burgenland stellte dazu fest:  
*„Hinsichtlich der Inventarlisten des Bereiches „LAD Fuhrpark“ darf festgehalten werden, dass darin alle diesbezüglichen Fahrzeuge enthalten waren und sind. (ad 3)*

<sup>80</sup> Vgl. Abschnitt 2.3.

<sup>81</sup> Die Auswahl der Originalakte traf der BLRH nach dem Zufallsprinzip. Die Akteneinschau erfolgte u.a. im Rahmen einer Vor-Ort-Einschau bei der Abteilung 8.

<sup>82</sup> Vgl. Inventar-/Bestandslisten per 31.12.2008 und 31.12.2009.

<sup>83</sup> Vgl. Abschnitt 3.10.

<sup>84</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

*Es waren nie 2 Fahrzeuge nur einem Nutzer zugeteilt. Dieser Irrtum ist nur am Papier entstanden, weil 2007/2008 der damalige Abteilungsvorstand gleichzeitig Vorstand der Abteilung 8 und Vorstand der Abteilung 4b war. Er hat aber natürlich nur 1 Dienstfahrzeug verwendet (jenes aus dem Bestand der Abteilung 8; VW Passat). Das 2. Fahrzeug war das Dienstfahrzeug des Vorstandes der Abteilung 4b (damals aus dem Bestand der LAD-Garage; Opel Vectra), das aber immer von der Abt. 4b verwendet wurde. Dieser Umstand wurde zuletzt bei der Endbesprechung mit dem BLRH am 17.9.2014 mitgeteilt. (ad 3)*

*Die gesamten Leasingraten der Abteilung 8 über die gesamte Vertragslaufdauer der Fahrzeuge werden immer bei der Erstellung des jeweiligen Bestellaktes periodisiert d.h. die voraussichtlich anfallenden Leasingraten werden pro Kalenderjahr aufgeschlüsselt angeführt. In Zukunft ist zusätzlich ein entsprechendes Controlling-Tool geplant, das periodisch einen Überblick über Bestellsummen und bereits abgerechnete Leasing-(Miet)raten ermöglichen wird. (ad 3)*

*Die Vertragsanpassungen bzw. Gutschriften und Nachzahlungen für Mehr-/Minder-km werden in der Regel während der Laufzeitmitte oder erst am Vertragsende abgerechnet und sind nicht Teil der laufenden Quartalsabrechnungen. Die Unterlagen über Vertragsanpassungen, Endabrechnungen etc. sind ausnahmslos vorhanden. (ad 3)“.*

- 3.8.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen. Die Einhaltung der Entgeltbestimmungen und Ausgaben für die Leasing-PKW behandelte er in Abschnitt 3.10.

### 3.9 FPM-Vereinbarung

- 3.9.1 (1) Das Land Burgenland schloss am 05.09.2005 mit dem Leasinggeber einen Rahmenvertrag in Form der FPM-Vereinbarung ab. Der Vertrag war vom LADir unterzeichnet und auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Grundlage bildete der Beschluss der Bgld. LReg vom 26.07.2005. Den Sitzungsakt erstellte die LAD-Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit und Zentrale Dienste.<sup>85</sup> Dem Sachverhalt des Sitzungsakts war u.a. zu entnehmen:

*„Das Ergebnis wurde zur nochmaligen Überprüfung der Abt. 3 - Finanzen und Buchhaltung (Kostenrechnung) übermittelt. Diese konnte in ihrer Berechnung feststellen, dass für die Vertragslaufzeit von 6 Jahren und der Anzahl von 48 Fahrzeugen (+ zwei weitere Limousinen „Normal“) – bei gleichzeitiger Tatsache, dass sich ab diesem Zeitpunkt keine Fahrzeuge des LAD-Fuhrparks im Eigentum des Landes befinden – keine zusätzliche Aufstockung der Budgetmittel erforderlich sein werden. Nach Vertragsablauf (6 Jahre) wären noch Budgetmittel in Höhe von € 150.000,-- für den Bereich des LAD-Fuhrparks verfügbar.“*

Die FPM-Vereinbarung erfasste gemäß § 1 Abs. 1 „[...] alle Fahrzeuge des Landes Burgenland, die der Landesamtsdirektion des Landes Burgenland zugeordnet sind (das sind bis zu 50 Fahrzeuge).“

<sup>85</sup> Per 14.10.2008: LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste.

Gemäß § 1 Abs. 7 FPM-Vereinbarung hatte das „[...] Land Burgenland die einseitige und vom Auftragnehmer nicht widerrufbare Option, zusätzlich zu den bis zu 50 ausgeschriebenen Fahrzeugen des FUHRPARKS<sup>86</sup> bis zu weitere 50 Personenkraftwagen zu den gegenständlichen Bedingungen zu erwerben. [...]“

Die Anzahl der zu beschaffenden PKW war gemäß §§ 1 Abs. 1 und 7 FPM-Vereinbarung somit mit 100 PKW begrenzt.

(2) Die Ausschreibung des Fuhrparkmanagements durch das Land Burgenland im Jahr 2004 basierte auf dem BVergG 2002<sup>87</sup>. Dieses enthielt u.a. besondere Bestimmungen für den Abschluss von Rahmenvereinbarungen.

Gemäß § 119 Abs. 7 BVergG 2002 durfte die Laufzeit einer Rahmenvereinbarung „[...] grundsätzlich drei Jahre nicht überschreiten. Sofern dies ausnahmsweise, insbesondere auf Grund des Gegenstandes der Rahmenvereinbarung, sachlich gerechtfertigt werden [...]“ konnte, durfte „[...] eine maximale Laufzeit von fünf Jahren vorgesehen werden. [...]“.

Auch das BVergG 2006 umfasste diesbezügliche Regelungen.<sup>88</sup>

(3) Nachfolgende Tabelle zeigt den Bestand an Leasing-PKW von 2008 bis 2013:

Bestand an Leasing-PKW	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013
LAD-Fuhrpark	28	29	29	36	36	44
Abteilung 4b, 8 und 9	36	47	68	71	80	82
<b>Summe</b>	<b>64</b>	<b>76</b>	<b>97</b>	<b>107</b>	<b>116</b>	<b>126</b>

Tab. 11

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Von 2008 bis 2013 beschaffte das Land Burgenland folgende Leasing-PKW:

Beschaffungsstelle	Anzahl beschaffter Leasing-PKW						2008 bis 2013
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
LAD-Fuhrpark	19	5	10	26	3	4	67
Referat FtB	19	17	15	12	17	21	101
<b>Summe</b>	<b>38</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>38</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>168</b>

Tab. 12

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(4) Das Referat FtB/Abt. 8 legte der PKW-Beschaffung insbesondere den Regierungsbeschluss vom 26.07.2005 zugrunde.<sup>89</sup> Die FPM-Vereinbarung war dem Referat FtB/Abt. 8 nicht im Detail bekannt.

<sup>86</sup> Fuhrpark der Landesamtsdirektion.

<sup>87</sup> BGBl. I Nr. 2002/99.

<sup>88</sup> Vgl. § 151 Abs. 6 BVergG 2006.

<sup>89</sup> Für die Kauf-PKW bestanden gesonderte Festlegungen (vgl. Abschnitt 3.14).

Das Referat FtB/Abt. 8 teilte dazu am 30.07.2014 u.a. mit:  
*„Die direkte Anweisung zum Start des Leasings in der Abteilung 8 erfolgte im Frühjahr 2006 durch die Abteilungsleitung und die Landesamtsdirektion. Die Anweisung an den Leiter des Hauptreferates "Rechnungswesen und Controlling" und den Leiter des Referates "Fuhrpark und technische Beschaffung" in der Abteilung 8 erfolgte mündlich und ist durch das Paraphieren und Genehmigen des Bestellaktes und der Leasingverträge durch die Beteiligten dokumentiert.“*

Spezifische Rechtsexpertisen, Wirtschaftlichkeitsberechnungen oder Dienstanweisungen legte das Land Burgenland in diesem Zusammenhang nicht vor.

(5) Gemäß § 119 Abs. 2 BVergG 2002 durften bei *„[...] der Vergabe der auf einer Rahmenvereinbarung beruhenden öffentlichen Aufträge [...] die Parteien keinesfalls substantielle Änderungen an den Bedingungen der Rahmenvereinbarung vornehmen.“*<sup>90</sup>

(6) Verbindliche Regelungen der Zuständigkeiten im Rahmen der Vollziehung des Regierungsbeschlusses vom 26.07.2005 bzw. der FPM-Vereinbarung bestanden nicht. Weiters lagen keine Vorschriften für ein entsprechendes Berichtswesen vor.

(7) Der LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8 beschrieben dem BLRH den Beschaffungsprozess. Der BLRH verifizierte diese Angaben anhand einzelner Originalakten.<sup>91</sup>

Die Dokumentation der Beschaffungsvorgänge in den Originalakten war von unterschiedlicher Qualität. Zum Teil fehlten nachvollziehbare Nachweise über die Preisfindung und die von beiden Vertragsparteien unterfertigten Einzelverträge.

- 3.9.2 Zu (1, 2) Der BLRH beurteilte den Abschluss einer Rahmenvereinbarung (FPM-Vereinbarung) für die PKW-Beschaffung grundsätzlich positiv. Er beanstandete allerdings, dass die Rahmenvereinbarung auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden war. Der BLRH erkannte darin einen Widerspruch zu den vergaberechtlichen Bestimmungen. Weiters referenzierte der Sachverhalt des Sitzungsakts für den Regierungsbeschluss vom 26.07.2005 auf eine Vertragsdauer von sechs Jahren.

Der BLRH empfahl, Rahmenvereinbarungen nur befristet und unter Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen abzuschließen. Regierungsbeschlüsse bzw. Verträge sollten mit dem zugrunde liegenden Sitzungsakt (Sachverhalt) übereinstimmen. Abweichungen wären entsprechend zu vermerken.

Zu (3-5) Der BLRH stellte fest, dass die FPM-Vereinbarung primär den LAD-Fuhrpark erfasste und das Beschaffungsvolumen mit 100 PKW begrenzt war.

Das Land Burgenland beschaffte allein im Zeitraum von 2008 bis 2013 168 Leasing-PKW und verfügte per 31.12.2013 über 126 Leasing-PKW. Der BLRH erkannte darin eine Abweichung zur FPM-Vereinbarung iSd. Überschreitung der vertraglich festgelegten Anzahl an Leasing-PKW.

<sup>90</sup> Vgl. dazu auch § 152 Abs. 1 BVergG 2006 idgF.

<sup>91</sup> Die Auswahl der Originalakte traf der BLRH nach dem Zufallsprinzip. Die Einsichtnahme erfolgte u.a. im Rahmen einer Vor-Ort-Einschau beim LAD-Fuhrpark und beim Referat FtB/Abt. 8.



Das Land Burgenland legte der (zusätzlichen) Beschaffung von Leasing-PKW durch das Referat FtB/Abt. 8 keine fundierten Rechtsexpertisen und Wirtschaftlichkeitsanalysen zugrunde. Er betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass gemäß § 152 Abs. 1 BVergG 2006 die Parteien keinesfalls substantielle Änderungen an den Bedingungen der Rahmenvereinbarung vornehmen durften.

Weiters fehlten Dokumentationen über die maßgeblichen Entscheidungen, Genehmigungen und Dienstanweisungen seitens der Landesamtsdirektion.

Der BLRH empfahl, die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung umfassend zu evaluieren. Dies sollte in Form einer Gesamtkostenbetrachtung erfolgen.<sup>92</sup> Auf dieser Grundlage wäre eine Neuausschreibung der Leistungen vorzunehmen.

Ferner wären die maßgeblichen Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse und Dienstanweisungen lückenlos zu dokumentieren.

Zu (6, 7) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland die Zuständigkeiten der Vollziehung des Regierungsbeschlusses vom 26.07.2005 bzw. FPM-Vereinbarung nicht präzise regelte.

Der BLRH bemängelte die Dokumentation einzelner Beschaffungsvorgänge durch den LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8.

Der BLRH empfahl, die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der PKW-Beschaffung klar zu regeln. Zudem wäre der gesamte Beschaffungsprozess vollständig und nachvollziehbar zu dokumentieren.

- 3.9.3 Das Land Burgenland nahm hierzu folgendermaßen Stellung:  
*„Die festgestellten fehlenden Unterlagen als Beilagen zu den eingesehenen Originalakten im Bereich der Abteilung 8 wurden durch vorhandene Kopien dieser Unterlagen bereits bei der Akteneinschau durch den BLRH seitens der Abteilung 8 ergänzt.“*

*Eine Ausschreibung betreffend Fuhrparkmanagement ist bereits in Planung und wird im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht.“*

- 3.9.4 Der BLRH begrüßte die geplante Neuausschreibung des Fuhrparkmanagements durch das Land Burgenland im Jahr 2015. Inwieweit dabei allerdings die weiteren Empfehlungen des BLRH berücksichtigt werden<sup>93</sup>, war den Ausführungen der geprüften Stelle nicht zu entnehmen.

Der BLRH wiederholte daher seine o.a. Kritik und Empfehlungen. Bei der Ausschreibung des Fuhrparkmanagements wären sämtliche Empfehlungen des BLRH zu berücksichtigen.

### 3.10 Leasing-entgelt

- 3.10.1 (1) Das vom Land Burgenland zu leistende Entgelt für die Leasing-PKW war in § 3 Abs. 1 bis 13 FPM-Vereinbarung geregelt und beim Abschluss der Einzelverträge festzulegen.

<sup>92</sup> Vgl. Abschnitt 3.11.

<sup>93</sup> Vgl. insbesondere Abschnitt 3.11.

Bemessungsgrundlage bildete das Bruttoentgelt gemäß § 3 Abs. 1 FPM-Vereinbarung iVm. den als Anlage beigefügten Kalkulationsgrundlagen und Entgeltaufstellungen der angebotenen PKW.

Das Bruttoentgelt beinhaltete die Zurverfügungstellung, Instandhaltung, Bereifung und Management<sup>94</sup> der angebotenen PKW einschließlich aller Gebühren und Abgaben (inkl. USt).

Gemäß § 3 Abs. 2 bis 13 FPM-Vereinbarung waren bei der Entgeltfestlegung u.a. zu berücksichtigen:

- Veränderungen der Bruttoanschaffungspreise/Bruttoinvestitionssummen exklusive der von Herstellern gewährten Rabatte,
- Veränderungen der Fahrzeugausstattung und/oder der vom Hersteller gewährten Rabattsätze,
- Änderungen der Steuergesetzgebung in Bezug auf Fahrzeuge und/oder die USt,
- Änderungen des EURIBOR,
- Veränderungen des Verbraucherpreisindex<sup>95</sup>,
- geänderte Service- und Reifenkosten sowie
- Überschreitung der vereinbarten Gesamtfahrleistungen.

(2) Der Leasinggeber hatte gemäß § 2 Abs. 4 lit. e FPM-Vereinbarung dem Land Burgenland Management- und Controllingdienstleistungen im eigenen Namen und auf eigene Rechnung zu erbringen. Hierzu zählten insbesondere die Erstellung von Budgetvoranschlägen, Jahresberichten, Kostenberichten und die Rechnungskontrolle.

Der Leasinggeber stellte dem Land Burgenland diese Informationen über ein Webreporting zur Verfügung.

(3) Im Land Burgenland existierte keine Stelle, welche auf Landesebene die Ausgabenentwicklung und Einhaltung der Entgeltbestimmungen gemäß § 3 Abs. 1 bis 13 FPM-Vereinbarung nachweislich überwachte.

(4) Das Land Burgenland bezahlte für die Leasing-PKW monatliche Leasingraten. Diese umfassten Mietentgelt, Wartung und Reifen<sup>96</sup> (inkl. USt). Die Leasingraten waren in den Einzelverträgen festgelegt und basierten auf einer bestimmten Kilometerleistung.

Die Abrechnung der Leasingraten erfolgte beim LAD-Fuhrpark monatlich und beim Referat FtB/Abt. 8 quartalsweise.

Während der Laufzeit nahmen der LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8 gemeinsam mit dem Leasinggeber Auswertungen über die geplante und tatsächlich gefahrene Kilometerleistung vor.<sup>97</sup>

Am Ende der Laufzeit erfolgte eine Endabrechnung der Mehr-/Minderkilometer außerhalb der Kilometerfreigrenze sowie der außergewöhnlichen Abnutzung. Dementsprechend führte die Endabrechnung zu Gutschriften oder Nachzahlungen.

<sup>94</sup> Inkl. Betrieb/Bereitstellung einer 24-Stunden Telefonhotline.

<sup>95</sup> Verbraucherpreisindex 2001.

<sup>96</sup> Inkl. Depot.

<sup>97</sup> Minder-/Mehrkilometer führten zu Vertragsanpassungen bzw. zu Gutschriften oder Nachzahlungen während der Laufzeit.

(5) Eine Gesamtaufstellung der Ausgaben für die von 2008 bis 2013 beschafften Leasing-PKW unter Berücksichtigung aller Gutschriften und Nachzahlungen<sup>98</sup> legte das Land Burgenland nicht vor.

(6) Das Verwaltungssystem für die Leasing-PKW auf Grund der FPM-Vereinbarung war einem Operatingleasing (geschlossene Abrechnung) zuzuordnen.

Weitere Verwaltungssysteme bzw. Fuhrparkmanagementformen wären beispielsweise

- die Ist-Kosten-Abrechnung (offene Abrechnung) sowie
- das Restwertleasing mit Gewinnbeteiligung und garantierten Werten.

Anlage 5 veranschaulicht die drei o.a. Verwaltungssysteme bzw. Fuhrparkmanagementformen.

- 3.10.2 Zu (1-3) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keine Stelle einrichtete, welche die Ausgabenentwicklung und Einhaltung der Entgeltbestimmungen gemäß § 3 Abs. 1 bis 13 FPM-Vereinbarung nachweislich überwachte.<sup>99</sup>

Der BLRH empfahl, eine Stelle zur Kosten- und Rechnungskontrolle zu definieren. Die Analysen wären vollständig und nachvollziehbar zu dokumentieren.

Zu (5) Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland keine Gesamtaufstellung der Ausgaben für die von 2008 bis 2013 beschafften Leasing-PKW unter Berücksichtigung aller Gutschriften und Nachzahlungen verfügte.

Der BLRH empfahl, sämtliche Ausgaben für die Leasing-PKW laufend zu erfassen und zu dokumentieren.

- 3.10.3 Der Land Burgenland teilte dazu mit:  
*„Für den Bereich der Fahrzeuge des LAD Fuhrparks wurden die urgenten Daten für jedes Fahrzeug einzeln vorgelegt. Es werden daher sämtliche Ausgaben für die LAD Fuhrpark Leasingfahrzeuge laufend erfasst und dokumentiert. (ad 5)*

*Es liegen auch in diesem Zusammenhang umfassende diesbezügliche Aufstellungen in der LAD Garage vor. (ad 1)“.*

- 3.10.4 Der BLRH verwies auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen. Dies insbesondere hinsichtlich der fehlenden Gesamtaufstellung der Ausgaben des Landes Burgenland für die KFZ-Beschaffung von 2008 bis 2013.

### 3.11 Fahrzeug-gesamtkosten

- 3.11.1 (1) Die Wirtschaftlichkeit der PKW-Beschaffung ist von den Gesamtkosten (Total Costs of Ownership) bzw. den Kosten pro gefahrenen Kilometer abhängig.

<sup>98</sup> Gutschriften und Nachzahlungen infolge von Vertragsanpassungen, Mehr-/Minderfahrleistungen und Zustandsbeurteilungen.

<sup>99</sup> Vgl. Abschnitt 2.3.

Die Gesamtkosten eines Fahrzeugs umfassen im Wesentlichen:

- (a) Finanzierung,
- (b) Steuern/Abgaben,
- (c) Versicherung,
- (d) Kraftstoff,
- (e) Instandhaltung,
- (f) interne Kosten sowie
- (g) sonstige Kosten.

Zu (a) Die Finanzierungskosten betreffen insbesondere die Abschreibung bzw. Tilgung, die gesetzlichen Abgaben sowie die Zinsen. Relevante Einflussfaktoren auf Abschreibung bzw. Tilgung bilden der Einkaufspreis und Wiederverkaufswert.

Zu (b) Steuern und Abgaben sind nicht beeinflussbar. Kostenoptimierungen sind lediglich durch die Wahl von vorsteuerabzugsberechtigten KFZ oder von KFZ mit einer geringen Normverbrauchsabgabe (NoVA) möglich.<sup>100</sup>

Zu (c) Der Bereich der Versicherung ist einer der wichtigsten Einflussfaktoren bei den Gesamtkosten eines KFZ. Hierzu zählen insbesondere die Versicherungsprämie<sup>101</sup>, Abgaben<sup>102</sup> und Aufwendungen im Schadensfall<sup>103</sup>. Einen wesentlichen Aspekt stellt dabei das Schadensmanagement dar.<sup>104</sup>

Zu (d) Die Kraftstoffkosten bilden ebenso einen erheblichen Teil der Gesamtkosten. Diese können durch die Wahl von KFZ mit verbrauchsoptimierten Motoren deutlich reduziert werden.

Zu (e) Die Instandhaltungskosten beinhalten im Wesentlichen Service, Wartung und Reparaturen. Hinzu kommen die Kosten für die Bereifung (Reifenmanagement).

Zu (f) Die internen Kosten betreffen die operative Verwaltung, die Entscheidungsprozesse<sup>105</sup> sowie das Belegwesen.

Zu (g) Die sonstigen Kosten verteilen sich u.a. auf Waschen, Parken, Mautgebühren und Scheibenreiniger.

(2) Nachweise über eine detaillierte zusammenhängende Gesamtkostenbetrachtung durch das Land Burgenland waren weder vorhanden noch dem Sitzungsakt vom 26.07.2005<sup>106</sup> beigegeben.

(3) Die FPM-Vereinbarung umfasste gemäß § 3 die Zurverfügungstellung, Instandhaltung, Bereifung und Management der angebotenen KFZ einschließlich aller Gebühren und Abgaben (inkl. USt).<sup>107</sup>

<sup>100</sup> Vgl. Abschnitt 3.14.

<sup>101</sup> Z.B. Haftpflicht, Kasko, Insassen und Rechtsschutz.

<sup>102</sup> Allgemeine und motorbezogene Versicherungssteuer.

<sup>103</sup> Z.B. Selbstbehalte, Leihfahrzeuge und Abwicklungskosten.

<sup>104</sup> Z.B. Schadensmonitoring, Fahrsicherheitstrainings oder Einbau von Rückfahrkameras.

<sup>105</sup> Z.B. Anschaffungen von Neufahrzeugen, Vorgehen bei größeren Beschädigungen (Reparatur oder Neuanschaffung) und Verkauf sowie Formulierung von Fuhrparkrichtlinien.

<sup>106</sup> Mit Beschluss vom 26.07.2005 genehmigte die Bgld. LReg die Leasingfinanzierung, die Zuschlagserteilung und die FPM-Vereinbarung (vgl. Abschnitt 3.1).

<sup>107</sup> Vgl. Abschnitt 3.10.

Gemäß § 2 Abs. 10 FPM-Vereinbarung waren u.a. folgende Leistungen nicht erfasst:

- Übernahme der Treibstoffkosten,
- Zurverfügungstellung eines Ersatzfahrzeugs mehr als drei Tage,
- Abschluss und Vermittlung von Versicherungen,
- Zahlung von (Verkehrs-)Strafen und Abgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der KFZ,
- An- und Abmeldung der KFZ sowie
- Autobahnvignette bzw. Straßenbenützungsentgelte.

3.11.2 Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland keine detaillierten Gesamtkostenbetrachtungen des Fuhrparkwesens bzw. der PKW-Beschaffung anstellte. Die Wirtschaftlichkeit der PKW-Beschaffung von 2008 bis 2013 konnte der BLRH daher nicht beurteilen.

Der BLRH empfahl, eine Gesamtkostenbetrachtung des Fuhrparkwesens vorzunehmen und den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen<sup>108</sup> voranzustellen. Insbesondere wären die maßgeblichen Verwaltungssysteme einander gegenüberzustellen bzw. zu bewerten.<sup>109</sup>

3.11.3 Das Land Burgenland nahm dazu wie folgt Stellung:  
*„Wie bereits erwähnt wird bei der Auswahl der für den Ankauf in Frage kommenden Fahrzeuge auch der Bereich des „Kraftstoffverbrauch“ besonders beachtet. Dies hat mitgeholfen eine deutliche Reduzierung der Treibstoffkosten zu erreichen.“*

3.11.4 Der BLRH nahm die Ausführungen der geprüften Stelle über der Beachtung des Kraftstoffverbrauchs bei der KFZ-Beschaffung zur Kenntnis. Die Kritik des BLRH betraf allerdings die fehlende zusammenhängende Gesamtkostenbetrachtung bei der KFZ-Beschaffung. Die Kraftstoffkosten bildeten lediglich einen Teil der Gesamtkosten.

Der BLRH hielt daher seine o.a. Kritik und Empfehlungen aufrecht.

### 3.12 Dienstwagenordnung

3.12.1 (1) Ein umfassendes Regelwerk für die Organisation und Aufgaben des Fuhrparks in Form einer Dienstwagenordnung oder Fuhrparkrichtlinie (Car Policy) war nicht vorhanden.

(2) Der LAD-Fuhrpark legte die *„Dienstwagenrichtlinie Amt der Burgenländischen Landesregierung LAD-Fuhrpark“* (LAD-Fuhrparkrichtlinie) vor.

Die LAD-Fuhrparkrichtlinie erstellte der Leiter des LAD-Fuhrparks im Jahr 2012 im Einvernehmen mit dem Leasinggeber. Grundlage bildete die FPM-Vereinbarung. Die Genehmigung erfolgte durch den Stabsstellenleiter der LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste. Nach Auskunft des LAD-Fuhrparks gelangte die LAD-Fuhrparkrichtlinie ab dem Jahr 2013 zur Anwendung. Über etwaige Fuhrparkrichtlinien der Jahre 2008 bis 2013 erteilte der LAD-Fuhrpark keine näheren Auskünfte.

<sup>108</sup> Vgl. Abschnitt 3.9.

<sup>109</sup> Vgl. Abschnitt 3.10 und Anlage 5.

Die LAD-Fuhrparkrichtlinie beinhaltete im Wesentlichen bereits beschaffte und zugewiesene PKW einschließlich Vertragsdetails.<sup>110</sup> Funktionsbezogene Referenzfahrzeuge für die PKW-Beschaffung waren nicht definiert.

(3) Das Referat FtB/Abt. 8 legte mehrere Fuhrparklinien vor. Diese waren als „Fuhrparklinie der Baudirektion Burgenland“ und als „Fuhrparklinie der Abteilung 8“ bezeichnet. Ersteller war der Leiter des Referats FtB/Abt. 8. Die Genehmigung erfolgte nach dessen Auskunft durch den Baudirektor. Die Fuhrparklinien datierten mit Oktober 2013, 31.03.2014 und 29.09.2014.

Die Fuhrparklinien beinhalteten u.a.:

- PKW-Bestände,
- Einsatzbereiche,
- Zielsetzungen,
- Referenzfahrzeuge<sup>111</sup> gegliedert nach Funktionsträger<sup>112</sup> sowie
- Sonderfahrzeuge.<sup>113</sup>

Den Fuhrparklinien zufolge waren diese mit der Landesamtsdirektion abgestimmt.

(4) Die LAD-Fuhrparkrichtlinie war weder datiert noch unterfertigt. Über die Abstimmung mit dem Leasinggeber und die Genehmigung durch den Stabsstellenleiter der LAD-Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste lagen keine Nachweise vor. Der Geltungszeitraum war nicht nachvollziehbar.

Die Fuhrparklinien des Referats FtB/Abt. 8 enthielten ebenfalls keine Bezugszeiträume. Diese gab das Referat FtB/Abt. 8 im Rahmen der Prüfungshandlungen bekannt. Dokumentationen darüber bestanden nicht. Die Fuhrparklinien waren ferner nicht unterfertigt. Nachweise über die Abstimmung mit der Landesamtsdirektion waren nicht vorhanden.

(5) Der LAD-Fuhrpark stimmte die LAD-Fuhrparkrichtlinie nicht mit der Abteilung 8 und dem Leiter des Referats FtB/Abt. 8 ab.<sup>114</sup>

3.12.2 Zu (1) Der BLRH beanstandete, dass das Land Burgenland über keine verbindliche Dienstwagenordnung (Car Policy) verfügte. Insbesondere waren keine funktionsbezogenen Referenzfahrzeuge für die PKW-Beschaffung auf Landesebene definiert.

Der BLRH empfahl, eine umfassende Dienstwagenordnung zu beschließen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen.

Zu (2) Der BLRH stellte kritisch fest, dass die LAD-Fuhrparkrichtlinie keine spezifischen Regelungen über funktionsbezogene Referenzfahrzeuge enthielt. Sie bildete im Wesentlichen bereits beschaffte PKW mit den Vertragsdetails ab.

<sup>110</sup> ZB.: Kunden-, Vertragsnummer, Sonderausstattung, Fahrer, Listen-, Kaufpreis, Laufzeit und vereinbarte Entgelte

<sup>111</sup> Marken, Modelle, Motorleistung, Ausstattung, Lackierung, Fahrleistung und Leasingdauer.

<sup>112</sup> Baudirektor, Abteilungsvorstände, Leiter der BBN und BBS, HR-Leiter etc.

<sup>113</sup> Vgl. Abschnitt 3.13.

<sup>114</sup> Gemäß Beschaffungsverfügung 2005 war die Abteilung 8 KFZ-Vergabekoordinator und der Leiter des Referats FtB/Abt. 8 Kontaktperson.

Der BLRH verwies auf seine o.a. Empfehlungen.

Zu (3) Der BLRH bemängelte die lückenhafte Dokumentation der Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse sowie Geltungszeiträume der Fuhrparkrichtlinien des LAD-Fuhrparks und Referats FtB/Abt. 8.

Der BLRH empfahl, die Erstellung, Genehmigung und Geltungszeiträume von Richtlinien nachvollziehbar zu dokumentieren.

Zu (4) Der BLRH vermerkte kritisch, dass der LAD-Fuhrpark die LAD-Fuhrparkrichtlinie nicht mit dem KFZ-Vergabekoordinator abstimmte.

Der BLRH empfahl, Beschaffungsverfügungen einzuhalten. Maßgebliche Richtlinien (Fuhrparkrichtlinien etc.) wären mit dem zuständigen Vergabekoordinator nachweislich abzustimmen.

3.12.3 Das Land Burgenland teilte diesbezüglich mit:

*„Hinsichtlich der Fuhrparkrichtlinie wurde seitens der Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste mitgeteilt, dass eine solche als Entwurf erstellt wurde. Da parallel von der Stabsstelle Beteiligungsmanagement an einer neuen Version für die Beteiligungen und Fonds gearbeitet wurde, wurde der ha. Entwurf nicht weiter verfolgt, sondern wird auf Basis der nun vorliegenden aktuellen Dienstwagenrichtlinie des LAD-Beteiligungsmanagement eine hausinterne Fuhrparkrichtlinie erstellt werden, um eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten. (ad 4)*

*Als Reaktion auf die Erkenntnisse des ggst. Berichtes des BLRH wird die Fuhrparkrichtlinie der Abteilung 8 durch den Vergabekoordinator auch mit einem Geltungsbeginn versehen und durch den Baudirektor unterfertigt. (ad 4)“.*

3.12.4 Der BLRH beurteilte die geplante Erstellung bzw. Überarbeitung der Fuhrparkrichtlinien grundsätzlich positiv. Er wiederholte allerdings seine Empfehlung, eine umfassende Dienstwagenordnung (Car Policy) auf Landesebene zu beschließen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen.

Der BLRH verwies daher auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen.

### 3.13 Kauf-PKW

3.13.1 (1) Das Referat FtB/Abt. 8 beschaffte im Überprüfungszeitraum 119 PKW. Davon waren 101 Leasing-PKW und 18 Kauf-PKW.

Die gekauften PKW waren insbesondere Fahrzeuge der Straßenmeister und Fahrzeuge mit intensiver Nutzung.

Das Referat FtB/Abt. 8 teilte in diesem Zusammenhang am 28.03.2013 u.a. mit:

*„[...] Gerade aber die Fahrzeuge der Straßenmeister haben alle Sprechfunkgeräte mit Außenantennen und Freisprecheinrichtungen in den Fahrzeugen eingebaut, die aber zur Bedienbarkeit im Fahrerbereich zu befestigen sind und für die Löcher in die Karosserie für die Antenne gebohrt werden müssen. Nach Ende des Leasingzeitraumes werden alle Fahrzeuge von einem Sachverständigen der Leasingfirma auf Verschleiß und Beschädigungen überprüft, wobei in der Folge saftige Nachzahlungen für z.B. Löcherreparaturen im Armaturenbrettbereich und an der Karosserie zu leisten wären.*

*Daher wurde in der Baudirektion vereinbart, dass:*

- Fahrzeuge der Straßenmeister und jene die Sondereinbauten benötigen, die sichtbare Befestigungen im Cockpit und an der Karosserie erfordern*
- Fahrzeuge, die äußerst intensiv genutzt werden und einem besonders starken Verschleiß unterliegen (Forstbereich, Vermessung, Bodenprüfstelle...)*
- Fahrzeuge, die im unbefestigten Gelände fahren müssen (Geländefahrzeuge, Allradfahrzeuge...) nach wie vor gekauft werden sollen.*

*Diese Regelung war auch zwischen Herrn Baudirektor [...] und Herrn Landesamtsdirektor [...] abgesprochen und wird seit 2008 auch so praktiziert [...].“*

(2) Die betreffenden Referenz- und Sonderfahrzeuge waren in den Fuhrparklinien der Baudirektion bzw. Abteilung 8 definiert.<sup>115</sup>

(3) Fundierte Analysen bzw. Berechnungen für die Entscheidung der Abt. 8, bestimmte Fahrzeuge anzukaufen, konnten nicht vorgelegt werden.<sup>116</sup> Gleiches galt hinsichtlich der Dokumentation über die erfolgte Abstimmung mit dem LADir.

- 3.13.2 Der BLRH stellte kritisch fest, dass über die grundlegenden Festlegungen der Abt. 8 betreffend den Ankauf von Fahrzeugen im Zeitraum von 2008 bis 2013 keine fundierten Berechnungen und Dokumentationen vorlagen.

Der BLRH empfahl, Grundsatzentscheidungen der KFZ-Beschaffung anhand von nachvollziehbaren Gesamtkostenbetrachtungen zu treffen.<sup>117</sup> Die maßgeblichen Entscheidungs- und Genehmigungsprozesse wären lückenlos zu dokumentieren.

- 3.13.3 Das Land Burgenland teilte dazu mit:

*„Seit 2014 werden Berechnungen und Analysen über die Entscheidung zwischen Kauf und Leasing von Straßenmeisterfahrzeugen durchgeführt. Diese wurden/werden der Landesamtsdirektion vorgelegt.“*

<sup>115</sup> Vgl. Abschnitt 3.12.

<sup>116</sup> Vergleichsanalysen über Kauf/Leasing waren erst im Investitions- und Rücklagenzeitplan 2015 bis 2017 dokumentiert (vgl. Abschnitt 3.14).

<sup>117</sup> Vgl. Abschnitt 3.11.



### 3.14 Bedarfsplanung

<sup>3.14.1</sup> (1) Eine konsolidierte PKW-Bedarfsplanung auf Landesebene fand nicht statt. Planungsunterlagen legten der LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8 vor.<sup>118</sup>

(2) Der PKW-Beschaffung durch den LAD-Fuhrpark lagen jährliche Leasingaustauschpläne zugrunde. Diese Pläne erstellte er im Einvernehmen mit dem Leasinggeber. Hierzu fanden zweimal jährlich Planungsbesprechungen statt.

Die Leasingaustauschpläne bildeten die Grundlage der Budgetierung für den LAD-Fuhrpark. Sie basierten insbesondere auf der FPM-Vereinbarung und einem Aktenvermerk vom 20.09.2010.

Der Aktenvermerk war handschriftlich verfasst und von zwei Personen paraphiert. Er enthielt Festlegungen mit dem Büroleiter des Landeshauptmanns über Kategorien bzw. Preisgrenzen beim Ankauf von Dienstfahrzeugen des Fahrzeugpools des LAD-Fuhrparks. Verfasser und Genehmigender des Aktenvermerks bzw. der darin enthaltenen Festlegungen waren nicht eindeutig nachvollziehbar.

Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Leasingaustauschpläne existierten nicht.

Der LAD-Fuhrpark legte die Leasingaustauschpläne 2013 bis 2015 vor. Die Leasingaustauschpläne 2008 bis 2012 samt den zugehörigen Genehmigungen waren nicht vorhanden. Protokolle der Planungsbesprechungen mit dem Leasinggeber lagen ebenfalls nicht vor.

(3) Der LAD-Fuhrpark bezog die PKW-Nutzer in die Erstellung der Leasingaustauschpläne in unterschiedlicher Form ein. Dies erfolgte im Rahmen von Besprechungen oder mittels Anschreiben. Durchgängige Dokumentationen über den Abstimmungsprozess existierten nicht.

Vereinzelt waren PKW-Nutzer in die Erstellung der Leasingaustauschpläne nicht eingebunden. Zum Teil stützte sich der LAD-Fuhrpark auf mündliche Festlegungen mit ehemaligen Abteilungsvorständen.

(4) Das Referat FtB/Abt. 8 war für die KFZ-Beschaffung der Abteilungen 4b, 8 und 9 verantwortlich. Die Genehmigung der Bestellakte oblag dem Baudirektor bzw. dem politischen Referenten.<sup>119</sup>

Die PKW-Bedarfsplanung war Bestandteil der KFZ-Bedarfsplanung. Diese umfasste im Wesentlichen:

- KFZ- und Geräteanschaffungsprogramme (KFZ-Programme),
- Investitions- und Rücklagenzeitpläne (IR-Pläne) sowie
- KFZ-Austausch- und Leasingpläne (KFZ-Pläne).

Spezifische Richtlinien für die Erstellung, Genehmigung und Dokumentation der KFZ-Bedarfsplanung waren in der Abteilung 8 nicht vorhanden.

<sup>118</sup> Vgl. Abschnitt 2.6.

<sup>119</sup> Die Bestellgrenze lag bei 72.000 EUR pro Bestellakt.

Die jährlichen KFZ-Programme des Referats FtB/Abt. 8 bildeten die Grundlage der KFZ-Beschaffung für die drei o.a. technischen Abteilungen. Sie berücksichtigten die Anforderungen der Bau- und Betriebsdienstleistungszentren Nord und Süd (BBN und BBS)<sup>120</sup> und basierten auf den Besprechungen mit dem Baudirektor.

Die Genehmigung der KFZ-Programme 2008 bis 2013 erfolgte durch den politischen Referenten.

Die IR-Pläne dienten als mehrjährige Vorschaurechnung über den Investitionsbedarf. Sie beinhalteten den künftigen KFZ-Bedarf mit den zugehörigen Ausgaben. Nach Auskunft des Referats FtB/Abt. 8 erfolgte die Erstellung der IR-Pläne im Einvernehmen mit dem Baudirektor.

Die KFZ-Pläne beinhalteten den jährlichen Tauschmodus der PKW. Das Referat FtB/Abt. 8 erarbeitete diese Pläne jährlich in Abstimmung mit dem Baudirektor, den Abteilungsvorständen und den HR-Leitern. Bei den Leasing-PKW fanden zusätzlich Planungsbesprechungen mit dem Leasinggeber statt.

Das Referat FtB/Abt. 8 legte die IR-Pläne über den Zeitraum 2006 bis 2017 und die KFZ-Pläne der Jahre 2008 bis 2013 vor. Über die Planungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsprozesse lagen keine durchgängigen Dokumentationen vor.

(5) Der LAD-Fuhrpark stimmte die Leasingaustauschpläne nicht mit dem KFZ-Vergabekoordinator und dem Leiter des Referats FtB/Abt. 8 ab. Diesen waren die Leasingaustauschpläne nicht bekannt.<sup>121</sup>

(6) Die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten fand in der PKW-Bedarfsplanung des Landes Burgenland, v.a. des LAD-Fuhrparks und Referats FtB/Abt. 8, keine explizite Berücksichtigung.

(7) Die Wirtschaftlichkeit einer KFZ-Beschaffung war von den Fahrzeuggesamtkosten abhängig. Hierzu zählten u.a. Steuern und Abgaben.<sup>122</sup> Kostenoptimierungen waren dabei insbesondere durch die Auswahl von KFZ mit einer geringen Normverbrauchsabgabe (NoVA) möglich.

Die NoVA basierte auf dem Normverbrauchsabgabegesetz 1991 (NoVAG 1991)<sup>123</sup>. Sie fiel dann an, wenn ein KFZ in Österreich an Kunden geliefert oder erstmals zum Verkehr zugelassen worden war. Steuergegenstand waren u.a. PKW und andere hauptsächlich zur Personenbeförderung gebaute KFZ. Auch Leasingfahrzeuge unterlagen der NoVA.<sup>124</sup>

Bestimmte Fahrzeuge waren von der NoVA befreit. Dazu gehörten z.B. elektrisch oder elektrohydraulisch betriebene Fahrzeuge.

<sup>120</sup> BBN und BBS waren nachgeordnete Dienststellen der Abteilung 8.

<sup>121</sup> Die Planungsbesprechungen mit dem Leasinggeber fanden getrennt statt.

<sup>122</sup> Vgl. Abschnitt 3.11.

<sup>123</sup> BGBl. Nr. 695/1991 idgF.

<sup>124</sup> In den Einzelverträgen der Leasing-PKW war die NoVA ausgewiesen.

Für die Höhe der NoVA waren der Nettokaufpreis, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß<sup>125</sup> maßgeblich.

Ein niedriger Nettokaufpreis, Kraftstoffverbrauch bzw. Schadstoffausstoß reduzierte die NoVA.<sup>126</sup>

Nachweise über Kostenoptimierungen bei der NoVA durch gezielte Berücksichtigung bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten bei der PKW-Bedarfsplanung legte das Land Burgenland nicht vor.

- 3.14.2 Zu (1) Der BLRH kritisierte, dass keine konsolidierte PKW-Bedarfsplanung auf Landesebene auf Basis einer übergeordneten KFZ-Bedarfsplanung vorlag.

Der BLRH empfahl, eine konsolidierte PKW-Bedarfsplanung auf Landesebene zu erstellen. Diese sollte sich widerspruchsfrei von einer übergeordneten KFZ-Bedarfsplanung ableiten.<sup>127</sup>

Zu (2) Der BLRH kritisierte, dass der LAD-Fuhrpark der PKW-Beschaffung keine umfassende Bedarfsplanung zugrunde legte. Diese war auf die Erstellung jährlicher Leasingaustauschpläne beschränkt.

Der BLRH beanstandete, dass der LAD-Fuhrpark über keine spezifischen Richtlinien für die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der PKW-Bedarfsplanung verfügte. Der LAD-Fuhrpark legte seiner Planung u.a. einen handschriftlichen Aktenvermerk vom 20.09.2010 zugrunde. Ersteller und Genehmigender des Aktenvermerks bzw. der darin enthaltenen Festlegungen waren nicht eindeutig nachvollziehbar.

Die Leasingaustauschpläne von 2008 bis 2012 lagen nicht vor. Weiters fehlten nachvollziehbare Dokumentationen der Planungsbesprechungen mit dem Leasinggeber.

Der BLRH empfahl, der PKW-Beschaffung des LAD-Fuhrparks eine umfassende und transparente Bedarfsplanung voranzustellen. Für die Erstellung, Inhalte und Dokumentation sollten präzise Richtlinien erlassen werden. Maßgebliche Entscheidungen wären von der Bgld. LReg zu beschließen.

Zu (3) Der BLRH bemängelte, dass die Einbeziehung der PKW-Nutzer in die Bedarfsplanung des LAD-Fuhrparks uneinheitlich und lückenhaft dokumentiert war.

Der BLRH empfahl, die PKW-Nutzer regelmäßig in die Bedarfsplanung einzubeziehen. Der gesamte Planungsprozess wäre nachvollziehbar zu dokumentieren.

Zu (4) Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass das Referat FtB/Abt. 8 über keine spezifischen Richtlinien für die Erstellung, Genehmigung und Dokumentation der KFZ-Bedarfsplanung verfügte. Zudem fehlten durchgängige Dokumentationen über die Planungs-, Entscheidungs- und Genehmigungsprozesse der IR- und KFZ-Pläne.

<sup>125</sup> CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- bzw. Partikel-Ausstoß.

<sup>126</sup> Der Schadstoffausstoß bewirkte bei Unterschreitung/Überschreitung bestimmter Grenzwerte gegebenenfalls eine Steuergutschrift (Bonus) bzw. eine höhere Steuerlast (Malus).

<sup>127</sup> Vgl. Abschnitt 2.6.

Der BLRH empfahl, die Erstellung, Genehmigung und Dokumentation der KFZ-Bedarfsplanung durch das Referat FtB/Abt. 8 zu formalisieren.

Zu (5) Der BLRH vermerkte kritisch, dass der LAD-Fuhrpark die Leasingaustauschpläne nicht mit dem KFZ-Vergabekoordinator abstimme. Insbesondere bestand keine standardisierte Vernetzung zwischen dem LAD-Fuhrpark und dem Referat FtB/Abt. 8 bei der Beschaffung der Leasing-PKW.

Der BLRH empfahl, die Bedarfsplanung mit dem KFZ-Vergabekoordinator abzustimmen. In diesem Zusammenhang verwies der BLRH auf die erforderliche konsolidierte Bedarfsplanung auf Landesebene.

Zu (6) Der BLRH vermerkte kritisch, dass die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in der PKW-Bedarfsplanung des Landes Burgenland keine explizite Berücksichtigung fanden.

Der BLRH empfahl, personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung explizit einzubeziehen.

Zu (7) Der BLRH bemängelte, dass die Nutzung steuerlicher Vorteile durch gezielte Auswahl bestimmter Fahrzeugmodelle oder Antriebsarten nicht dokumentiert war. Inwieweit steuerliche Aspekte in der PKW-Bedarfsplanung zwischen 2008 und 2013 berücksichtigt waren, konnte der BLRH nicht beurteilen.

Der BLRH empfahl, steuerliche Aspekte bei PKW-Bedarfsplanung nachweislich einzubeziehen und steuerliche Vorteile weitgehend zu nutzen.

- 3.14.3 Das Land Burgenland äußerte sich diesbezüglich wie folgt:  
*„Hinsichtlich der Leasingaustauschpläne darf festgehalten werden, dass solche Unterlagen beim „Leasingunternehmen“ vorliegen bzw. vorlagen. (ad 2)*

*Um eine noch direktere Aussagekraft zu erreichen wird ab dem Jahr 2013 ein von der Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste verfeinerter und noch mehr auf die ho. Notwendigkeiten abgestimmter Leasingaustauschplan erstellt. (ad 2)*

*Hinsichtlich der Beanstandung des BLRH betreffend der Planung des LAD-Fuhrpark wird darauf hingewiesen, dass die Leasingaustauschpläne, welche insbesondere auf der FPM-Vereinbarung basieren, die Grundlage für die Budgetierung durch den LAD-Fuhrpark bilden. Zum Teil fließen aber in die Kaufentscheidung auch besondere Erfordernisse hinsichtlich der vorgesehenen Tätigkeit der Personen (z.B. Forstinspektion), denen ein Fahrzeug zugeteilt wird, mit ein. (ad 2)*

*Hinsichtlich der Tatsache, dass vereinzelt PKW Nutzer in die Erstellung der Leasingaustauschpläne nicht eingebunden waren, darf festgestellt werden, dass es sich dabei um Fahrzeuge gehandelt hat, die diesen Stellen von ho. lediglich aus dem LAD Fuhrpark zur Verfügung gestellt wurden. Natürlich wurden aber mit diesen Stellen vor dem Ankauf informelle Gespräche geführt. (ad 3)*

*Hinsichtlich der Kritik, ho. hätte sich beim Ankauf der Fahrzeuge nicht an Veränderungen im Personalstand orientiert, darf festgehalten werden, dass dies in Form eines permanenten Kontaktes mit der Personalabteilung durchaus geschehen ist. Hier wurde vor allem gemeinsam mit dieser Abteilung die Reisekosten und hier v.a. die Bewegungsart beobachtet und bei der Fahrzeugzuteilung berücksichtigt.*

*Darüber hinaus darf darauf hingewiesen werden, dass mit der relativ geringen Anzahl an Fahrzeugen des Fuhrparks die Bedürfnisse praktisch aller Bediensteten der Landhäuser Alt und Neu abgedeckt werden müssen und somit ein effizienter Fahrzeugeinsatz gesichert erscheint. (ad 6)*

*Der BLRH urgiert im Bericht immer wieder fehlende Grundsatzrichtlinien für die Beschaffungsstelle für eine konsolidierte Beschaffungsplanung (Erstellung, Genehmigung, Dokumentation...) und die damit verbundene Formalisierung des Beschaffungsvorganges.*

*Genaue schriftliche Vorgaben seitens des Dienstgebers sind für zukünftige Beschaffungsvorgänge in diesem Bereich vorgesehen. Eine Beschaffungsrichtlinie für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen in der Abteilung 8 wird derzeit ausgearbeitet. (ad 4)".*

- 3.14.4 Der BLRH stellte fest, dass die Äußerungen der geprüften Stelle hinsichtlich der Leasingaustauschpläne widersprüchlich und nicht nachvollziehbar waren. Die Einbeziehung der KFZ-Nutzer, der personellen Entwicklungen und der Anzahl der Außendienste bzw. Reisekosten in die KFZ-Bedarfsplanung beurteilte der BLRH in Abschnitt 3.14.1 und 3.14.2.

Die geplante Umsetzung seiner Empfehlung durch die Abteilung 8 beurteilte der BLRH positiv.

Zusammenfassend hielt der BLRH seine o.a. Kritik und Empfehlungen aufrecht.

### 3.15 Abweichungsanalysen

- 3.15.1 (1) Umfassende Abweichungsanalysen bei der PKW-Beschaffung nahm das Land Burgenland nicht vor. Ein abteilungsübergreifendes Berichtswesen war nicht vorhanden. Entsprechende Vorschriften darüber existierten nicht.

(2) Der Leiter des Referats FtB/Abt. 8 führte Plan/Ist-Analysen durch und legte diese der KFZ-Bedarfsplanung zugrunde.<sup>128</sup>

<sup>128</sup> Vgl. Abschnitt 3.14.

- 3.15.2 Zu (1) Der BLRH stellte kritisch fest, dass das Land Burgenland keine Abweichungsanalysen bei der PKW-Beschaffung vornahm. Er wies darauf hin, dass die Beschaffungsverfügung 2005 die Durchführung von Abweichungsanalysen vorsah.<sup>129</sup>

Der BLRH empfahl, Abweichungsanalysen vorzunehmen und in diesem Zusammenhang Monats-, Quartals- oder Jahresberichte zu erstellen. Plan/Ist-Abweichungen wären darin entsprechend zu begründen. Ferner verwies er auf seine Empfehlungen gemäß Abschnitt 1.7. Die Abweichungsanalysen wären bei der Bedarfsplanung zu berücksichtigen.

- 3.15.3 Das Land Burgenland teilte in diesem Zusammenhang mit:  
*„Hinsichtlich jener Fahrzeuge, die den LAD-Fuhrpark betreffen, darf mitgeteilt werden, dass alle Ankäufe unter besonderer Beachtung des Leasingaustauschplanes getätigt wurden.“*
- 3.15.4 Der BLRH konnte keinen schlüssigen Zusammenhang zwischen den Ausführungen der geprüften Stelle und seinen Feststellungen herstellen. Daher verwies er auf seine o.a. Kritik und Empfehlungen.

### 3.16 Miete vs. Leasing

- 3.16.1 Die Sitzungs- und Bestellakte des Landes Burgenland für die Leasing-PKW gingen von einem Fahrzeugleasing bzw. einer Leasingfinanzierung aus. Der LAD-Fuhrpark und das Referat FtB/Abt. 8 bezeichneten die Ausgaben für diese PKW als Leasingraten oder Leasingausgaben.<sup>130</sup>

In den Benützungsoverlassungserklärungen im Rahmen der Zulassung war das Land Burgenland als Leasingnehmer und die PKW als Leasingobjekte angeführt.

Die zwischen dem Land Burgenland und dem Kreditinstitut gemäß § 1 Abs. 4 FPM-Vereinbarung abgeschlossen Einzelverträge waren als KFZ-Mietverträge tituliert. Das darin festgelegte Entgelt umfasste u.a. ein Mietentgelt.

In den Abrechnungs- und Buchhaltungsunterlagen des Landes Burgenland fanden sich die Bezeichnungen wie z.B. Miete, Finanz- und Leasingrate.

Das Land Burgenland teilte dazu am 24.07.2014 u.a. mit: *„Die Verträge sind aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht, Mietverträge!“*

- 3.16.2 Der BLRH vermerkte kritisch, dass der Vertragstyp der auf Grund der FPM-Vereinbarung beschafften PKW nicht eindeutig nachvollziehbar war. Die Auskünfte und Unterlagen der Beschaffungsstellen referenzierten sowohl auf ein Leasing- als auch ein Mietverhältnis.

Der BLRH empfahl, den Vertragstyp der PKW-Beschaffung klar zu definieren und die betreffenden Beschlüsse, Verträge und Abrechnungen darauf abzustimmen.

- 3.16.3 Das Land Burgenland nahm dazu wie folgt Stellung:  
*„In Zukunft wird darauf geachtet werden, dass der Vertragstyp der PKW-Beschaffung klar definiert ist und die betreffenden Beschlüsse darauf abgestimmt sind.“*

<sup>129</sup> Vgl. Abschnitt 1.7.

<sup>130</sup> Vgl. Abschnitt 3.6.

## 3.17 LVA, RA

3.17.1 (1) Das Land Burgenland budgetierte und verbuchte die Ausgaben für die Leasing-PKW unter folgenden Voranschlagstellen (VAST):

KFZ-Beschaffungsstelle	VAST	Bezeichnung
LAD-Fuhrpark	1/020213/0401	Anschaffung von Kraftfahrzeugen, "Ankauf oder sonst. Finanzierungsvarianten v. PKWs"
Referat FtB	1/024103/0401	Bundesstraßenbau, Bauleit.- u. Projektierungsk., zentrale Verwaltung, "Anschaffung von PKW"
	1/611433/0401	Baudirektion, zentrale Verwaltung, "Anschaffung von Kraftfahrzeugen"

Tab. 13

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Im LVA und RA waren die Ausgaben für die Leasing-PKW unter der Klasse 0 und somit als Anlagen des Landes Burgenland ausgewiesen. Eigentümer der PKW war allerdings der Leasinggeber (Kreditinstitut). Gemäß Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 1997 (VRV 1997)<sup>131</sup> waren Miet- und Pachtzinse unter der Klasse 7 darzustellen.

(2) Die VAST 1/024103/0401 und 1/611433/0401 beinhalteten neben den Ausgaben für die Leasing-PKW auch die Ausgaben für die gekauften PKW (Anschaffungskosten). Die Ausgaben für die Leasing-PKW waren im LVA und RA nicht direkt ersichtlich.<sup>132</sup>

Nachstehende Tabelle stellt die unter den beiden o.a. VAST budgetierten<sup>133</sup> und verbuchten Ausgaben gegenüber:

Ausgaben	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008-2013
	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]	[EUR]
VA	163.900	163.900	163.900	163.900	163.900	173.900	993.400
RA	164.617	158.067	225.725	291.104	292.166	275.894	1.407.573
<b>Differenz [EUR]</b>	<b>717</b>	<b>-5.833</b>	<b>61.825</b>	<b>127.204</b>	<b>128.266</b>	<b>101.994</b>	<b>414.173</b>
<b>Differenz [%]</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>38</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>59</b>	<b>42</b>

Tab. 14

Quelle: LVA, RA; Darstellung: BLRH

Das Referat FtB/Abt. 8 teilte dazu mit Schreiben vom 30.07.2014 mit: „Im Zuge der budgetmäßigen Neustrukturierung des Voranschlages der Abt.8 Straßen-, Maschinen- und Hochbau ab 2014 wurde in Zusammenarbeit mit der Abteilung 1 (Personal) u. Abteilung 3 (Finanzen und Buchhaltung) eine transparente, bedarfsorientierte und nachvollziehbare Budgetierung geschaffen. Betreffend der Beschaffung des Fuhrparks wurden separate VAST für den Direktkauf der PKWs und für das PKW-Leasing installiert und in entsprechender Höhe dotiert, die für alle 3 technischen Abteilungen vorgesehen sind (jedoch nach Finanzstellen getrennt). Im Bereich der Abteilung 4b (Güterwege-, Agrar- u. Forsttechnik) und der Abteilung 9 (Wasser- u. Abfallwirtschaft) werden die jährlich benötigten Budgetmittel aus der bestehenden Rücklage finanziert, die wiederum aus den Einnahmen aller ggst. KFZ-Einsätze gespeist werden.“

3.17.2 Zu (1) Der BLRH stellte kritisch fest, dass das Land Burgenland die Ausgaben für die Leasing-PKW als Vermögenswert verbuchte. Eigentümer der PKW war allerdings der Leasinggeber (Kreditinstitut) und nicht das Land Burgenland.

<sup>131</sup> BGBl. Nr. 787/1996 idgF.

<sup>132</sup> Das Referat FtB/Abt. 8 gab die Ausgaben für die Leasing-PKW im Rahmen der Prüfungshandlungen bekannt.

<sup>133</sup> Gesamtvoranschlag (VA).

Der BLRH empfahl, nach Definition des Vertragstyps (Leasing, Miete)<sup>134</sup> die zugehörigen Ausgaben gemäß den Bestimmungen der VRV im LVA und RA darzustellen.

Zu (2) Der BLRH vermerkte die intransparente Darstellung der Ausgaben für die Leasing-PKW der Abteilungen 4b, 8 und 9 im LVA sowie RA 2008 bis 2013.

Zudem spiegelte der LVA nicht den tatsächlichen Bedarf der PKW-Beschaffung wider. Der BLRH vermerkte dazu jährliche Plan/Ist-Abweichungen von bis zu rd. 78%.

Der BLRH hob positiv hervor, dass die Abteilung 8 während der Prüfungshandlungen Maßnahmen zur transparenten, bedarfsorientierten und nachvollziehbaren Budgetierung ab dem Jahr 2014 einleitete.

Der BLRH empfahl, die Ausgaben für die Leasing-PKW im LVA und RA transparent darzustellen. Die Budgetierung sollte sich ferner am tatsächlichen Bedarf bzw. an der Bedarfsplanung orientieren.

3.17.3 Das Land Burgenland teilte in diesem Zusammenhang mit:

*„Der BLRH stellt im Bericht kritisch fest, dass das Land Burgenland die Ausgaben für Leasing- PKW als Vermögenswert verbuchte. Eigentümer der Leasing-PKW ist der Leasinggeber (Kreditinstitut) und nicht das Land Burgenland. Außerdem wird festgestellt, dass die Verträge aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht Mietverträge sind.*

*Um die Ausgaben für Leasing- und Kauffahrzeuge möglichst transparent darzustellen, hat die Abteilung 8 ihrerseits mit Beginn des Budgetjahres 2014 durch Trennen der Ausgaben und Anlegen separater FIPOS bereits die notwendigen Voraussetzungen dazu geschaffen:*

*FIPOS 1/611413 0401.001 Anschaffung von Personenkraftwagen (Kauf)*

*FIPOS 1/611413 0401.002 Anschaffung von Personenkraftwagen (Leasing)*

*Die Ausgaben für die Leasing PKW werden zukünftig gemäß VRV in der Postenklasse 7 (Postengruppe 702\* – sonstige Miet- und Pachtzinse) als Aufwand (nach Maßgabe der Fälligkeit) budgetiert und verbucht. (ad 1)*

*Am 4.11.2014 wurde mittels Schreiben Zl. 8/1.944-10000-7-2014 an die Abteilung 3 Finanzen u. Buchhaltung verfügt, dass ab 2015 die Leasing(Miet)ausgaben nunmehr auf einer neuen FIPOS 1/611413 7020 Sonstige Miet- und Pachtzinsen als reine Mietausgaben verbucht werden. (ad 1)*

*Eine entsprechende Korrektur des Voranschlages 2015 soll mit dem Nachtragsvoranschlag 2015 erfolgen. (ad 1)*

*Die Budgetierung und Verbuchung der Ausgaben für den Ankauf des Anlageguts und des Aufwandes für Leasingfahrzeuge werden zukünftig unter den entsprechenden Posten gemäß VRV erfolgen. Somit ist eine eindeutige und transparente Darstellung gewährleistet. (ad 2)“.*

<sup>134</sup> Vgl. Abschnitt 3.16.



3.17.4 Der BLRH begrüßte die vom Land Burgenland eingeleiteten Maßnahmen.

3.18 Biologische Station Illmitz 3.18.1 (1) Die Poolfahrzeuge des LAD-Fuhrparks standen verschiedenen Dienststellen und Personen zur Verfügung.<sup>135</sup> Hierzu zählte auch die Biologische Station Illmitz (BSI).<sup>136</sup>

Die BSI nutzte von 2008 bis 2013 nachstehende Leasing-PKW:

Nr.	Laufzeit
1	30.10.2006 bis 22.01.2010
2	13.04.2010 bis 31.12.2013
3	04.09.2007 bis 29.01.2014

Tab. 15

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

(2) Nach Auskunft des LAD-Fuhrparks leistete er die Leasingentgelte für alle PKW seines Zuständigkeitsbereichs.<sup>137</sup>

Die PKW Nr. 1 und 3 waren davon ausgenommen. Die Leasingentgelte für diese beiden PKW zahlte die BSI<sup>138</sup> und jene für PKW-Nr. 2 der LAD-Fuhrpark.<sup>139</sup>

Schriftliche Festlegungen über die Zuständigkeiten der Beschaffung, Verwaltung und Entgeltabrechnung der o.a. PKW existierten nicht.

(3) Die Abrechnung der Leasingentgelte für PKW Nr. 1 bis 3 durch die BSI und den LAD-Fuhrpark war anhand der Unterlagen nachvollziehbar. Diesen war allerdings auch die Zahlung von Leasingraten für PKW-Nr. 2 von April bis Juni 2013 iHv. insgesamt 605,43 EUR durch die BSI zu entnehmen.

Der Leiter der BSI teilte dazu mit Schreiben vom 03.06.2014 u.a. mit:

- „[...] Ab meiner provisorischen Leitertätigkeit mit Jänner 2012 habe ich für die „Sachliche Richtigkeit“ der Leasingraten gezeichnet (nicht aber für die rechnerische Richtigkeit).“
- Sämtliche Leasing-Verträge wurden [...] von der LAD bzw. Garage (ohne Abt 5/III beizuziehen) mit dem Leasingpartner verhandelt und abgeschlossen. Für das genannte Zeitfenster liegen keine Leasingverträge (oder Kopien) an der Biologischen Station auf.
- Die Kriterien bzw. das Anforderungsprofil für die Wagen, die 2014 von der LAD bzw. Garage geleast wurden, wurden ca. 6 Monate vor der Anschaffung bei Besprechungen zwischen LAD bzw. Garage und der Biologischen Station erfragt.<sup>140</sup>

(4) In den Inventarlisten des LAD-Fuhrparks war PKW-Nr. 1 und 2 verzeichnet. PKW-Nr. 3 war darin nicht erfasst.

<sup>135</sup> Vgl. Abschnitt 2.4, 3.2 und 3.4.

<sup>136</sup> Die BSI war eine nachgeordnete Dienststelle der Abteilung 5-Anlagenrecht, Umweltschutz und Verkehr.

<sup>137</sup> Vgl. Abschnitt 2.4, 3.2 und 3.4.

<sup>138</sup> Vgl. VASSt 1/2890097020.

<sup>139</sup> Vgl. VASSt 1/020213/0401.

<sup>140</sup> Unterstreichungen BLRH.

- 3.18.2 Zu (2, 3) Der BLRH bemängelte die uneinheitliche Abrechnung der Leasingentgelte für die Poolfahrzeuge des LAD-Fuhrparks am Beispiel der BSI. Insbesondere bestanden keine schriftlichen Festlegungen über die Zuständigkeiten der Beschaffung, Verwaltung und Entgeltabrechnung der PKW.

Der LAD-Fuhrpark und die BSI leisteten für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte.

Der BLRH wies kritisch darauf hin, dass der BSI die betreffenden Einzelverträge nicht vorlagen. Sie führte nach eigenen Aussagen zumindest ab Jänner 2012 keine umfassende Rechnungsprüfung durch. Auf welcher Grundlage die Zahlungsanweisung für die PKW erfolgte, konnte der BLRH nicht nachvollziehen.

Der BLRH verwies auf das fehlende Monitoring im Beschaffungswesen.<sup>141</sup>

Der BLRH empfahl, die Abrechnung der PKW-Leasingraten zu vereinheitlichen bzw. klar zu regeln. Dabei wären die internen Kontrollmechanismen umfassend zu evaluieren und an die Erfordernisse anzupassen.

Zu (4) Der BLRH vermerkte kritisch, dass die Inventarlisten des LAD-Fuhrparks unvollständig waren.

Der BLRH empfahl, auf die Vollständigkeit der Inventarlisten zu achten und sämtliche KFZ-Bestände nachvollziehbar zu erfassen.<sup>142</sup>

- 3.18.3 Das Land Burgenland gab dazu nachstehende Stellungnahme ab:  
*„Hinsichtlich der Kritik, dass sowohl der LAD-Fuhrpark als auch die Biologische Station für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte geleistet hätte, darf folgendes mitgeteilt werden: Hierbei handelte es sich um ein Fahrzeug, welches im April 2013 ausgetauscht wurde und der Biologischen Station zur Verfügung gestellt wurde. Gemäß den entsprechenden Leasingbestimmungen wurden die Leasingraten für dieses Auto ab dem April aus dem Budget des LAD-Fuhrparks beglichen. Aufgrund eines Missverständnisses in der Biologischen Station (ausgelöst durch einen Krankheitsfall) wurden irrtümlicherweise auch von der Biologischen Station die Leasingraten für das bereits abgemeldete Fahrzeug weiterbezahlt. Aufgrund des zwischen der [...] und der LAD-Fuhrparkleitung bestehenden Informations- und Kontaktwesens erlangte die Garagenleitung Kenntnis von dieser Doppelzahlung, worauf diese sofort entsprechende Maßnahmen einleitete. Diese waren: Sofortige Beendigung der Doppelzahlung durch die Biologische Station und Retournierung der zu viel geleisteten Zahlungen an die Biologische Station. In diesem Zusammenhang darf mitgeteilt werden, dass gerade dieser Fall im Rahmen der Überprüfung den Prüforganen des LRH vollständig dargestellt wurde.*

*Für jeden Kunden gibt es eine eigene Kundennummer. Ein Fahrzeug, das im System der [...] erfasst ist, kann nicht doppelt angelegt werden, da jedes Fahrzeug mit Kennzeichen und Fahrgestellnummer eingetragen wird. Das Computersystem lässt auf Grund der Kundennummer keine doppelte Eingabe bzw. Verrechnung zu.*

<sup>141</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

<sup>142</sup> Vgl. Abschnitt 1.4.

*Im vorliegenden Fall der BSI sollten die Empfehlungen des BLRH aufgegriffen und umgesetzt werden. Eine Zentralisierung der Anschaffung und Abrechnung der Leasingfahrzeuge bei der LAD wäre aus ho. Sicht von Vorteil und würden Mehrgleisigkeiten und Überschneidungen wie auch Doppelzahlungen vermeiden. Allerdings sollte dabei so wie bisher gewährleistet werden, dass das jeweilige Anforderungsprofil für die Fahrzeuge nur im Einvernehmen mit der ho. Dienststelle festgelegt wird, damit die angeschafften Fahrzeuge auch den Anforderungen der Dienststelle entsprechen. (ad 2, 3)*

*Hinsichtlich der die Biologische Station Illmitz betreffenden Aufstellung und der Kritik, dass in den Inventarlisten des LAD-Fuhrparks ein Fahrzeug nicht erfasst gewesen wäre, darf folgendes mitgeteilt werden: PKW Nr. 3 war im Bestand der Biologischen Station Illmitz und wurde auch dort inventarisiert. (ad 4)“.*

- 3.18.4 Der BLRH stellte klar, dass der LAD-Fuhrpark und die BSI für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte leisteten. Dies stellte er im Rahmen seiner Prüfungshandlungen anhand der Unterlagen fest. Die von der geprüften Stelle dargestellte Vorgehensweise bei der Identifikation und Beseitigung dieses „[...] Missverständnisses in der Biologischen Station [...]“ iSd. Beendigung der Doppelzahlung und Rückverrechnung des Fehlbetrags konnte der BLRH mangels Dokumentation nicht näher verifizieren.

Hinsichtlich der Inventarlisten und Fahrzeugbestände verwies der BLRH neuerlich auf die fehlenden schriftlichen Festlegungen über die Zuständigkeiten der Beschaffung, Verwaltung und Entgeltabrechnung der PKW.

Der BLRH sah daher keine Veranlassung von seiner o.a. Kritik und seinen Empfehlungen abzugehen.

### 3.19 LSR-Präsident

- 3.19.1 (1) Das Land Burgenland stellte dem Amtsführenden Präsidenten des Bgld. Landesschulrats (LSR-Präsident) im Überprüfungszeitraum einen PKW mit Chauffeur zur Verfügung.

Von 2008 bis 2013 fanden folgende Fahrzeugwechsel statt:

Nr.	Betrachtungszeitraum
1	01.01.2008 bis 31.12.2008
2	01.01.2009 bis 31.03.2011
3	01.04.2011 bis 30.09.2013
4	01.10.2013 bis 31.12.2013

Tab. 16

Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Die PKW waren Leasing-PKW und stammten aus dem Fahrzeugpool des LAD-Fuhrparks. Die Bruttokaufpreise der PKW wichen voneinander ab.

(2) Für die Bereitstellung der PKW hatte der LSR-Präsident an das Land Burgenland einen monatlichen Benützungsbeitrag iHv. 1,5 % des Anschaffungspreises zu entrichten. Dies erfolgte in Anlehnung an die Bestimmungen des § 8 Bgld. Landesbezügegesetz (Bgld. LBG)<sup>143</sup>.

(3) Das Bgld. LBG regelte die Bezüge des Landeshauptmanns, des Landeshauptmannstellvertreters, der Mitglieder der Bgld. LReg und des Bgld. Landtages, dem LSR-Präsidenten und dem Vizepräsidenten des Landesschulrats für Burgenland sowie dem Direktor des BLRH.

Gemäß § 8 Abs. 1 und 2 Bgld. LBG gebührte dem Präsidenten des Bgld. Landtages und den Regierungsmitgliedern ein Dienstwagen. Diese hatten dafür einen monatlichen Beitrag von 1,5 % des Anschaffungspreises dieses Dienstwagens zu leisten.<sup>144</sup>

Der LSR-Präsident war von den Bestimmungen des § 8 Bgld. LBG nicht umfasst.

(4) Das Land Burgenland vereinnahmte den monatlichen Benützungsbeitrag des LSR-Präsidenten unter der VASSt 2-020005-8270-001. Gemäß den Buchhaltungsunterlagen betrug der vom LSR-Präsidenten von Jänner 2008 bis Dezember 2013 geleistete Benützungsbeitrag 1,5% des Bruttokaufpreises für PKW-Nr. 1. Die Kostenvorschreibung des Landes Burgenland erfolgte mit Schreiben der LAD-Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit und Zentrale Dienste vom 20.06.2006.

(5) Das Land Burgenland passte den Benützungsbeitrag des LSR-Präsidenten nicht an die (höheren) Bruttokaufpreise der drei weiteren PKW<sup>145</sup> an. Dem Land Burgenland entstand daraus ein Fehlbetrag von zumindest rd. 4.668 EUR.<sup>146</sup>

3.19.2 Zu (1-3) Der BLRH stellte die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR-Präsidenten grundsätzlich in Frage. Er betrachtete dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass gemäß den Bestimmungen des § 8 Bgld. LBG ausschließlich dem Präsidenten des Bgld. Landtages und den Mitgliedern der Bgld. LReg ein Dienstwagen gebührte.

Der BLRH empfahl, die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR-Präsidenten auf Basis einer Gesamtkostenbetrachtung<sup>147</sup> zu evaluieren. Diese Gesamtkostenbetrachtung wäre einem Kostenvergleich mit unterschiedlichen Nutzungsmodellen<sup>148</sup> zu unterziehen. Im Fall der weiteren Fahrzeug- und Personalbereitstellung durch das Land Burgenland wären klare rechtliche Grundlagen zu schaffen.

Zu (4, 5) Der BLRH kritisierte, dass das Land Burgenland den vom LSR-Präsidenten zu entrichtenden Benützungsbeitrag nicht an die ab dem Jahr 2009 erfolgten Fahrzeugwechsel bzw. die (höheren) Bruttokaufpreise anpasste. Dem Land Burgenland entstand dadurch ein Fehlbetrag von zumindest rd. 4.668 EUR.

<sup>143</sup> LGBl. Nr. 12/1998 idgF.

<sup>144</sup> Die Höhe des Benützungsbeitrags war mit 7 % des Ausgangsbetrags nach § 2 leg. cit. begrenzt.

<sup>145</sup> PKW Nr. 2, 3 und 4.

<sup>146</sup> Nominalwert. Betrachtungszeitraum Jänner 2009 bis Dezember 2013.

<sup>147</sup> Vgl. Abschnitt 3.11.

<sup>148</sup> Z.B. KFZ mit/ohne Privatnutzung, KFZ-Nutzung mit/ohne Chauffeur, Nutzung aus Fahrzeugpool und KFZ-Modell-/Ausstattung.

Der BLRH empfahl, Benützungsbeträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen ausschließlich auf Grund der zu schaffenden rechtlichen Grundlagen einzuheben und entsprechend anzupassen.

- 3.19.3 Das Land Burgenland äußerte sich dazu wie folgt:  
*„Den Empfehlungen des BLRH wird nachgekommen und nach Abschluss der Evaluierung eine entsprechende Anpassung der Regelung vorgenommen. (ad 1-3)*

*Hinsichtlich der Nichtanpassung des vom LSR-Präsidenten zu entrichtenden Benützungsbetrages an die neuen Bruttokaufpreise darf mitgeteilt werden, dass zwischenzeitlich eine Nachzahlung eingeleitet wurde und diese auch erfolgte. (ad 4, 5)“.*

### 3.20 Werbefahrzeuge

- 3.20.1 (1) Ein externes Unternehmen für Sport- und Öffentlichkeitswerbung stellte den LFS Eisenstadt und Neusiedl am See im Überprüfungszeitraum Fahrzeuge zu Werbezwecken zur Verfügung (Werbefahrzeuge).

Die Finanzierung der Werbefahrzeuge erfolgte durch externe Werbeträger. Die LFS hatten die Kosten für Zulassung, Versicherung, Betrieb, Reparatur und laufende Steuern für diese Fahrzeuge zu tragen.

(2) Die LFS Eisenstadt erhielt im Jahr 2002 ein Werbefahrzeug, im Jahr 2008 fand ein Fahrzeugwechsel statt.

Rechtliche Grundlage für die Bereitstellung der Werbefahrzeuge bzw. den Fahrzeugwechsel bildete der Pachtvertrag vom 20.11.2002. Diesen unterfertigte der politische Referent am 30.10.2002. Den Fahrzeugwechsel kündigte das Unternehmen für Sport- und Öffentlichkeitswerbung der LFS Eisenstadt mit Schreiben vom 27.05.2008 an.

Über den Pachtvertrag vom 20.11.2002 lag kein Beschluss der Bgld. LReg gemäß § 2 Abs. 26 GeOL vor.

(3) Die LFS Neusiedl am See verfügte von 2002 bis 2007 und von 2007 bis 2012 über ein Werbefahrzeug. Das bis 2012 genutzte Fahrzeug kaufte das Land Burgenland vom Unternehmen für Sport- und Öffentlichkeitsarbeit in diesem Jahr um 7.560 EUR.

Rechtliche Grundlage für die Bereitstellung der Werbefahrzeuge bildeten die Pachtverträge vom 30.11.2001 und 11.06.2007. Den Pachtvertrag 2001 unterfertigte der politische Referent ohne Datierung. Den Pachtvertrag 2007 unterzeichnete der Direktor der LFS Neusiedl am See am 11.06.2007.

Beschlüsse der Bgld. LReg gemäß § 2 Abs. 26 GeOL betreffend die Pachtverträge 2001 und 2007 waren nicht vorhanden.

Den Fahrzeugkauf im Jahr 2012 iHv. 7.560 EUR genehmigte die Bgld. LReg mit Beschluss vom 13.11.2012. Grundlage bildete die Fahrzeugbewertung einer KFZ-Werkstätte. Den Kaufvertrag unterfertigte der politische Referent entsprechend dem o.a. Regierungsbeschluss am 15.11.2012.

- 3.20.2 Zu (1) Der BLRH stellte die Bereitstellung von Werbefahrzeugen für Landesdienststellen durch externe Unternehmen am Beispiel der LFS Eisenstadt und Neusiedl am See grundsätzlich in Frage.

Der BLRH empfahl, die Bereitstellung externer Werbefahrzeuge auf Vereinbarkeit mit den Compliance-Regelungen des Landes Burgenland zu prüfen. Auf dieser Grundlage sollten verbindliche Richtlinien auf Landesebene beschlossen werden.

Zu (2, 3) Der BLRH kritisierte, dass den Pachtverträgen über die Bereitstellung der Werbefahrzeuge für die LFS Eisenstadt und Neusiedl am See keine Beschlüsse der Bgld. LReg gemäß § 2 Abs. 26 GeOL zugrunde lagen.

Der BLRH empfahl, bei der KFZ-Beschaffung die Bestimmungen der GeOL einzuhalten.

- 3.20.3 Das Land Burgenland äußerte sich in diesem Zusammenhang wie folgt:

*Der BLRH legte seinen Prüfungszeitraum von 2008 bis 2013 fest, wodurch die Betrachtung des per 2002 abgeschlossenen Pachtvertrages, welcher bereits im Jahr 2007 endete, also vor Beginn des Prüfungszeitraums, für die Prüfungsdarstellung als irrelevant zu sehen ist. (ad 2, 3)*

*Bezüglich des "Werbefahrzeuges" werden seitens der zuständigen Abteilung erforderliche Maßnahmen ergriffen (Herbeiführung eines Beschlusses) und insofern der Mangel behoben. (ad 2, 3)".*

- 3.20.4 Der BLRH entgegnete, dass es der geprüften Stelle keinesfalls oblag, darüber zu befinden, welche Informationen oder Dokumente für die Sachverhaltserhebung im Rahmen der Prüfungsdurchführung relevant waren. Er verwies hierzu insbesondere auf die Bestimmungen gemäß § 6 Abs. 3 Bgld. LRHG, welche der überprüften Stelle diesbezüglich kein Ermessen einräumte.

Dessen ungeachtet beurteilte der BLRH die vom Land Burgenland in Aussicht gestellten Maßnahmen positiv.

## 4. Schlussbemerkungen

Zusammenfassend empfahl der BLRH:

- (1) eine klare Gesamtbeschaffungsstrategie und eine KFZ-Beschaffungsstrategie für das Land Burgenland zu beschließen. *(siehe III. Teil-1.3.2 und 2.1.2)*
- (2) ein Monitoring für das gesamte Beschaffungswesen einschließlich der KFZ-Beschaffung einzurichten. Die Beschaffungsstellen (Kontaktpersonen), das Beschaffungsvolumen und die Beschaffungsausgaben wären lückenlos zu erfassen *(siehe III. Teil-1.4.2, 1.6.2, 1.7.2, 2.3.2, 2.8.2, 2.9.2, 3.6.2, 3.7.2, 3.8.2 und 3.10.2)*
- (3) ein umfassendes organisatorisches Regelwerk für das Beschaffungswesen und die KFZ-Beschaffung auszuarbeiten. *(siehe III. Teil-1.6.2, 1.7.2, 2.2.2, 2.4.2, 3.2.2 und 3.9.2)*
- (4) eine Stelle zur Koordinierung, Steuerung und Überwachung des Beschaffungswesens und der KFZ-Beschaffung des Landes Burgenland einzurichten. *(siehe III. Teil-1.6.2, 2.5.2, 3.10.2, und 3.15.2)*
- (5) Beschaffungsverfügungen einzuhalten und Vorschriften für ein standardisiertes Berichtswesen zu erlassen. *(siehe III. Teil-1.7.2, 1.8.2, 1.11.2, 2.3.2, 1.11.2, 3.13.2 und 3.15.2)*
- (6) seitens des Referats Interne Revision schwerpunktmäßig Prüfungen im Beschaffungswesen vorzunehmen. *(siehe III. Teil-1.8.2)*
- (7) die Leistungen der Bundesbeschaffung GmbH detailliert zu erfassen bzw. auszuwerten. *(siehe III. Teil-1.9.2)*
- (8) die Zugriffsrechte auf den E-Shop der Bundesbeschaffung GmbH zu evaluieren und zu optimieren. Aktualisierungen und Änderungen wären nachvollziehbar zu dokumentieren. *(siehe III. Teil-1.10.2)*
- (9) den Systemisierungsplan grundlegend zu evaluieren und zu überarbeiten. Hierzu wären spezifische Richtlinien über die Erstellung, Inhalte und Dokumentation der Systemisierungspläne zu erstellen. *(siehe III. Teil-2.3.2)*
- (10) in die Rechnungsabschlüsse entsprechende Nachweise über die Einhaltung der Systemisierungspläne aufzunehmen. *(siehe III. Teil-2.3.2)*
- (11) den KFZ-Bestand des Landes Burgenland im Landesvoranschlag und Rechnungsabschluss transparent darzustellen. *(siehe III. Teil-2.3.2)*

**(12) eine Dienstwagenordnung (Car Policy) auf Landesebene zu beschließen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen. (siehe III. Teil-3.12.2)**

**(13) eine umfassende KFZ-Bedarfsplanung auf Landesebene durchzuführen. Die Budgetierung der Ausgaben wäre an den tatsächlichen Bedarf anzupassen (siehe III. Teil-2.6.2, 3.14.2 und 3.17.2)**

**(14) die KFZ-Nutzer und den KFZ-Vergabekoordinator nachweislich in die Bedarfsplanung einzubeziehen. (siehe III. Teil-3.14.2)**

**(15) die personellen Entwicklungen in den einzelnen Abteilungen, die Anzahl der Außendienste und insbesondere die Entwicklung der Reisekosten in die PKW-Bedarfsplanung explizit einzubeziehen. (siehe III. Teil-3.14.2)**

**(16) steuerliche Aspekte bei der PKW-Bedarfsplanung nachweislich zu berücksichtigen und steuerliche Vorteile weitgehend zu nutzen. (siehe III. Teil-3.14.2)**

**(17) Rahmenverträge nur befristet und unter Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen abzuschließen. Regierungsbeschlüsse bzw. Verträge sollten mit dem zugrunde liegenden Sitzungsakt (Sachverhalt) übereinstimmen. Abweichungen wären entsprechend zu vermerken. (siehe III. Teil-3.9.2)**

**(18) die rechtlichen und wirtschaftlichen Grundlagen der PKW-Beschaffung umfassend zu evaluieren. Dies sollte anhand einer Gesamtkostenbetrachtung des Fuhrparkwesens erfolgen. Weiters wären die maßgeblichen Verwaltungssysteme einander gegenüberzustellen bzw. zu bewerten. Auf dieser Grundlage sollte eine Neuausschreibung der Leistungen vorgenommen werden. (siehe III. Teil-3.9.2 und 3.11.2)**

**(19) die maßgeblichen Entscheidungs-, Genehmigungsprozesse und Dienstanweisungen lückenlos zu dokumentieren. (siehe III. Teil-3.9.2, 3.12.2, 3.13.2 und 3.14.2)**

**(20) die Bestimmungen der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zur Umsetzung der Endenergieeffizienzrichtlinie einzuhalten bzw. deren Erfüllung nachvollziehbar zu dokumentieren. (siehe III. Teil-2.7.2)**

**(21) den Vertragstyp der PKW-Beschaffung klar zu definieren und die betreffenden Beschlüsse, Verträge und Abrechnungen darauf abzustimmen. (siehe III. Teil-3.16.2)**

**(22) die Ausgaben für die geleaste bzw. gemieteten PKW gemäß den Bestimmungen der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung im Landesvoranschlag und Rechnungsabschluss darzustellen. (siehe III. Teil-3.17.2)**

**(23) Abweichungsanalysen vorzunehmen und der Bedarfsplanung zugrunde zu legen. (siehe III. Teil-3.15.2)**



**(24) auf die Vollständigkeit der Inventarlisten zu achten.** *(siehe III. Teil-3.18.2)*

**(25) bei der KFZ-Beschaffung die Bestimmungen der Geschäftsordnung der Bgld. LReg einzuhalten und ausschließlich Verträge abzuschließen, welche den jeweils einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.** *(siehe III. Teil-2.10.2 und 3.20.2)*

**(26) die Abrechnung des PKW-Leasingentgelts zu vereinheitlichen bzw. klar zu regeln. Dabei wären die internen Kontrollmechanismen umfassend zu evaluieren und an die Erfordernisse anzupassen.** *(siehe III. Teil-3.18.2)*

**(27) die Bereitstellung eines Dienstwagens mit Chauffeur für den LSR-Präsidenten auf Basis einer Gesamtkostenbetrachtung zu evaluieren. Diese Gesamtkostenbetrachtung wäre einem Kostenvergleich mit unterschiedlichen Nutzungsmodellen zu unterziehen. Im Fall der weiteren Fahrzeug- und Personalbereitstellung durch das Land Burgenland wären klare rechtliche Grundlagen zu schaffen.** *(siehe III. Teil-3.19.2)*

**(28) Benützungsbeiträge für Fahrzeug- und Personalbereitstellungen ausschließlich auf Grund der zu schaffenden rechtlichen Grundlagen einzuheben und entsprechend anzupassen** *(siehe III. Teil-3.19.2)*

**(29) die Bereitstellung von externen Werbefahrzeugen auf Vereinbarkeit mit den Compliance-Regelungen des Landes Burgenland zu prüfen. Auf dieser Grundlage sollten verbindliche Richtlinien auf Landesebene beschlossen werden.** *(siehe III. Teil-3.20.2)*

## IV. Teil Anlagen

Anlage 1 Überblick über die maßgebliche Rechtsgrundlagen für das Beschaffungswesen

Rechtsgrundlage	Nummer, Zahl
BVergG (2002 und 2006)	BGBl. I Nr. 99/2002 und BGBl. I Nr. 17/2006 idgF.
BHG 2013	BGBl. I Nr. 139/2009 idgF.
BB-GmbH-Gesetz	BGBl. I Nr. 39/2001 idgF.
NoVAG 1991	BGBl. Nr. 695/1991 idgF.
Beschaffungscontrolling-Verordnung	BGBl. II Nr. 398/2003 idgF.
Vorhabensverordnung	BGBl. II Nr. 22/2013 idgF.
Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG über die Umsetzung der Richtlinie 2006/32/EG über die Endenergieeffizienz	LGBl. Nr. 11/2011 idgF.
GeOL	LGBl. Nr. 11/1969 idgF.
Referatseinteilung	LBGl. Nr. 39/2010 idgF.
GeOA	LGBl. Nr. 50/1969 idgF.
Geschäftseinteilung des Amtes der Bgld. LReg	LGBl. Nr. 30/2002 idgF.
Beschaffungsverfügung LADir	LAD-GS-I 625/4-2005
FPM-Vereinbarung	LAD-ÖA+ZD 108/25-2005

Tab. 17  
Quelle und Darstellung: BLRH

## Anlage 2

## Beschaffungsgruppen und Vergabekoordinatoren

Nr.	Beschaffungsgruppe	Ware/Dienstleistung	Vergabekoordinator
1	Bekleidung	Arbeitsschutzbekleidung	Straßenbauamt Oberwart
2	Büromaschinen: Anschaffung und Instandhaltung	Kopiergeräte, Fax, Diktiergeräte, Beamer	LAD-GS
3	IT-Hardware und EDV-Verbrauchsmaterial	PC, Notebook, Bildschirme, Netzwerke, Drucker	LAD-EDV
4	IT-Software	Officesuiten, Betriebssysteme	LAD-EDV
5	Kraftfahrzeuge: Anschaffung	Standard-PKW, Winterdienst-LKW, Doppelkabiner, Pritschenfahrzeuge, Transporter	Abteilung 8
6	Metalprodukte, Maschinen, Werkzeuge, Werkstattaufrüstung	Sreugeräte, LKW-Pflüge, Balkenmähergeräte, Werkstattreibeinheiten, Baggerlader, Radlader	Abteilung 8
7	Papier	Kopierpapier, unbeschriftete Kuverts	LAD-ZDÖA
8	Büromöbel, Raumausstattung und -einrichtung	Schreibtische, Sessel, Kästen, Regale	LAD-GS
9	Telefonkommunikation	Telefonanlagen, Mobiltelefone, Telekommunikationsgebühren	LAD-GS
10	Treibstoffe, Tankkarten	Tankkarten für Benzin und Diesel	LAD-ZDÖA

Tab. 18

Quelle: Beschaffungsverfügung 2005; Darstellung: BLRH

Anlage 3 PKW-Beschaffungsvolumen 2008 bis 2013

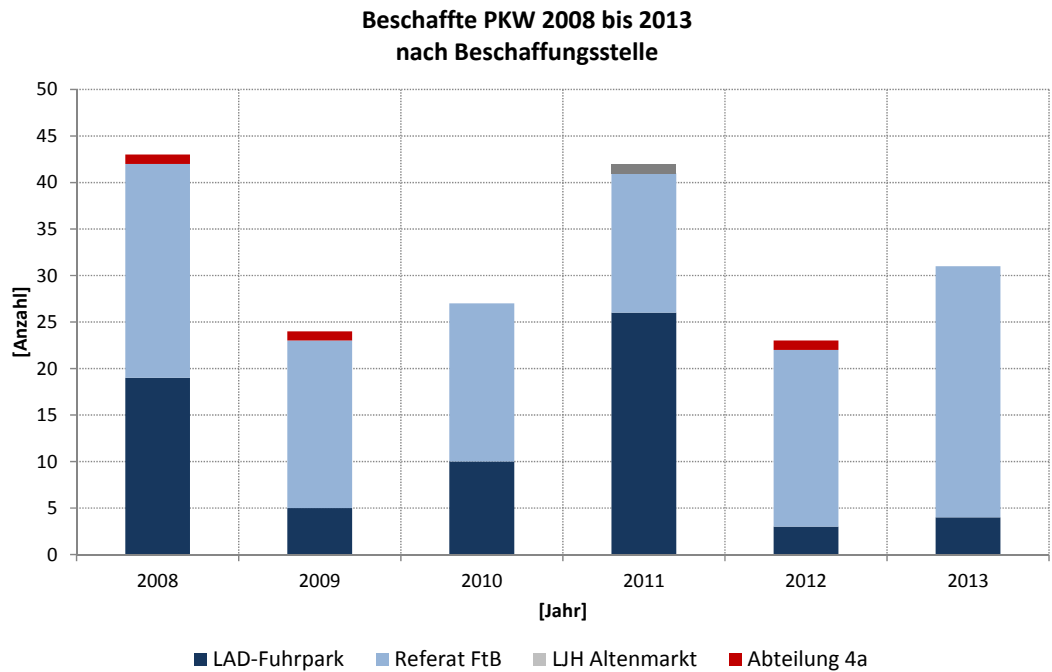


Abb. 5  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

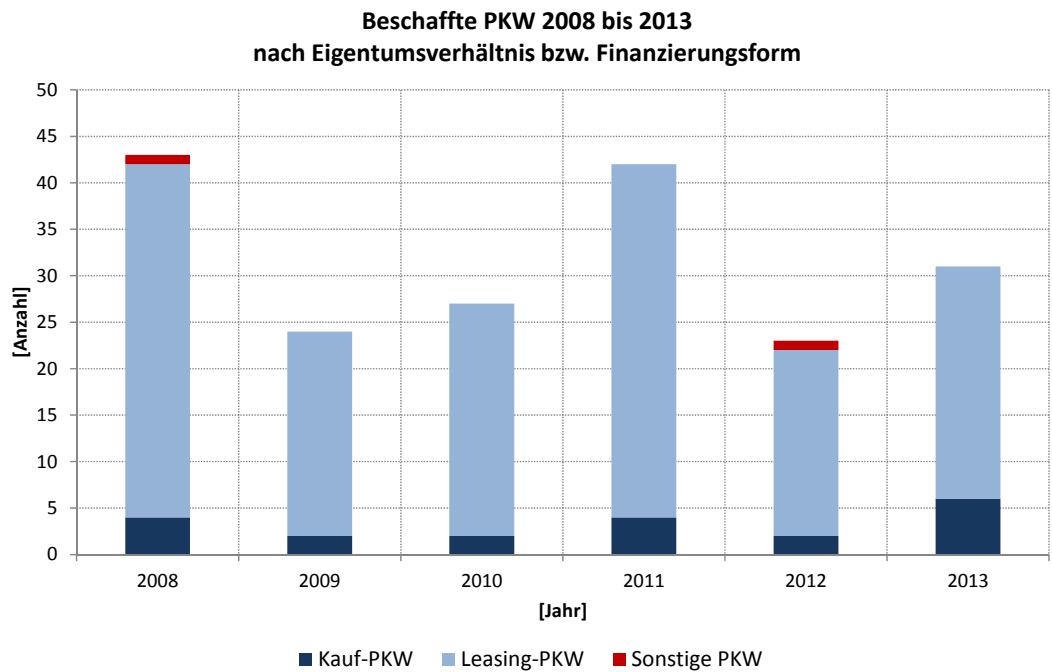


Abb. 6  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Anlage 4 PKW-Beschaffungsausgaben 2008 bis 2013

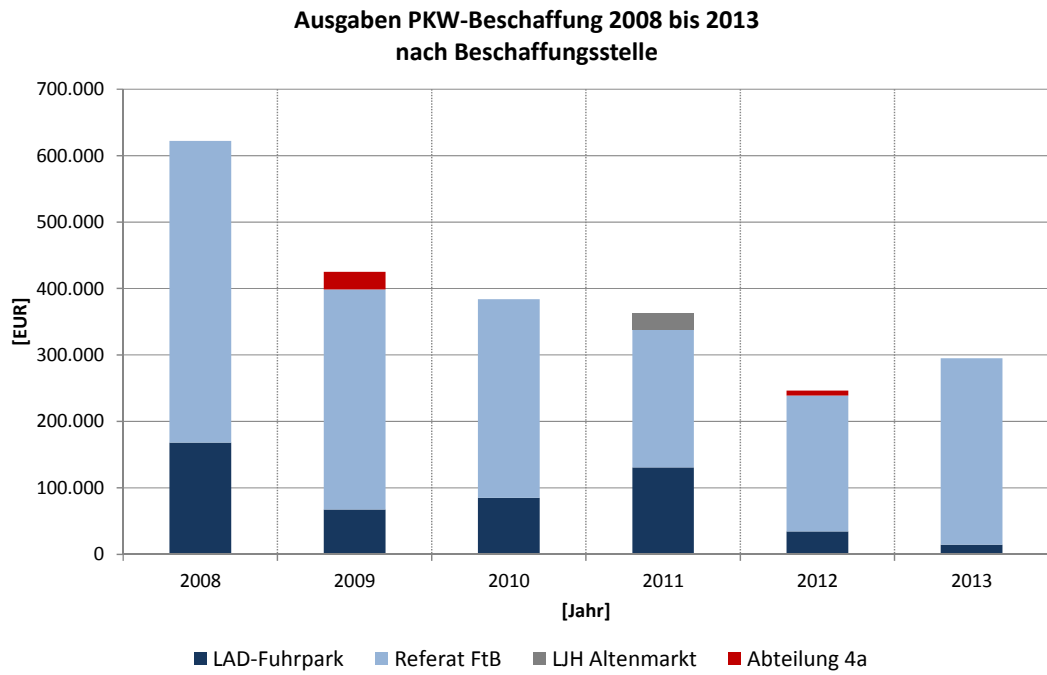


Abb. 7  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

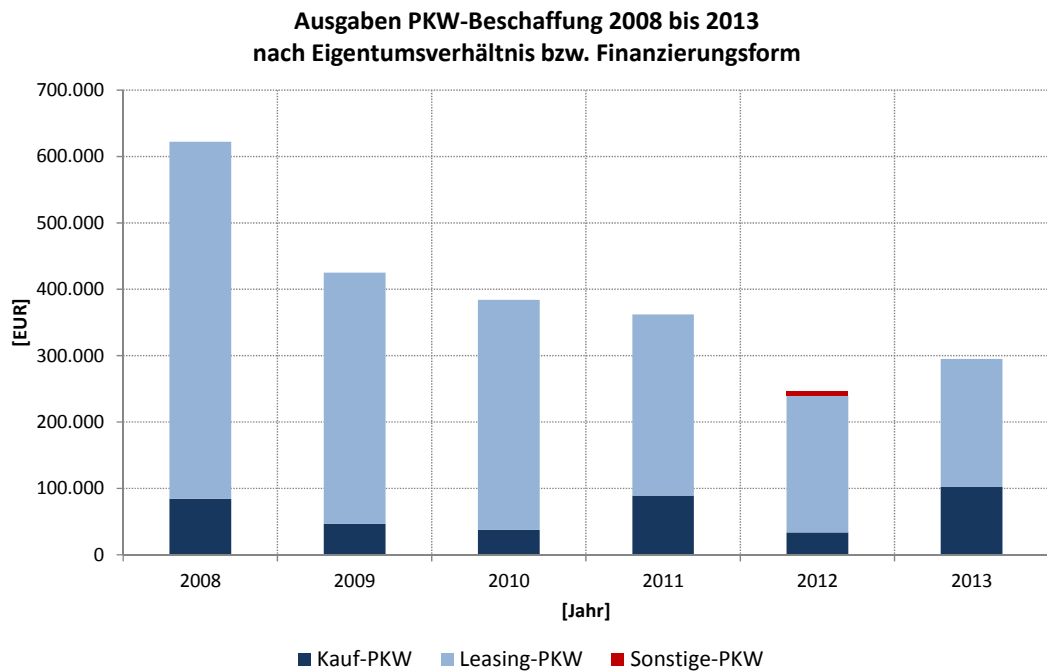


Abb. 8  
Quelle: Land Burgenland; Darstellung: BLRH

Anlage 5 Verwaltungssysteme bzw. Fuhrparkmanagementformen

Parameter	Ist-Kosten-Abrechnung	Operatingleasing	Restwertleasing
Fixer Zinssatz		sowohl fix als auch variabel möglich	
Garantierter Restwert		x	x
Garantierte Werte für Instandhaltung und Reifen		x	x
Gleichbleibende Monatskosten	möglich	x (bei Fixzinssatz)	x (bei Fixzinssatz)
Offenlegung Anschaffungswert	x	möglich	x
Offenlegung Rabatte	x	möglich	x
Offenlegung Zinsen	x		x
Offenlegung Restwert	x		x
Offenlegung Betriebskostendetails (Angebot)	x		x
Detailauswertungen Betriebskosten	x		x
Verlust aus Mindererlösen	Kunde	Fuhrparkmanager	Fuhrparkmanager
Gewinn bei Mehrerlösen	Kunde	Fuhrparkmanager	Teilung (Kunde, Fuhrparkmanager)
Risiko	Kunde	Fuhrparkmanager	Fuhrparkmanager
Möglichkeit der Rückvergütung von Überschüssen	x		x
Aktivpostenbildung	x		x
Aktivierung bei	Fuhrparkmanager	Fuhrparkmanager	Fuhrparkmanager
Offbalance beim Kunden	x	x	x
Steuervorteil			

Tab. 19

Quelle: heise fleet consulting, Fuhrparkhandbuch 2012, S. 75, Darstellung: BLRH

## V. Teil Stellungnahme

Anlage 6      Stellungnahme des Landes Burgenland vom 10.12.2014

*„Die Burgenländische Landesregierung gibt zum vorläufigen Prüfungsergebnis des Landes-Rechnungshof betreffend „Überprüfung des Beschaffungswesens im Land Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen“ folgende Äußerung ab:*

### *I. Zum Ziel der Prüfung*

*In vorliegendem Bericht überprüfte der Bgld. Landesrechnungshof (BLRH) das Beschaffungswesen des Landes Burgenland, insbesondere die Beschaffung von Dienstfahrzeugen.*

*Ziele der Gebarungsprüfung waren insbesondere das Regelwerk, die Organisation, die Steuerung und Kontrolle, die Dokumentation und Transparenz sowie die Einhaltung der Vorgaben im Zusammenhang mit dem Beschaffungswesen des Landes Burgenland.*

*Der Prüfungsschwerpunkt lag auf der Beschaffung von Personenkraftwagen (PKW).*

*Als Überprüfungszeitraum wurde ein Zeitraum von 01.01.2008 bis 31.12.2013 festgelegt.*

### *II. Zu den einzelnen Abschnitten*

#### *(1) Gesamtbeschaffungsstrategie (III. Teil, 1.3)*

*Das Amt der Burgenländischen Landesregierung hatte bereits in seinem Schreiben am 06.11.2013 an den LRH die strategische Entscheidung dargestellt, dass eine Mischform aus zentraler und dezentraler Beschaffung Platz greift. Zentrale Beschaffung wurde in denjenigen Bereichen eingeführt, wo rasch und mit möglichst geringem personellen Einsatz Einsparungseffekte mit beeinflussbaren Gütern oder Dienstleistungen breiter Verwendung durch Volumens Bündelungen erzielbar und Prozesskosten reduzierbar sind. An einem Konzept das weiterhin das Spezialwissen an den Fachabteilungen sichert, aber gleichzeitig nach Möglichkeit den Beschaffungsbereich wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig bündelt, wird gearbeitet werden. (ad 1, 2)*

*Auf Grund der personellen Ressourcen und innerorganisatorischen Vorgaben war es bisher nur möglich schrittweise Zentralisierungen der Beschaffungsvorgänge vorzunehmen. (ad 2)*

#### *(2) Monitoring (III. Teil, 1.4)*

*Es ist absolut korrekt, dass das Amt der Burgenländischen Landesregierung im Berichtszeitraum des BLRH über kein vollständiges Monitoring verfügt. Auch auf internationaler Ebene wird immer nur von Schätzungen der Beschaffungsvolumina ausgegangen. Auf Grund von Ersuchen des Bundes und der EU wurden wiederholt Ansätze dazu in Erwägung gezogen, die jedoch am enormen Aufwand hierfür scheiterten. (ad 2)*

*Zu diesem Punkt darf erwähnt werden, dass auf Basis der Richtlinie 2014/24/EU über die öffentliche Auftragsvergabe der Kommission der Europäischen Union ab dem Jahr 2017 statistische Meldungen über Beschaffungen zu übermitteln sein werden. Um diese Forderung zu erfüllen, wird derzeit überlegt ein elektronisches Monitoringsystem aufzubauen, dessen Umsetzung aber erst dann sinnvoll erscheint wenn die legislative Umsetzung der EU-Richtlinie in österreichisches Recht erfolgt ist. (ad 2, 3, 4)*

*(3) Organisation, Vergabekoordinator (III. Teil, 1.6 und 2.5)*

*Von der Beschaffungsverfügung 2005 waren anfänglich die Bezirkshauptmannschaften nicht erfasst, weil erst Erfahrungen gesammelt werden mussten. Im Anhang zu dieser Verfügung waren alle Vergabekoordinatoren aufgelistet, die betroffen sind. Das Einrichten einer Koordinierungsstelle in dieser Verfügung erübrigte sind im Hinblick darauf, dass dies bereits in der Geschäftseinteilung des Amtes der Landesregierung geregelt war. (ad 2,4)*

*Im Übrigen ist nicht nachvollziehbar, warum einzelne „Beschaffungsstellen“ diese Verfügung nicht erhalten haben sollten. Dem Verteiler sind die Adressaten zu entnehmen und diese umfassten alle Landesdienststellen und auch explizite Anweisungen an die Vergabekoordinatoren. (ad 5)*

*Im Zuge der Überprüfung durch den LRH wurde die Beschaffungsverfügung 2005 für alle Abteilungen und nachgeordnete Dienststellen sowie Bezirkshauptmannschaften in der elektronischen Erlassdatenbank zugänglich gemacht, wobei anzumerken ist, dass hinsichtlich der Bezirkshauptmannschaften im Jahr 2013 bereits eine Umstellung auf eine zentrale Beschaffung für folgende Beschaffungsgruppen erfolgt ist: Büromaschinen, Büromaterialien und Papier, EDV-Verbrauchsmaterial, Büromöbel, Raumausstattung und -einrichtung. (vgl. LAD-GS/M300-10086-2-2013)*

*(4) Interne Revision (III. Teil, 1.8)*

*Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bereits vor Jahren seitens der Internen Revision (IR) eine referatsinterne Prüfdatenbank implementiert wurde, in welcher sowohl die Empfehlungen und Feststellungen der Prüfberichte der IR als auch die seitens der IR im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Beschwerden getroffenen Feststellungen erfasst werden.*

*Weiters werden in dieser Prüfdatenbank auch die Feststellungen und Empfehlungen der sonstigen Prüfeinrichtungen des Landes (z.B. Bürgerservicestelle) sowie der externen Prüfeinrichtungen (z.B. RH, BLRH, VA etc.) berücksichtigt. In weiterer Folge dient diese Prüfdatenbank als Grundlage zur Erstellung des jährlichen Prüfplanes, welcher dem Landesamtsdirektor grundsätzlich bis spätestens 15.10. des Vorjahres zur Genehmigung vorgelegt wird. (ad 1)*

*Wie der BLRH korrekterweise festgestellt hat, war seinerzeit das Referat „Interne Revision“ mittels Organisationsverfügung vom 07.08.2007 im Generalsekretariat installiert worden, wobei jedoch festzuhalten ist, dass das Referat erst mit Wirkung vom 01.03.2009 operativ tätig wurde bzw. personell besetzt worden war. (ad 2, 4)*

*Weiters stellte der BLRH richtigerweise fest, dass das Referat „Interne Revision“ erst aufgrund der Organisationsverfügung vom 15.01.2014 ermächtigt ist, auch kaufmännische Revisionen durchzuführen. (ad 3)*



Außerdem ist diesbezüglich festzuhalten, dass sich die personelle Situation im Referat „Interne Revision“ seit deren Implementierung, wie folgt darstellt.

- 01.03.2009 bis 13.01.2013 – 2 Mitarbeiter
- 14.01.2013 bis 30.09.2014 – 3 Mitarbeiter
- 01.10.2014 bis dato – 2 Mitarbeiter

Seitens der IR wurde diesbezüglich immer die Ansicht vertreten, dass der Einkauf und das Vergabewesen neben der Einnahmenverwaltung, der Buchführung, der Kassenverwaltung, der Materialwirtschaft sowie der Inventargebarung Teil der „kaufmännischen Revision“<sup>149</sup> darstellen, zu der – wie bereits erwähnt – die IR erst ab 15.01.2014 berechtigt ist. (ad 4)

Aufgrund der vorzit. Organisationsverfügung wäre aus ho. Sicht eine Berücksichtigung des „Beschaffungswesens“ im jährlichen Revisionsplan frühestens für das Kalenderjahr 2015 möglich gewesen. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass der Revisionsplan 2015 bereits am 13.10.2014 sowohl vom Landesamtsdirektor als auch von der Generalsekretärin genehmigt wurde. (ad 4)

In diesem Zusammenhang ist jedoch Weiters festzuhalten, dass im Rahmen der Erstellung des Prüfplanes 2015 u.a. die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zu seinem vorläufigen Prüfbericht berücksichtigt wurden. (ad 4)

Da die IR aufgrund der seinerzeitigen Organisationsverfügungen weder dazu „befugt“ noch aufgrund der personellen Ausstattung in der Lage war derartige Prüfungen durchzuführen, kann aus ho. Sicht das vorzit. Vorbringen des BLRH nicht nachvollzogen werden. (ad 4)

Die Empfehlungen des RH werden jedoch seitens der IR zur Kenntnis genommen und folglich – soweit dies die anlassbezogenen Sonderprüfungen bzw. die zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten zulassen – bei der hinkünftigen Prüfungsplanung Berücksichtigung finden. (ad 4)

(5) BBG (III. Teil, 1.9 und 1.10)

Wie bereits zu Punkt 1.3 angeführt, reichen die personellen Kapazitäten nicht dazu aus, ein flächendeckendes Monitoring zu betreiben. Im Falle der BBG-Abrechnungen erschien dies überflüssig, da die BBG jeweils eine Jahresrechnung vorlegt und das Agio durch die BBG im Zuge der jeweiligen Rechnungslegung verrechnet wird. Zusätzlich sind in diesen von der BBG vorgelegten Rechnung die Userentgelte enthalten, die entsprechend dem Bedarf der einzelnen Vergabekoordinatoren und Dienststellen eingerichtet wurden.

(6) Strategie (III. Teil, 2.1)

Hinsichtlich der Kritik einer fehlenden KFZ Beschaffungsstrategie darf seitens des LAD Fuhrparks mitgeteilt werden, dass im Rahmen der Vorgaben durchaus versucht wird, derartige strategische Parameter einfließen zu lassen.

Dazu gehören beispielsweise vor allem Vertragsanpassungen hinsichtlich der entsprechenden Laufzeiten, mit denen beispielsweise Bonuseinnahmen genützt und Maluszahlungen verhindert werden.

<sup>149</sup> „Siehe dazu Auszug aus dem Konzept zum Aufbau der Internen Revision im Amt der Bgld. Landesregierung vom Dezember 2008 und Seminarunterlagen zum 5. Lehrgang für Interne Revision im Magistrat der Stadt Wien 2009“. (Fußnotennummerierung BLRH).

*Des Weiteren orientieren sich die Ankäufe unter anderem auch an der Entwicklung des Personalstandes sowie an jener im Bereich der Dienstfahrten. In diesem Zusammenhang gibt es auch einen laufenden Informationsfluss zwischen dem LAD Fuhrpark und der Abteilung1 – Personal.*

*Weitere Orientierungshilfen beim Ankauf sind auch der Schadstoffausstoß und der Kraftstoffverbrauch (hier wird auch der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Energieantrieben geprüft und umgesetzt). So konnten dadurch verbunden mit einem effizienteren Fahrzeugeinsatz die Jahrestreibstoffkosten sukzessive verringert werden. Weitere Orientierungshilfen sind Fahrzeugkritiken in Fachpublikationen und auch ein informeller Informationsfluss mit dem Referat „Fuhrpark“ der Abteilung 8. Aus diesem Informationsfluss ist beispielsweise auch die Entscheidung resultiert, bei den Verfügungsfahrzeugen der Marke „VW – Golf“ auf Kombifahrzeuge umzusteigen, die neben einem besseren Platzangebot auch noch eine niedrigere Leasingrate aufweisen.*

*Zum Teil fließen in die Kaufentscheidung auch besondere Erfordernisse der Personen, denen ein Fahrzeug zugeteilt wird, mit ein. Des Weiteren darf noch darauf hingewiesen werden, dass aus ho. Sicht die Einrichtung einer Gesamtbeschaffungsstrategie insofern schwierig ist, weil die Fahrzeugtypen, die im Bereich der Abteilung 8 zum Einsatz kommen, sich in vielen Bereichen von jenen unterscheiden die im Bereich der LAD-Garage zum Einsatz kommen. Dies ist alleine schon von den unterschiedlichen Nutzergruppen bedingt.*

*Abschließend wird festgehalten, dass bereits in den 90er Jahren sich der Fahrzeugpool der Landesamtdirektion wesentlich vergrößert hatte. Hintergrund war vor allem die Entwicklung der Reisekosten, der mit dem Ziel begegnet wurde, durch die Zurverfügungstellung eines Pools von Selbstfahr-KFZ, die Reisekosten zu dämpfen. Diese Maßnahme hat sich bestens bewährt, wobei festzuhalten ist, dass der Grundsatz, vor der Benützung des eigenen KFZ ausnahmslos den Fuhrpark zu kontaktieren, ob ein Pool-KFZ zur Verfügung steht, weiterhin und aktuell in Geltung ist.*

#### *(7) Systemisierungsplan (III. Teil, 2.3)*

*Die Empfehlung des BLRH wird zur Kenntnis genommen, die Erstellung einer diesbezüglichen Richtlinie wird nach Prüfung allenfalls angedacht. (ad 2)*

*In der Vereinbarung über Form und Gliederung der Voranschläge und Rechnungsabschlüsse der Länder, der Gemeinden und von Gemeindeverbänden (VRV) wird im § 17 beschrieben, welche Nachweise, Aufstellungen etc. in den Beilagen dem Rechnungsabschluss anzuschließen sind. Eine Aufstellung über die Einhaltung von im VA beschlossenen Systemisierungsplänen ist nicht angeführt. Aus diesem Grund wurde auch dieser Nachweis in den Beilagen nicht dargestellt. (ad 3)*

*Hinsichtlich der KFZ – Systemisierungspläne darf festgehalten werden, dass bis zum Landesvoranschlag 2014 keine Leasingfahrzeuge aus dem Bereich des LAD-Fuhrparks darin berücksichtigt waren. (ad 3)*

*Als diese Nichtberücksichtigung während der gegenständlichen Überprüfung seitens des Landesrechnungshofes bereits angemerkt wurde, konnte insofern eine Änderung initiiert werden, als im Systemisierungsplan für den Landesvoranschlag 2015 nunmehr auch die Leasingfahrzeuge berücksichtigt wurden. (ad 3)*

*Geplant ist die Erfassung des Fahrzeugbestandes des Landes (inkl. Leasingfahrzeuge, etc.) in einer Anlagenbuchhaltung. Angedacht werden die Implementierung und das Customizing einer Anlagenbuchhaltung in SAP. Diese bildet einen wichtigen Bestandteil der Buchhaltung und ist für die Erstellung einer Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung im Rahmen der DOPPIK unabdingbar. (ad 4, 5 und 6)*

*(8) Endenergieeffizienzrichtlinie (III. Teil, 2.7)*

*Außer dem Land Vorarlberg ist dem Amt der Burgenländischen Landesregierung bisher kein Bundesland mit spezifischen Regelungen bekannt. Das Amt der Burgenländischen Landesregierung arbeitet zurzeit an einer solchen Regelung. (ad 3)*

*Weiters kann mitgeteilt werden, dass ho. Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste, bei Ankäufen umweltschonende Parameter wie Kraftstoffverbrauch, Schadstoffausstoß und den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen verstärkt beachtet.*

*Darüber hinaus wurde auch ein Expertenkreis unter der Leitung des Verkehrskoordinators ins Leben gerufen in dessen Rahmen gerade auch Fragen wie die Verbesserung der Energieeffizienz im Verkehrssektor releviert werden. Dabei ist beispielsweise auch die Burgenländische Energieagentur entsprechend eingebunden.*

*(9) Miettraktor (III. Teil, 2.10)*

*Die Behebung der Mängel bezüglich der Beschaffung in der LFS Eisenstadt wurde in die Wege geleitet. Der Mietvertrag betreffend die Anmietung eines Traktors durch den ehemaligen Schuldirektor wurde gekündigt. Sollte es Bedarf an einem neuen Traktor geben, werden Angebote eingeholt werden, der Beschaffungskordinator wird mit der Angelegenheit befasst werden und es wird entsprechend der GeoL ein Beschluss der Landesregierung herbeigeführt werden.*

*(10) Zuständigkeiten (III. Teil, 3.2)*

*Der Ankauf eines VW Busses für das Burgenländische Landes-Jugendheim Altenmarkt im Pongau im Jahr 2011 war auf Grund des schlechten Zustandes des damals in Verwendung stehenden Fahrzeuges nach 17 Jahren Einsatzzeit notwendig geworden. (ad 6)*

*Ein Neuwagen hätte nach den damals eingeholten Offerten zwischen EUR 32.888,00 und knapp EUR 35.000,00, je nach Marke, [...] oder [...], gekostet. (ad 6)*

*Da zum damaligen Zeitpunkt der Abteilung 2 eine Einstellung des Betriebes des Hauses nicht bekannt war, wurde - um Kosten zu sparen - auf den Ankauf eines Neufahrzeuges verzichtet und mit Beschluss der Landesregierung vom 9.6.2011, Zl.: 2-JS-J1128/180-2011, nach Einholung von Vergleichsofferten der Verwaltungsleitung der Ankauf eines gebrauchten VW Busses zum Preis von EUR 23.980,00 bewilligt. (ad 6)*

*Im April 2013 stellte das Land Burgenland den Betrieb des BLJH Altenmarkt im Pongau ein und hat die Burgenländische Landesregierung mit Zahl LAD-GS-P187-10057-4-2013 beschlossen,*

- c) grundsätzlich der beabsichtigten Veräußerung des Landesjugendheims in Altenmarkt die Zustimmung zu erteilen und*
- d) diesen Grundsatzbeschluss der BELIG – Beteiligungs- und Liegenschafts GmbH als Eigentümerin der Liegenschaft zwecks weiterer Veranlassung/bestmöglicher Veräußerung zur Kenntnis zu bringen. (ad 6)*

*Am 12.2.2014 wurde das Fahrzeug in den Fuhrpark der Landesamtsdirektion übergeben. (ad 6)*

*(11) Fuhrparkentwicklung (III. Teil, 3.3)*

*In der Tabelle sind die Fahrzeugbestände in den einzelnen Organisationseinheiten angeführt.*

*Mit Stand 31.12.2013 waren in der Abteilung 8 aber nicht wie im Bericht 103 PKW in Betrieb sondern nur 93 Stück (Abteilung 8: 39; BBN: 20; BBS: 34). Dieser Stand wurde auch per Mail übermittelt. Daher gibt es auch keinen sprunghaften Anstieg der Stückzahl von 2012 auf 2013 von 92 auf 103 Stück. Es wird darauf hingewiesen, dass die falsche Anzahl der Fahrzeuge auch die darauffolgenden Statistiken betrifft.*

*(12) Inventarlisten, Einzelverträge (III. Teil, 3.8)*

*Hinsichtlich der Inventarlisten des Bereiches „LAD Fuhrpark“ darf festgehalten werden, dass darin alle diesbezüglichen Fahrzeuge enthalten waren und sind. (ad 3)*

*Es waren nie 2 Fahrzeuge nur einem Nutzer zugeteilt. Dieser Irrtum ist nur am Papier entstanden, weil 2007/2008 der damalige Abteilungsvorstand gleichzeitig Vorstand der Abteilung 8 und Vorstand der Abteilung 4b war. Er hat aber natürlich nur 1 Dienstfahrzeug verwendet (jenes aus dem Bestand der Abteilung 8; VW Passat). Das 2. Fahrzeug war das Dienstfahrzeug des Vorstandes der Abteilung 4b (damals aus dem Bestand der LAD-Garage; Opel Vectra), das aber immer von der Abt. 4b verwendet wurde. Dieser Umstand wurde zuletzt bei der Endbesprechung mit dem BLRH am 17.9.2014 mitgeteilt. (ad 3)*

*Die gesamten Leasingraten der Abteilung 8 über die gesamte Vertragslaufdauer der Fahrzeuge werden immer bei der Erstellung des jeweiligen Bestellaktes periodisiert d.h. die voraussichtlich anfallenden Leasingraten werden pro Kalenderjahr aufgeschlüsselt angeführt. In Zukunft ist zusätzlich ein entsprechendes Controlling-Tool geplant, das periodisch einen Überblick über Bestellsummen und bereits abgerechnete Leasing-(Miet)raten ermöglichen wird. (ad 3)*

*Die Vertragsanpassungen bzw. Gutschriften und Nachzahlungen für Mehr-/Minder-km werden in der Regel während der Laufzeitmitte oder erst am Vertragsende abgerechnet und sind nicht Teil der laufenden Quartalsabrechnungen. Die Unterlagen über Vertragsanpassungen, Endabrechnungen etc. sind ausnahmslos vorhanden. (ad 3)*

*(13) FPM-Vereinbarung (III. Teil, 3.9)*

*Die festgestellten fehlenden Unterlagen als Beilagen zu den eingesehenen Originalakten im Bereich der Abteilung 8 wurden durch vorhandene Kopien dieser Unterlagen bereits bei der Akteneinschau durch den BLRH seitens der Abteilung 8 ergänzt.*

*Eine Ausschreibung betreffend Fuhrparkmanagement ist bereits in Planung und wird im Laufe des Jahres 2015 veröffentlicht.*

*(14) Leasingentgelt (III. Teil, 3.10)*

*Für den Bereich der Fahrzeuge des LAD Fuhrparks wurden die urgierten Daten für jedes Fahrzeug einzeln vorgelegt. Es werden daher sämtliche Ausgaben für die LAD Fuhrpark Leasingfahrzeuge laufend erfasst und dokumentiert. (ad 5)*

*(15) Fahrzeuggesamtkosten (III. Teil, 3.11)*

*Wie bereits erwähnt wird bei der Auswahl der für den Ankauf in Frage kommenden Fahrzeuge auch der Bereich des „Kraftstoffverbrauch“ besonders beachtet. Dies hat mitgeholfen eine deutliche Reduzierung der Treibstoffkosten zu erreichen.*

*Es liegen auch in diesem Zusammenhang umfassende diesbezügliche Aufstellungen in der LAD Garage vor. (ad 1)*

*(16) Dienstwagenordnung (III. Teil, 3.12)*

*Hinsichtlich der Fuhrparkrichtlinie wurde seitens der Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste mitgeteilt, dass eine solche als Entwurf erstellt wurde. Da parallel von der Stabsstelle Beteiligungsmanagement an einer neuen Version für die Beteiligungen und Fonds gearbeitet wurde, wurde der ha. Entwurf nicht weiter verfolgt, sondern wird auf Basis der nun vorliegenden aktuellen Dienstwagenrichtlinie des LAD-Beteiligungsmanagement eine hausinterne Fuhrparkrichtlinie erstellt werden, um eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten. (ad 4)*

*Als Reaktion auf die Erkenntnisse des ggst. Berichtes des BLRH wird die Fuhrparkrichtlinie der Abteilung 8 durch den Vergabekoordinator auch mit einem Geltungsbeginn versehen und durch den Baudirektor unterfertigt. (ad 4)*

*(17) Kauf-PKW (III. Teil, 3.13)*

*Seit 2014 werden Berechnungen und Analysen über die Entscheidung zwischen Kauf und Leasing von Straßenmeisterfahrzeugen durchgeführt. Diese wurden/werden der Landesamtsdirektion vorgelegt.*

*(18) Bedarfsplanung (III. Teil, 3.14)*

*Hinsichtlich der Leasingaustauschpläne darf festgehalten werden, dass solche Unterlagen beim „Leasingunternehmen“ vorliegen bzw. vorlagen. (ad 2)*

*Um eine noch direktere Aussagekraft zu erreichen wird ab dem Jahr 2013 ein von der Stabsstelle Protokoll und Zentrale Dienste verfeinerter und noch mehr auf die ho. Notwendigkeiten abgestimmter Leasingaustauschplan erstellt. (ad 2)*

*Hinsichtlich der Beanstandung des BLRH betreffend der Planung des LAD-Fuhrpark wird darauf hingewiesen, dass die Leasingaustauschpläne, welche insbesondere auf der FPM-Vereinbarung basieren, die Grundlage für die Budgetierung durch den LAD-Fuhrpark bilden. Zum Teil fließen aber in die Kaufentscheidung auch besondere Erfordernisse hinsichtlich der vorgesehenen Tätigkeit der Personen (z.B. Forstinspektion), denen ein Fahrzeug zugeteilt wird, mit ein. (ad 2)*

*Hinsichtlich der Tatsache, dass vereinzelt PKW Nutzer in die Erstellung der Leasingaustauschpläne nicht eingebunden waren, darf festgestellt werden, dass es sich dabei um Fahrzeuge gehandelt hat, die diesen Stellen von ho. lediglich aus dem LAD Fuhrpark zur Verfügung gestellt wurden. Natürlich wurden aber mit diesen Stellen vor dem Ankauf informelle Gespräche geführt. (ad 3)*

*Hinsichtlich der Kritik, ho. hätte sich beim Ankauf der Fahrzeuge nicht an Veränderungen im Personalstand orientiert, darf festgehalten werden, dass dies in Form eines permanenten Kontaktes mit der Personalabteilung durchaus geschehen ist. Hier wurde vor allem gemeinsam mit dieser Abteilung die Reisekosten und hier v.a. die Bewegungsart beobachtet und bei der Fahrzeugzuteilung berücksichtigt.*

*Darüber hinaus darf darauf hingewiesen werden, dass mit der relativ geringen Anzahl an Fahrzeugen des Fuhrparks die Bedürfnisse praktisch aller Bediensteten der Landhäuser Alt und Neu abgedeckt werden müssen und somit ein effizienter Fahrzeugeinsatz gesichert erscheint. (ad 6)*

*Der BLRH urgiert im Bericht immer wieder fehlende Grundsatzrichtlinien für die Beschaffungsstelle für eine konsolidierte Beschaffungsplanung (Erstellung, Genehmigung, Dokumentation...) und die damit verbundene Formalisierung des Beschaffungsvorganges.*

*Genaue schriftliche Vorgaben seitens des Dienstgebers sind für zukünftige Beschaffungsvorgänge in diesem Bereich vorgesehen. Eine Beschaffungsrichtlinie für die Beschaffung von Kraftfahrzeugen in der Abteilung 8 wird derzeit ausgearbeitet. (ad 4)*

#### *(19) Abweichungsanalysen (III. Teil, 3.15)*

*Hinsichtlich jener Fahrzeuge, die den LAD-Fuhrpark betreffen, darf mitgeteilt werden, dass alle Ankäufe unter besonderer Beachtung des Leasingaustauschplanes getätigt wurden.*

#### *(20) Miete vs. Leasing (III. Teil, 3.16)*

*In Zukunft wird darauf geachtet werden, dass der Vertragstyp der PKW-Beschaffung klar definiert ist und die betreffenden Beschlüsse darauf abgestimmt sind.*

#### *(21) LVA, RA (III. Teil, 3.17)*

*Der BLRH stellt im Bericht kritisch fest, dass das Land Burgenland die Ausgaben für Leasing- PKW als Vermögenswert verbuchte. Eigentümer der Leasing-PKW ist der Leasinggeber (Kreditinstitut) und nicht das Land Burgenland. Außerdem wird festgestellt, dass die Verträge aus rechtlicher und wirtschaftlicher Sicht Mietverträge sind.*

*Um die Ausgaben für Leasing- und Kauffahrzeuge möglichst transparent darzustellen, hat die Abteilung 8 ihrerseits mit Beginn des Budgetjahres 2014 durch Trennen der Ausgaben und Anlegen separater FIPOS bereits die notwendigen Voraussetzungen dazu geschaffen:*

*FIPOS 1/611413 0401.001 Anschaffung von Personenkraftwagen (Kauf)*

*FIPOS 1/611413 0401.002 Anschaffung von Personenkraftwagen (Leasing)*

*Die Ausgaben für die Leasing PKW werden zukünftig gemäß VRV in der Postenklasse 7 (Postengruppe 702\* – sonstige Miet- und Pachtzinse) als Aufwand (nach Maßgabe der Fälligkeit) budgetiert und verbucht. (ad 1)*

*Am 4.11.2014 wurde mittels Schreiben Zl. 8/1.944-10000-7-2014 an die Abteilung 3 Finanzen u. Buchhaltung verfügt, dass ab 2015 die Leasing(Miet)ausgaben nunmehr auf einer neuen*

*FIPOS 1/611413 7020 Sonstige Miet- und Pachtzinsen*

*als reine Mietausgaben verbucht werden. (ad 1)*

*Eine entsprechende Korrektur des Voranschlages 2015 soll mit dem Nachtragsvoranschlag 2015 erfolgen. (ad 1)*

*Die Budgetierung und Verbuchung der Ausgaben für den Ankauf des Anlageguts und des Aufwandes für Leasingfahrzeuge werden zukünftig unter den entsprechenden Posten gemäß VRV erfolgen. Somit ist eine eindeutige und transparente Darstellung gewährleistet. (ad 2)*

*(22) Biologische Station Illmitz (III. Teil, 3.18)*

*Hinsichtlich der Kritik, dass sowohl der LAD-Fuhrpark als auch die Biologische Station für einen PKW von April bis Juni 2013 zeitgleich Leasingentgelte geleistet hätte, darf folgendes mitgeteilt werden:*

*Hierbei handelte es sich um ein Fahrzeug, welches im April 2013 ausgetauscht wurde und der Biologischen Station zur Verfügung gestellt wurde. Gemäß den entsprechenden Leasingbestimmungen wurden die Leasingraten für dieses Auto ab dem April aus dem Budget des LAD-Fuhrparks beglichen. Aufgrund eines Missverständnisses in der Biologischen Station (ausgelöst durch einen Krankheitsfall) wurden irrtümlicherweise auch von der Biologischen Station die Leasingraten für das bereits abgemeldete Fahrzeug weiterbezahlt. Aufgrund des zwischen der [...] und der LAD-Fuhrparkleitung bestehenden Informations- und Kontaktwesens erlangte die Garagenleitung Kenntnis von dieser Doppelzahlung, worauf diese sofort entsprechende Maßnahmen einleitete. Diese waren: Sofortige Beendigung der Doppelzahlung durch die Biologische Station und Retournierung der zu viel geleisteten Zahlungen an die Biologische Station. In diesem Zusammenhang darf mitgeteilt werden, dass gerade dieser Fall im Rahmen der Überprüfung den Prüforganen des LRH vollständig dargestellt wurde.*

*Für jeden Kunden gibt es eine eigene Kundennummer. Ein Fahrzeug, das im System der [...] erfasst ist, kann nicht doppelt angelegt werden, da jedes Fahrzeug mit Kennzeichen und Fahrgestellnummer eingetragen wird. Das Computersystem lässt auf Grund der Kundennummer keine doppelte Eingabe bzw. Verrechnung zu.*

*Im vorliegenden Fall der BSI sollten die Empfehlungen des BLRH aufgegriffen und umgesetzt werden. Eine Zentralisierung der Anschaffung und Abrechnung der Leasingfahrzeuge bei der LAD wäre aus ho. Sicht von Vorteil und würden Mehrgleisigkeiten und Überschneidungen wie auch Doppelzahlungen vermeiden. Allerdings sollte dabei so wie bisher gewährleistet werden, dass das jeweilige Anforderungsprofil für die Fahrzeuge nur im Einvernehmen mit der ho. Dienststelle festgelegt wird, damit die angeschafften Fahrzeuge auch den Anforderungen der Dienststelle entsprechen. (ad 2, 3)*

*Hinsichtlich der die Biologische Station Illmitz betreffenden Aufstellung und der Kritik, dass in den Inventarlisten des LAD-Fuhrparks ein Fahrzeug nicht erfasst gewesen wäre, darf folgendes mitgeteilt werden:*

*PKW Nr. 3 war im Bestand der Biologischen Station Illmitz und wurde auch dort inventarisiert. (ad 4)*

*(23) LSR-Präsident (III. Teil, 3.19)*

*Den Empfehlungen des BLRH wird nachgekommen und nach Abschluss der Evaluierung eine entsprechende Anpassung der Regelung vorgenommen. (ad 1-3)*

*Hinsichtlich der Nichtanpassung des vom LSR-Präsidenten zu entrichtenden Benützungsbetrages an die neuen Bruttokaufpreise darf mitgeteilt werden, dass zwischenzeitig eine Nachzahlung eingeleitet wurde und diese auch erfolgte. (ad 4, 5)*

*(24) Werbefahrzeuge (III. Teil, 3.20)*

*Der BLRH legte seinen Prüfungszeitraum von 2008 bis 2013 fest, wodurch die Betrachtung des per 2002 abgeschlossenen Pachtvertrages, welcher bereits im Jahr 2007 endete, also vor Beginn des Prüfungszeitraums, für die Prüfungsdarstellung als irrelevant zu sehen ist. (ad 2, 3)*

*Bezüglich des "Werbefahrzeuges" werden seitens der zuständigen Abteilung erforderliche Maßnahmen ergriffen (Herbeiführung eines Beschlusses) und insofern der Mangel behoben. (ad 2, 3)".*

Eisenstadt, im Dezember 2014

Der Landes-Rechnungshofdirektor

Mag. Andreas Mihalits, MBA