

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2007 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 2005
– Beitrag Nr. 8: Fuhrparkmanagement bei den Regie-
rungspräsidien**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 9. Juli 2009 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 14/4691 Abschnitt II):

Die Landesregierung zu ersuchen,

die Ergebnisse der in der Mitteilung der Landesregierung vom 17. Dezember 2008 – Drucksache 14/3826 – unter den Ziffern 2 b) bis 4 genannten Maßnahmen konkret darzulegen und dem Landtag hierüber bis zum 30. Juni 2010 zu berichten.

[Die Ziffern 2 b) bis 4 der angeführten Mitteilung der Landesregierung vom 17. Dezember 2008 – Drucksache 14/3826 – hatten folgenden Wortlaut:

Die Landesregierung zu ersuchen,

2. bei den Regierungspräsidien dafür Sorge zu tragen, dass

b) im Rahmen der Einsatzplanung und -steuerung erhöhte Entlohnungen für Berufskraftfahrer vermieden werden,

c) durch eine stärkere zentrale Einsatzplanung und eine bessere Auslastung die Zahl der Fahrzeuge – auch unter Einbeziehung des Fuhrparks der Oberfinanzdirektion – verringert werden kann,

d) ein elektronisch gestütztes Fuhrparkmanagement-System, etwa in Form des bei der Polizei eingesetzten Systems Cosware, zum Einsatz kommt;

3. erneut zu prüfen, ob fremde Dienstleister Fuhrpark und Fahrbereitschaften nach der durch die Verwaltungsstrukturreform erreichten Zentralisierung wirtschaftlicher betreiben können;

4. Kraftfahrzeuge für die gesamte Landesverwaltung zentral zu beschaffen und zu verwalten und dabei neben der Wirtschaftlichkeit auch die Frage der Umweltverträglichkeit durch entsprechende Beschaffungsrichtlinien zu berücksichtigen.]

Bericht

Mit Schreiben vom 11. Juni 2010 Nr. I 0451.1 berichtet das Staatsministerium nach den Mitteilungen vom 17. Dezember 2008 (Drucksache 14/3826) und vom 22. Juni 2009 (Drucksache 14/4665) wie folgt:

Zu 2. b):

Die Regierungspräsidien haben sich auf eine gemeinsame Dienstanweisung für den Einsatz der Dienst-Kfz und der Berufskraftfahrer verständigt, die u. a. die Anregungen des Rechnungshofs in der Denkschrift 2007 aufgreift und dadurch, dass Einsatzplanungen, Arbeitszeiterfassung und -dokumentation sowie die Einhaltung der Arbeitszeiten vorgeschrieben werden, erhöhte Vergütungen vermeiden hilft.

Zu 2. c):

Zwischen der Oberfinanzdirektion Karlsruhe und dem Regierungspräsidium Karlsruhe wurde eine Zusammenarbeit der Fahrbereitschaften mit Wirkung zum 1. Januar 2009 wie folgt vereinbart:

Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist für die Selbstfahrerfahrzeuge am Standort Karlsruhe zuständig. Es übernimmt von der Oberfinanzdirektion Karlsruhe die bisher dort neben dem Kurierdienst betriebene Personenbeförderung mit Selbstfahrerfahrzeugen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe versorgt nunmehr ausschließlich die Landesbehörden in Karlsruhe mit Selbstfahrerfahrzeugen, so die Oberfinanzdirektion Karlsruhe, das Generallandesarchiv, das Oberlandesgericht u. a. Die Oberfinanzdirektion Karlsruhe ist im Gegenzug ausschließlich für den Kurierdienst zuständig; sie übernimmt für das Regierungspräsidium Karlsruhe den bisher von diesem zusätzlich zur Personenbeförderung mit Selbstfahrerfahrzeugen betriebenen Kurierdienst und gliederte ihn in den eigenen Kurierdienst ein. Zum Betrieb des Kurierdienstes wurden die Berufskraftfahrer des Regierungspräsidiums an die Oberfinanzdirektion abgeordnet bzw. versetzt. Die Oberfinanzdirektion betreibt darüber hinaus grundsätzlich die Personenbeförderung mit Berufskraftfahrern am Standort Karlsruhe.

Aufgrund der getroffenen Vereinbarung konnte im Bereich des Regierungspräsidiums Karlsruhe der entsprechende Personalbestand (Innendienst und Berufskraftfahrer) von 9,85 MAK auf 6,15 MAK reduziert werden.

Zudem wurde beim Regierungspräsidium durch die Übernahme des Kurierdienstes seitens der Oberfinanzdirektion bislang eine von drei Kuriertouren eingespart. Die Einsparung einer weiteren Kuriertour steht unmittelbar bevor. Mit einer Verringerung des Kfz-Bestandes ist konsequenterweise zu rechnen. Im Bereich der Oberfinanzdirektion wurde durch die Einsparung der Stelle des Fahrdienstleiters (keine Nachbesetzung nach dessen Eintritt in den Ruhestand) der Personalbestand um 1 MAK reduziert.

Um eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen, wurde mit den Regierungspräsidien vereinbart, dass sie in einer Testphase zunächst auf die Er-

satzbeschaffung von Selbstfahrerfahrzeugen verzichten. Beim Regierungspräsidium Stuttgart handelt es sich um 5 Fahrzeuge und bei den anderen Regierungspräsidien um jeweils 2 Fahrzeuge. Die entsprechenden Mittel wurden in den Staatshaushaltsplänen 2009 und 2010/11 gesperrt und sollen im Staatshaushaltsplan 2012/13 endgültig gestrichen werden.

Zu 2. d):

Das Regierungspräsidium Stuttgart nutzt seit einiger Zeit für die Fahrzeugdisposition und für Auswertungen das Dispositionsprogramm FUDAS. Die anderen Regierungspräsidien haben sich nach eingehender Überprüfung, Abstimmung und erfolgreichem Abschluss der Testphase darauf geeinigt, im Laufe des 1. Halbjahres 2010, spätestens jedoch bis zum Ende des 3. Quartals 2010, ein vom Regierungspräsidium Freiburg entwickeltes Fahrzeugsdispositionsprogramm einzuführen, das auch eine über eine benutzerfreundliche Verknüpfung zum elektronischen Reisekostenverfahren DRIVE BW verfügen soll; diese Verknüpfung wird derzeit programmiert. Im Hinblick auf die unterschiedlichen Verhältnisse sowie aus Kostengründen wurde die Einführung eines einheitlichen Verfahrens bei allen vier Regierungspräsidien nicht weiterverfolgt.

Zu 3.:

Ausgangslage und Vorgehen

Seit der Verwaltungsreform hat sich die Anzahl der Standorte der Landesbehörden zwar reduziert. Im Wesentlichen unverändert blieb jedoch deren dezentrale örtliche Struktur, sodass sich durch die Verwaltungsreform die diesbezügliche Ausgangssituation nicht wesentlich geändert hat. Gleichwohl erschien es angezeigt, erneut eine umfassende Kostenerhebung des Fuhrparks und der Fahrbereitschaften des Landes durchzuführen und diese Kosten Marktpreisen gegenüberzustellen. Nur so kann letztlich die Wirtschaftlichkeit der einen oder anderen Lösung beurteilt werden. Um einen Marktpreis in Erfahrung bringen zu können, ist nach geltendem Ausschreibungsrecht die Durchführung einer Ausschreibung nicht zulässig. In diesem Falle kann lediglich eine Markterkundung durch unverbindliche Preisanfragen durchgeführt werden. Dieses Verfahren bietet hinsichtlich der Preise zwar nicht die Sicherheit einer Ausschreibung, da die Anbieter an die genannten Preise nicht gebunden sind. Dennoch kann dadurch ein Überblick über die Marktsituation erreicht werden.

Kosten von Fahrbereitschaft und Fuhrpark des Landes

Ausgehend vom Prüfauftrag des Landtags hat das Finanzministerium eine landesweite Erhebung des Kfz-Bestandes der Landesbehörden und der für die Verwaltung der Fuhrparks bei den einzelnen Ressorts anfallenden Kosten – ohne Sonder- und Einsatzfahrzeuge – durchgeführt. Im Einzelnen wurden bei dieser Erhebung jeweils zum Stand 31. Dezember 2007 abgefragt:

- Der Personaleinsatz im Dienstreiseverkehr und im Kurierdienst, aufgeteilt nach Verwaltungsdienst und Fahrbereitschaft sowie katalogisiert nach den jeweils prozentual unterschiedlich anfallenden Tätigkeitsbereichen.
- Der Kfz-Bestand für den Dienstreiseverkehr und den Kurierdienst, unter anderem mit Angabe der jährlichen Gesamtfahrleistung sowie der Dienststelle.
- Die angefallenen Unterhaltskosten gem. Anlage 3 zur VwVKfz und die angefallenen Unfallkosten im Dienstreiseverkehr und im Kurierdienst.

Auf Grundlage dieser Daten wurden die Kosten je Fahrzeug ermittelt. Hierbei wurden die Fahrzeuge in folgende Kategorien eingeteilt:

- Kleinwagen
- Untere Mittelklasse
- Mittelklasse
- Obere Mittelklasse
- Oberklasse

Zu jeder dieser Fahrzeugkategorien wurden die dem Land je Fahrzeug entstehenden durchschnittlichen Kosten sowie die durchschnittliche Fahrleistung ermittelt.

Markterkundung

Zur Ermittlung eines Marktpreises wurden fünf namhafte Unternehmen aus dem Bereich Fuhrparkmanagement aufgefordert, ein unverbindliches Angebot für die Übernahme des Fahrzeugbestands beziehungsweise für die Bereitstellung der Fahrzeuge sowie der hiermit verbundenen Dienstleistungen abzugeben. Hierzu wurde die Zahl der zu übernehmenden Kfz, unterteilt in die jeweilige Fahrzeugkategorie unter Angabe der jeweils zugrundeliegenden Kilometerleistung sowie der verschiedenen Standorte vorgegeben.

Weiter wurde um Abgabe eines unverbindlichen Angebots für die Übernahme des Fahrpersonals gebeten.

Nach Auswertung der unverbindlichen Angebote stellt sich die Marktsituation wie folgt dar:

Der Schwerpunkt der Angebote liegt auf der Übernahme administrativer Aufgaben der Fuhrparkverwaltung wie beispielsweise Zahlungs-, Reparatur- und Wartungsmanagement. Die Verwaltung und Beschaffung sind zwar zentral durch den Dienstleister möglich, laufender Unterhalt, Unfallreparaturen und Einsatzplanung des Fahrpersonals sollen aber weiterhin durch die einzelnen Dienststellen erfolgen. Die Übernahme und Verwaltung sowie die Veräußerung des Fahrzeugbestandes kann vom Dienstleister gegen monatliche Gebühr übernommen werden. Die Anbindung bestehender haushalterischer EDV-Systeme des Landes an die Systeme der Fuhrparkmanager ist gegen Gebühr möglich. Nur einer der Anbieter wäre bereit, gegebenenfalls das Personal zu übernehmen.

Kostenvergleich – Ergebnis

Soweit vergleichbar wurden die Kosten der angebotenen Leistungen der externen Anbieter den eigenen Kosten gegenübergestellt. Hierbei hat sich gezeigt, dass Beschaffung und Verwaltung der Fahrzeuge durch das Land von den externen Anbietern der Privatwirtschaft nicht unterboten werden können. Bei den vergleichbaren Kosten liegt das Land in einer Größenordnung von ca. 20 % unter den Angeboten der externen Anbieter.

Entscheidendes Kriterium für den Preisvorteil des Landes sind die von den Herstellern eingeräumten günstigen Konditionen für die Beschaffung (Leasing und Kauf) der einzelnen Fahrzeuge, hohe Rabatte für Serviceleistungen und ggfls. Unfallreparaturen. Im Übrigen werden dem Land auch Rabatte für die Betankung der Fahrzeuge eingeräumt.

Eine weitgehende Privatisierung des Fuhrparks ist zudem de facto durch die mittlerweile hohe Leasingquote von ca. 50 % bereits erfolgt. Durch die stetig gewachsene Leasingquote konnten auch die Kosten im laufenden Betrieb bereits erheblich reduziert werden, da bei Leasingfahrzeugen im Durchschnitt aufgrund kurzer Vertragslaufzeiten, verbunden mit niedrigen Kilometerleistungen, geringem Fahrzeugverschleiß und hohen Wiederverkaufswerten im Vergleich zum Kauf deutlich niedrigere Kosten anfallen. Die geleasten Fahrzeuge werden in der Regel vor Fälligkeit größerer Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zurückgegeben. Daher sollen auch künftig verstärkt Leasingfahrzeuge eingesetzt werden. Lediglich in Bereichen mit hohen Kilometerleistungen und großer Fahrzeugbeanspruchung (z. B. Kurierdienst) kommt ein Kauf in Betracht.

Neben der Tatsache, dass die Kosten des Landes bei der Eigenverwaltung des Fuhrparks unter denen der angefragten externen Anbieter liegen, spricht gegen eine Privatisierung des Fuhrparkmanagements auch folgende Tatsache: durch die Belassung von Fuhrpark und Fahrbereitschaften beim Land und die Eigenverantwortung der Dienststellen kann deren gewachsene Erfahrung betreffend die jeweiligen Bedürfnisse vor Ort unmittelbar in Anspruch genommen werden. Dies eröffnet kürzere Wege und eine größere Flexibilität sowohl bezüglich der Beschaffung als auch der Verwaltung der Fahrzeuge. Bestimmte Prozesse bei der Beschaffung wie Haushaltsplanung und Mittelbewirtschaftung kommen für eine Auslagerung ohnehin nicht in Betracht.

Zudem konnte der Fahrzeugbestand des Landes auch unter dessen Verwaltung in Eigenregie in den letzten Jahren stetig reduziert werden. Anlässlich einer Untersuchung des Rechnungshofs im Jahr 1997 wurde der Fahrzeugbestand des Landes im Jahr 1999 mit 1.213 Kfz im Personendienstreiseverkehr und Kurierdienst verteilt auf 130 Standorte sowie die Anzahl von 323 Berufskraftfahrern ermittelt. Den Bestand konnte das Land bis zum Jahr 2007 auf 691 Fahrzeuge und 73 Standorte verringern. Entsprechend fand auch eine Reduzierung der Berufskraftfahrer auf 226 statt, deren Anzahl auch weiterhin laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst, d. h. reduziert wird. Darüber hinaus konnten über die Einrichtung zentraler Fahrbereitschaften und Verlagerung von Aufgaben beispielsweise am Standort Karlsruhe Ressourcen gebündelt werden.

Die Übernahme des Personals, d. h. der Fahrer, wurde lediglich von einem Unternehmen angeboten, konkrete Bedingungen hierfür wurden jedoch nicht genannt, sodass eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung insoweit nicht erfolgen konnte. Zudem darf nicht verkannt werden, dass eine solche Konstruktion in der Umsetzung und im laufenden Betrieb äußerst verwaltungsaufwändig und damit kostenintensiv wäre.

Gleichwohl wird die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks des Landes regelmäßig überprüft und gegebenenfalls weiter optimiert werden.

Zu 4.:

Der Beschluss steht im Zusammenhang mit dem Auftrag A 3 der Strukturkommission für Aufgabenkritik und Haushalt (SKAH), mit dem das Finanzministerium beauftragt wurde, zu prüfen, ob Fuhrpark und zentrale Fahrbereitschaft kostengünstiger durch einen privaten Dienstleister betrieben werden können. Unter Nr. 5.4.2 dieses Auftrags ist Folgendes ausgeführt: „Sollte diese Prüfung zum Ergebnis kommen, dass eine solche Privatisierung weder ganz noch teilweise in Betracht kommt, wäre bei Gelegenheit der Überarbeitung der Beschaffungsanordnung (BAO) zu prüfen, ob die gemeinsame Beschaffung sowie die Verwertung von Dienstkraftfahrzeugen durch das LZBW erfolgen sollen.“

Das Ergebnis zur Prüfung einer Privatisierung liegt nun vor und ist oben – siehe zu 3. dieser Stellungnahme – dargestellt. Ein entsprechender Bericht wird der Strukturkommission für Aufgabenkritik und Haushalt in Kürze vorgelegt. Bei entsprechender Beschlussfassung der Kommission über diesen Bericht wird bei einer nächsten Überarbeitung der BAO geprüft werden, ob die gemeinsame Beschaffung sowie die Verwertung von Dienstkraftfahrzeugen durch das LZBW erfolgen sollen.