



**Landesrechnungshof**  
*Niederösterreich*

**NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetriebe**  
**Winterdienst, Nachkontrolle**

*Bericht 5 | 2012*

## **NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst, Nachkontrolle Inhaltsverzeichnis**

### Zusammenfassung

1.	Prüfungsgegenstand	1
2.	Nachtschwerarbeit	1
3.	Dienst- und Lenkzeiten	2
4.	Naturalvergütungen	5
5.	Feinstaub, Hartsplitt	6
6.	Brückenmeistereien	8
7.	Private Frächter	8
8.	Personal- und Geräte	9
9.	Rufbereitschaft und Überstunden	10
10.	Kraftfahrzeugbeifahrer	10
11.	Ladevorgänge	11
12.	Motorisierter Streckenwart	11
13.	Veranschlagung und Verrechnung	12
14.	Straßenbetriebsbilanz	13
15.	Bilanzkenngrößen	13
16.	Winterdienst-Statistik	14
17.	Vorhaltekosten	15
18.	Datenzugang	15
19.	Software für Salzlagermanagement	16

## NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst, Nachkontrolle

### Zusammenfassung

Die Nachkontrolle zum Bericht 12/2009 „NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst“ ergab, dass von den 18 Empfehlungen des Landesrechnungshofs 13 Empfehlungen ganz oder großteils und 5 Empfehlungen nicht oder noch nicht umgesetzt wurden. Mit einem Umsetzungsgrad von rund 70 Prozent wurden bereits wichtige Verbesserungen sowie Minderausgaben bei Beifahrerstunden von 100.000 Euro erreicht, wobei auch Einsparungen durch die Einbindung der Brückenmeistereien (LKW Fahrer) erfolgten bzw. untersucht wurden.

- Einsparungspotenzial bestand auch bei der Verwendung von Hartsplitt. Dieser verursachte jährlich Mehrkosten von rund 70.000 Euro, wobei laut einer Evaluierung durch die Umweltbundesamt GmbH eine Quantifizierung der Wirkung auf die Feinstaubbelastung nicht möglich war.

Weiters stellte sich die Umsetzung der Empfehlungen wie folgt dar:

- Die Vertragsbestimmungen für externe Dienstleister (Frächter) wurden angepasst, um deren Interesse am Winterdienst zu erhöhen.
- Die Führungskräfte verfügten nun über adäquate Leserechte im Programm „Salzlagermanagement“, damit sie ihren Controlling- und Kontrollaufgaben nachkommen können. Außerdem wurde eine stichprobenweise Überprüfung der Rufbereitschaftsanträge der Straßenmeistereien aufgrund der Witterung angeordnet.
- Nach einer Evaluierung der Winterdienstregelungen wurden die Ausnahmen, bei denen Kraftfahrzeugbeifahrer eingesetzt werden dürfen, reduziert. Die neue Vorschrift trat bereits für die Winterdienst-Periode 2011/2012 in Kraft.
- Drei neue Dienstzeitmodelle verbesserten die überlangen Lenk- und Dienstzeiten des eigenen Personals im Winterdienst. Eine Verordnung über die Nachtschwerarbeit für Landesbedienstete wurde jedoch mangels Regelung für Bundesbedienstete nicht erlassen. Die Lenkzeiten der externen Winterdienstfahrer werden bei den Ausschreibungen bzw. der Vertragsgestaltung zu berücksichtigen sein.
- Um die Ladevorgänge für Streugut zu optimieren, wurden vermehrt auch Kraftfahrer als Staplerfahrer geschult und bei den neuen Streuguthallen Ladekräne eingebaut.

- Die Kosten der Brückenmeistereien wurden in der Winterdienst-Statistik 2010/2011 bereits berücksichtigt.
- Die Gruppe Straße beabsichtigt, eine Software für die „Leistungserfassung Neu“ entwickeln zu lassen. Damit sollen die datentechnischen Voraussetzungen geschaffen werden, sämtliche Sachausgaben in die Straßenbetriebs- und Winterdienst-Bilanz einzubeziehen. Zur Software-Entwicklung wurden Rahmenvereinbarungen gemäß Bundesvergabegesetz 2006 ausgeschrieben und abgeschlossen.
- Für die Personalausstattung der Straßenmeistereien wurde ein anforderungsorientierter Ressourcenschlüssel angewendet. An einem entsprechenden Ressourcenschlüssel für die Zuteilung von Maschinen und Geräten an die einzelnen Straßenmeistereien wurde gearbeitet.
- Die Praxis der Naturalvergütungen in Form von Streusplittlieferungen für Winterdienstleistungen für Gemeinden wurde beibehalten. Ab dem Winterdienst 2011/2012 sollen diese jedoch in der Landesverrechnung und in der gruppeninternen Kostenrechnung dargestellt werden. Die Gruppe Straße sagte zu, die neue Vorgangsweise in die Vorschrift „Winterdienst, Abwicklung“ aufzunehmen.
- Die Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und B wurden nicht zusammengefasst. Die Gruppe Straße hat eine partielle Zusammenfassung jedoch neuerlich zugesagt.

**Die NÖ Landesregierung teilte in ihrer Stellungnahme vom Jänner 2012 mit, dass sie auch deshalb keine Bestimmungen für die Nachtschwerarbeit erarbeiten ließ, weil dafür im Landesdienst - mangels Tätigkeiten von mit besonderen Gefahren oder mit erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannungen verbundener regelmäßiger Nachtarbeit - kein Anwendungsbereich bestand. Zur Verwendung von hochwertigem Hartsplitt verwies die NÖ Landesregierung auf eine ergänzende Beurteilung durch die Daten aus der Luftgüteüberwachung des Landes an straßennahen Stationen. Da dort nach der Einführung dieser Maßnahme die Überschreitungen des zulässigen Grenzwertes deutlich zurückgingen und erst wieder 2010 und 2011 ein leichter Anstieg verzeichnet wurde, erschien die Relevanz und Zweckmäßigkeit der Hartsplittverwendung nachgewiesen. Die Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und Landesstraßen B sollen ab dem Voranschlag 2013 zusammengefasst werden, wobei jedoch für den Um- und Ausbau weiterhin eine getrennte Darstellung erforderlich sein wird.**

Der Landesrechnungshof erinnerte an das Landes-Vertragsbedienstengesetz, wonach die Landesregierung für Nachtarbeit durch Verordnung zu bestimmen hat, welche Tätigkeiten mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannung verbunden sind (Nachtschwerarbeit).

Die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verwendung von Hartsplitt war für ihn weiterhin nicht nachvollziehbar, weil die Luftgütemessstellen nur die Feinstaubmengen messen, nicht jedoch die Zusammensetzung. Nicht nachvollziehbar blieb schließlich, warum für den Um- und Ausbau weiterhin getrennte Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und Landesstraßen B erforderlich sein werden.

## 1. Prüfungsgegenstand

Der Landesrechnungshof überprüfte die Umsetzung der 18 Empfehlungen des Berichts 12/2009 „NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst“, den der NÖ Landtag am 20. Mai 2011 mit der Aufforderung zur Kenntnis genommen hatte, dass den in diesem Bericht dargelegten Auffassungen des Rechnungshofausschusses entsprochen wird.

Das jährliche Gebarungsvolumen für den Winterdienst auf den NÖ Landesstraßen beträgt durchschnittlich 19 Millionen Euro. Inklusive der Personal-, Fahrzeug- und Gerätekosten, die mithilfe der Kostenrechnung erfasst werden, betragen die durchschnittlichen Winterdienstkosten rund 43 Millionen Euro, wobei diese Kosten je nach Witterung deutlichen Schwankungen unterliegen.

Ziel der Nachkontrolle war, den NÖ Landtag über den Stand der Umsetzung zu informieren. Der Landesrechnungshof stellte daher die Ergebnisse aus dem Bericht „NÖ Straßenverwaltung, Straßenbetrieb, Winterdienst“ mit ihrem jeweiligen Umsetzungsstand dar.

Die Gruppe Straße sowie die Abteilung Straßenbetrieb setzten von den 18 Empfehlungen des Landesrechnungshofs 13 Empfehlungen ganz oder größtenteils um. Fünf Empfehlungen wurden nicht oder noch nicht umgesetzt. Mit einem Umsetzungsgrad von rund 70 % wurden bereits wichtige Verbesserungen sowie Einsparungen erreicht.

## 2. Nachtschwerarbeit

In Ergebnis 1 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„Die NÖ Landesregierung wird im Sinne der geltenden Bedienstetengesetze aufgefordert, nähere Bestimmungen über Nachtschwerarbeit zu erarbeiten und zu verordnen.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde nicht umgesetzt.**

Dem landesgesetzlichen Auftrag an die NÖ Landesregierung, nähere Bestimmungen über die Nachtschwerarbeit für Landesbedienstete zu verordnen, wurde mit der Begründung bisher nicht nachgekommen, dass auch für Bundesbedienstete keine entsprechende Regelung erfolgte.

**Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Die Begründung, wieso die NÖ Landesregierung diese Empfehlung nicht umgesetzt hat, ist inhaltlich verkürzt wiedergegeben.*

*Es fehlt nämlich der zweite, für eine Nichtumsetzung (auch wesentliche) Grund zur Gänze, nämlich, dass auf Grund eines seither mangelnden Anwendungsbereiches der gegenständlichen Bestimmungen auf im Landesdienst ausgeübte Tätigkeiten (kein Vorliegen von mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannung verbundener regelmäßiger Nachtarbeit) von einer entsprechenden Regelung Abstand genommen wurde. Somit bleibt die Stellungnahme der NÖ Landesregierung zum Prüfbericht 12/2009 zu diesem Ergebnis vollinhaltlich mit beiden Begründungen aufrecht.*

**Gegenäußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Der Landesrechnungshof erinnerte daran, dass seit 1998 im Landes-Vertragsbedienstetengesetz festgelegt wurde: „Die Landesregierung hat durch Verordnung zu bestimmen, welche Tätigkeiten mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannung verbunden sind.“ Die Landesregierung kam diesem Auftrag bisher nicht nach, daher fehlt ein definierter Anwendungsbereich für Nachtschwerarbeit.*

### 3. Dienst- und Lenkzeiten

In Ergebnis 2 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„Die Dienst- und Lenkzeiten im Winterdienst sind hinsichtlich der dabei anzuwendenden rechtlichen Regelungen eingehend zu prüfen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind jedenfalls, insbesondere bei der Erstellung der Räum- und Streupläne, strikt einzuhalten.“

**Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde größtenteils umgesetzt.**

In der Stellungnahme hatte sich die NÖ Landesregierung sowohl mit den Dienst- und Lenkzeiten der öffentlich Bediensteten als auch mit denen der privaten Fahrer beschäftigt und zwischenzeitlich neue gesetzliche Regelungen erwähnt, die seit 1. Jänner 2010 gelten. Die NÖ Landesregierung hatte darauf hingewiesen, dass die geltenden Rahmenbedingungen demnach eingehalten werden.

Die Gruppe Straße wies im Juli 2011 die NÖ Straßenbauabteilungen an, die Dienst-, Räum- und Streupläne (Winterdienstpläne) zu überarbeiten, mit dem Ziel, die bisherigen überlangen Lenkzeiten von bis zu 20 Stunden zu reduzie-

ren und gleichzeitig mehr Bedienstete für den Räum- und Streudienst einzusetzen. In diesem Sinne wurden drei verschiedene Dienstzeitmodelle für die Fahrer der Straßenmeistereien entwickelt:

Das erste Dienstzeitmodell ging davon aus, dass vier Fahrer je Fahrzeug von Montag bis Sonntag eine einheitliche Dienstzeit haben:

<b>Montag bis Sonntag</b>	
1. Fahrer	02:00 – 12:00 Uhr
2. Fahrer	12:00 – 22:00 Uhr
3. und 4. Fahrer	Dienst in der Folgewoche

Das zweite Dienstzeitmodell unterschied zwischen Dienstzeiten an Wochentagen und Dienstzeiten am Wochenende und hatte als Grundlage drei Fahrer je Fahrzeug:

<b>Montag bis Donnerstag</b>				
	<b>Früh 02:00–07:00</b>	<b>Tag 07:00–17:00</b>	<b>Spät 17:00–22:00</b>	<b>Keine Rufbereitschaft</b>
1. Woche	1. Fahrer	2. Fahrer	3. Fahrer	2. Fahrer
2. Woche	2. Fahrer	2./1. Fahrer	1. Fahrer	3. Fahrer
3. Woche	3. Fahrer	1. Fahrer	2. Fahrer	1. Fahrer

<b>Freitag bis Sonntag</b>			
	<b>02:00–12:00</b>	<b>12:00–22:00</b>	<b>Keine Rufbereitschaft</b>
1. Woche	1. Fahrer	3. Fahrer	2. Fahrer
2. Woche	2. Fahrer	1. Fahrer	3. Fahrer
3. Woche	3. Fahrer	2. Fahrer	1. Fahrer



Das dritte Dienstzeitmodell hatte von Montag bis Sonntag eine einheitliche Dienstzeit und als Grundlage vier Fahrer je Fahrzeug:

<b>Montag bis Sonntag</b>				
	<b>Früh 02:00–08:00</b>	<b>Tag 08:00–16:00</b>	<b>Spät 16:00–22:00</b>	<b>Zusatz- fahrer</b>
1. Woche	1. Fahrer	2. Fahrer	3. Fahrer	4. Fahrer
2. Woche	4. Fahrer	1. Fahrer	2. Fahrer	3. Fahrer
3. Woche	3. Fahrer	4. Fahrer	1. Fahrer	2. Fahrer
4. Woche	2. Fahrer	3. Fahrer	4. Fahrer	1. Fahrer

Die vorgelegten drei Dienstzeitmodelle stellten eine wesentliche Verbesserung gegenüber der bisher geübten Praxis dar, weil die Lenkzeiten der einzelnen Fahrer verringert wurden.

Die Lenkzeiten der privaten Winterdienstfahrer (Frächter) unterliegen anderen Bestimmungen, was durch eine entsprechende Vertragsgestaltung bei den Ausschreibungen zu berücksichtigen sein wird.

Der Landesrechnungshof empfahl, im Rahmen der arbeitsrechtlichen Vorgaben und unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände (zB Personalstand, Maschinen- und Geräteausstattung) für jede Straßenmeisterei das wirtschaftlichste und zweckmäßigste Dienstzeitmodell zu wählen.

**Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Wie vom NÖ Landesrechnungshof in seinem vorläufigen Überprüfungsergebnis festgehalten wird, sind die derzeitigen Dienstzeitmodelle gegenüber der bisherigen Praxis bereits eine wesentliche Verbesserung, weil die Lenkzeiten der einzelnen Fahrer verringert wurden.*

*Es wird auch in Zukunft darauf geachtet werden, möglichst wirtschaftliche und zweckmäßige Dienstzeitenmodelle basierend auf den jeweiligen Umständen (z.B. Personalstand, Maschinen- und Geräteausstattung) zu wählen.*

**Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.*

## 4. Naturalvergütungen

Naturalvergütung  
*Der Winterdienst der Straßenverwaltung auf Gemeindestraßen wurde oft mit Streusplittlieferungen vergütet, die nicht erfasst wurden.*

In Ergebnis 3 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„In Hinkunft sind Leistungen, insbesondere Winterdienstleistungen, die die NÖ Straßenverwaltung für Gemeinden erbringt, im Sinne der Grundsätze der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung 1997 zu erfassen und in der Landesverrechnung darzustellen. Gleichzeitig ist die Erfassung der Leistungen im Kostenrechnungssystem zu gewährleisten.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde teilweise umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die Winterdienstleistungen für Gemeinden in der Landesverrechnung in Hinkunft erfasst werden.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Gruppe Straße mit, dass ab der Winterdienstperiode 2011/12 die Vergütungen von Naturalleistungen in Form einer Umbuchung in der Landesverrechnung dargestellt werden. Weiters wurde zugesagt, bei der nächsten Änderung der Vorschrift „Winterdienst, Abwicklung“ (voraussichtlich im Sommer 2012) diese Regelung dort aufzunehmen.

Außerdem wurde zugesagt, ab der Winterdienstperiode 2011/12 den tatsächlichen Streumittelverbrauch (inklusive der Naturalleistungen) und die Winterdienstleistungen (Personal und Geräte) vollständig in der Kostenrechnung darzustellen.

### **Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Die vollständige Erfassung des gesamten Streumittelverbrauchs wurde bereits umgesetzt. Die Regelung für die ordnungsgemäße Verbuchung von Naturalvergütungen ist für die Neuherausgabe der Vorschrift „Winterdienst“ für die Winterdienstperiode 2012/13 vorgesehen.*

### **Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.*

## 5. Feinstaub, Hartsplitt

In Ergebnis 4 wurde festgehalten:

„Der NÖ Landesregierung wird empfohlen, die praktischen Auswirkungen der Maßnahmen für Streumittel gemäß NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub nachvollziehbar zu erfassen und mit dem Ziel zu evaluieren, allenfalls die verordneten Maßnahmen hinsichtlich ihrer umwelttechnischen Relevanz und ihrer Zweckmäßigkeit zu adaptieren.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass zur Erreichung der Ziele des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) ein Programm zu erstellen war, in dem Maßnahmen festgelegt wurden, um die Emissionen, die zur Überschreitung des Immissionsgrenzwerts gemäß Anlage 1, 2 und 5b oder einer Verordnung nach § 3 Abs 3 geführt hatten, im Hinblick auf die Einhaltung dieses Grenzwerts zu reduzieren. Dieses Programm ist alle drei Jahre insbesondere in Bezug auf seine Wirksamkeit zur Erreichung der Ziele zu evaluieren und erforderlichenfalls zu überarbeiten (§ 9a Abs 6 IG-L). Das Ende 2006 in Form der „NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM<sub>10</sub>)“ für NÖ erlassene Maßnahmenpaket zur Feinstaubreduktion beinhaltet in § 3 auch das Streugutmanagement. Dieses sieht unter anderem vor, dass abstumpfende Streumittel eine hohe Abriebhärte aufweisen müssen (Hartsplitt, Typ 1-S gemäß Richtlinie Streusplitt NÖ PM<sub>10</sub>).

Diesbezüglich sagte die NÖ Landesregierung in ihrer Stellungnahme zu, Angebote für eine Studie über die Wirksamkeit der bisher geltenden bzw. umgesetzten Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung einzuholen. Dabei sollte auch dem Streugutmanagement besondere Bedeutung zukommen und insofern der Empfehlung des Landesrechnungshofs entsprochen werden.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Abteilung Umweltrecht RU4 nunmehr mit, dass die Umweltbundesamt GmbH mit der Evaluierung des Ende 2006 für NÖ erlassenen Maßnahmenpakets zur Feinstaubreduktion beauftragt wurde und diese im Jahre 2010 eine Studie vorgelegt hat.

Diese Evaluierung hat erhoben, ob und welche Maßnahmen umgesetzt wurden. Zur Wirkung der Maßnahme betreffend das Streugutmanagement hat die Studie festgestellt, dass „eine Quantifizierung der Wirkung dieser Maßnahme nicht möglich ist, da die Emissionen aus dem Winterdienst generell kaum seriös abschätzbar sind.“

Somit konnte kein Nachweis erbracht werden, dass die durch die Verwendung von rund 58.000 t hochwertigem Hartsplitt verursachten jährlichen Mehrkosten von rund 70.000 Euro eine Reduktion der Feinstaubbelastung bewirkte. Demnach war die in der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub festgelegte Verwendung von Hartsplitt zu überdenken bzw. zu ändern.

### **Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Der NÖ Landesrechnungshof stellt fest, dass die Empfehlung durch die vorgelegte Studie der Umweltbundesamt GmbH über die Evaluierung des Ende 2006 für Niederösterreich erlassenen Maßnahmenpakets zur Feinstaubreduktion (Maßnahmenverordnung sowie Förderungs- und Beschaffungsmaßnahmen) aus dem Jahre 2010 umgesetzt worden ist.*

*Zur Schlussfolgerung, dass somit kein Nachweis erbracht werden konnte, dass die durch die Verwendung von rund 58.000 t hochwertigem Hartsplitt verursachten jährlichen Mehrkosten von rund € 70.000,- eine Reduktion der Feinstaubbelastung bewirkten und daher die in der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub festgelegte Verwendung von Hartsplitt zu überdenken bzw. zu ändern wäre, wurde durch Daten aus der Luftgüteüberwachung des Landes eine ergänzende Beurteilung vorgenommen.*

*Daraus ergibt sich, dass nach den Immissionsmessungen an den straßennahen Messstellen in den Jahren von 2006 bis 2011 in den Jahren nach Einführung der Maßnahme die Anzahl der Überschreitungen des zulässigen Grenzwertes deutlich zurückging und ein leichter Anstieg erst wieder 2010 und 2011 verzeichnet wurde. Obwohl diese Wintermonate kalt und schneereich waren, lagen die Belastungen aber unter jenen des Jahres 2006. Insgesamt lässt sich aufgrund dieser Beobachtungen aus fachlicher Sicht eine Verbesserung der Feinstaubsituation durch die Maßnahmen für Streumittel an straßennahen Stationen auch messtechnisch feststellen.*

*Insofern erscheint die umwelttechnische Relevanz und Zweckmäßigkeit der Maßnahme ausreichend nachgewiesen.*

### **Gegenäußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Der Landesrechnungshof bemerkte, dass die ergänzende Luftgüteüberwachung keinen Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit erbracht hat. Feinstaub setzt sich aus Dutzenden Bestandteilen zusammen, wie beispielsweise aus Verbrennung (Dieselruß, Hausbrand) oder Industrie. Die Luftgütemessstellen erfassen die Summe der verschiedenen Feinstäube, nicht jedoch deren Zusammensetzung oder Herkunft. Der Rückgang der Feinstaubbelastung ist zweifellos erfreulich, lässt sich aber nicht direkt auf die Verwendung von Hartsplitt zurückführen.*

## 6. Brückenmeistereien

In Ergebnis 5 wurde festgehalten:

„Der NÖ Straßenverwaltung wird empfohlen zu untersuchen, wieweit die Unterstützung des Winterdiensts durch die Brückenmeistereien in Zukunft Einsparungen bei Personal und Winterdienstausrüstung ermöglicht.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass das Personal der Brückenmeistereien – insbesondere die Lastkraftwagenfahrer – bereits in den Winterdienstplänen berücksichtigt und damit die vorhandenen Ressourcen bestmöglich genutzt werden.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Gruppe Straße außerdem mit, dass eine weitere Unterstützung des Winterdiensts durch die Brückenmeistereien geprüft wurde, jedoch keine zusätzlichen Einsparungen möglich erschienen. Den Brückenmeistereien wurden eigene Räum- und Streurouten zugeordnet, sodass Frächterleistungen reduziert werden konnten.

## 7. Private Frächter

In Ergebnis 6 wurde festgehalten:

„Der NÖ Straßenverwaltung wird empfohlen, die Reaktionen des Marktes im Hinblick auf den neuen Ausschreibungsmodus und die Vertrags- und Leistungsbestimmungen zu beobachten. Gegebenenfalls sind die Vertrags- und Leistungsbestimmungen zu adaptieren, um den Wettbewerb in diesem schmalen Marktsegment anzuregen.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für eine gesicherte Bereitstellung der Fremddienstleistungen eine Marktbeobachtung und eventuell Anpassungen von Vertrags- und Leistungsbestimmungen erforderlich seien und die Anregung des Landesrechnungshofs jedenfalls umgesetzt werde.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Gruppe Straße mit, dass die Vertragsbestimmungen für die externen Dienstleister (Frächter) überarbeitet wurden. Entsprechend den Möglichkeiten des Bundesvergabegesetzes schloss man diese Verträge nun auf unbestimmte Zeit ab und erwartete sich dadurch bessere wirtschaftliche Anreize für die Frächter. Solche neue Musterausreibungen wurden dem Landesrechnungshof übergeben.

## 8. Personal- und Geräte

In Ergebnis 7 wurde festgehalten:

„Der NÖ Straßenverwaltung wird empfohlen, Betreuungsparameter getrennt für den Sommer- und Winterdienst zu entwickeln und auf diese Weise differenzierte, anforderungsorientierte Ressourcenschlüssel festzulegen, die es ermöglichen, die Personal- und Geräteausstattung für jede Straßenmeisterei weitgehend objektiv zu ermitteln.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde größtenteils umgesetzt**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die der Kostenrechnung zugrunde gelegte Aufwandserfassung aktualisiert und eine ergebnisorientierte Leistungserfassung erstellt wurde. Damit war auch eine differenzierte Ressourcenzuordnung möglich.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Gruppe Straße mit, dass ein differenzierter anforderungsorientierter Ressourcenschlüssel erarbeitet wurde. Das Ergebnis „Ressourcenzuteilung – Personal“ wurde bereits im Dienstpostenplan 2012 berücksichtigt. An einem Schlüssel für eine „Ressourcenzuteilung – Maschinen und Geräte“ wurde seit Juli 2011 gearbeitet, ein Ergebnis war noch ausständig.

### **Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Wie im Bericht des Landesrechnungshofes festgehalten, wurde das Ergebnis Ressourcenzuteilung Personal bereits im Dienstpostenplan 2012 berücksichtigt und wird an einem Schlüssel für eine Ressourcenzuteilung Maschinen und Geräte bereits gearbeitet, dessen Ergebnis allerdings noch ausständig ist.*

*Nach derzeitigem Stand der Arbeiten soll dieser Ressourcenschlüssel Maschinen und Geräte bereits für die Maschinengespräche 2012 (Mitte 2012) angewendet werden.*

### **Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.*

## 9. Rufbereitschaft und Überstunden

In Ergebnis 8 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„Die Rufbereitschaftsanträge sind stichprobenweise auf Plausibilität mit den tatsächlichen Winterdienst-Einsatzbedingungen zu prüfen. Gegebenenfalls sind die zuständigen Einsatzleiter auf die Einhaltung der geltenden Vorschriften hinzuweisen.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die Rufbereitschafts- und Überstundenanträge stichprobenweise auf Plausibilität anhand der tatsächlichen Witterung geprüft und gegebenenfalls die Einsatzleiter (Straßenmeister) auf die Einhaltung der geltenden Vorschriften hingewiesen werden.

Der Landesrechnungshof stellte nunmehr fest, dass der Straßenbaudirektor die Straßenbauabteilungsleiter angewiesen hat, Rufbereitschaft und Überstunden nur im Einklang mit der tatsächlichen Witterung anzuordnen bzw. dies im Rahmen ihrer Dienstaufsicht zu kontrollieren.

## 10. Kraftfahrzeugbeifahrer

In Ergebnis 9 wurde festgehalten:

„Der NÖ Straßenverwaltung wird empfohlen, die neuen Regelungen über die Winterdienstabwicklung anhand und mithilfe der erfassten Daten nach jeder Winterdienstperiode im Sinne der Verwaltungsgrundsätze zu evaluieren.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die für den Winterdienst 2009/2010 eingeführte Beifahrerregelung bereits in die Aufwandserfassung der Kostenrechnung aufgenommen wurde und daher nach der Winterperiode evaluiert werden kann.

Im Zuge der Nachkontrolle stellte der Landesrechnungshof fest, dass bei den Salzstreufahrten die Beifahrerstunden bereits um 9 % zurückgegangen sind (Winterdienstperiode 2009/2010 zu 2010/2011). Gemäß einer Schätzung der Abteilung Straßenbetrieb ST2 konnten dadurch in der Winterdienst-Periode 2009/2010 rund 47.000 Euro und in der Winterdienst-Periode 2010/2011 53.000 Euro eingespart werden.

*In NÖ und Wien erfolgten die Winterdienst-Einsätze bis zum Winter 2008/2009 grundsätzlich mit Beifahrern, während in den anderen Ländern nur mehr in Ausnahmefällen mit Beifahrern gefahren wurde.*



Für die Winterdienstperiode 2011/2012 wurde die Ausnahmeregelung für den Einsatz von Kraftfahrzeugbeifahrern in der Vorschrift „Winterdienst, Abwicklung“ weiter eingeschränkt, sodass durch weniger Beifahrerstunden in Zukunft weitere Einsparungen realisiert werden können.

## 11. Ladevorgänge

In Ergebnis 10 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„In Hinkunft sind durch die NÖ Straßenverwaltung Voraussetzungen zu schaffen, dass insbesondere außerhalb der Normaldienstzeit die Fahrer der Winterdienstfahrzeuge die Ladevorgänge ohne entscheidenden Zeitverlust selbst durchführen können.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass für die Staplerbedienung zur Beladung der Winterdienstfahrzeuge die notwendigen Schulungen für die Kraftfahrer durchgeführt werden, um eine Minimierung des einzusetzenden Personals außerhalb der Dienstzeit zu erreichen.

Im Zuge der Nachkontrolle teilte die Gruppe Straße mit, dass in letzter Zeit vermehrt Schulungen für die Bedienung der Stapler durchgeführt und dabei insgesamt 70 Personen geschult wurden. Zusätzlich wurden bei den neuen Streuguthallen Ladekräne eingebaut, sodass die Lenker ihre Winterdienstfahrzeuge dort selbst beladen können.

## 12. Motorisierter Streckenwart

In Ergebnis 11 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„In Hinkunft ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die Vorschrift über den Streckendienst auf Landesstraßen genau eingehalten wird.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass die betroffenen Dienststellen zur Einhaltung der Vorschrift „Streckendienst, Streckenwartaufgaben“ aufgefordert wurden und hat eine diesbezügliche Überprüfung angekündigt.



Der Landesrechnungshof hat nunmehr festgestellt, dass der Straßenbaudirektor die Straßenbauabteilungsleiter angewiesen hat, im Rahmen ihrer Dienstaufsicht stichprobenartige Überprüfungen durchzuführen und dies zu dokumentieren.

## 13. Veranschlagung und Verrechnung

In Ergebnis 12 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„Im Sinne einer wesentlichen verwaltungs- und verrechnungstechnischen Vereinfachung sind in Hinkunft die Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und Landesstraßen B zusammenzufassen.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde nicht umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte in ihrer Stellungnahme zugesagt, die Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und Landesstraßen B zusammenzufassen.

Der Landesrechnungshof stellte im Zuge der Nachkontrolle fest, dass entgegen der Zusage diese Voranschlagstellen bisher nicht zusammengefasst wurden. Die Gruppe Straße teilte dazu mit, dass ab dem Voranschlag 2013 eine teilweise Zusammenführung der Voranschlagstellen für Landesstraßen L und B beabsichtigt ist, die Voranschlagsstellen für den Um- und Ausbau jedoch weiterhin für Landesstraßen L und B getrennt bleiben sollen.

Der Landesrechnungshof blieb daher bei seiner Empfehlung und erachtete eine künftige Bündelung der Voranschlagstellen der Gruppe Straße als administrative Vereinfachung.

### **Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Eine Zusammenführung der Voranschlagsstellen für Landesstraßen L und Landesstraßen B ist in Abstimmung mit der Abteilung Finanzen ab dem Voranschlag 2013 beabsichtigt. Für den Um- und Ausbau wird weiterhin eine getrennte Darstellung erforderlich sein und auch entsprechend erfolgen.*

### **Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Der Landesrechnungshof anerkennt die Bemühungen zur Umsetzung der Empfehlung. Allerdings ist die Beibehaltung der getrennten Voranschlagsstellen L und B bei Um- und Ausbauten mangels Begründung nicht nachvollziehbar.*

## 14. Straßenbetriebsbilanz

In Ergebnis 13 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„Sämtliche relevante Sachausgaben sind künftig im Sinne der erwünschten betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise in die Straßenbetriebs- und Winterdienstbilanz mit einzubeziehen.“

**Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde noch nicht umgesetzt.**

Wie die NÖ Landesregierung in ihrer Stellungnahme mitgeteilt hatte, war die Umsetzung dieser Empfehlung im künftigen Projekt „Leistungserfassung Neu (Lerf Neu)“ vorgesehen.

Der Landesrechnungshof stellte nach den Erhebungen bei der Gruppe Straße nunmehr fest, dass aufgrund der Komplexität das Projekt nur mittelfristig realisiert werden kann.

Der Landesrechnungshof erwartet die Umsetzung seiner Empfehlung.

### **Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Die gegenständliche Umsetzung ist abhängig vom künftigen Projekt „Leistungserfassung Neu“ (Lerf Neu). Dieses Projekt ist ganz im Interesse des Landes und wird weiterhin evident gehalten. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der dafür erforderlichen budgetären Möglichkeiten.*

### **Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Der Landesrechnungshof anerkennt die Umsetzungsabsichten, hielt jedoch seine Empfehlung aufrecht, sämtliche relevante Sachausgaben künftig im Sinne der erwünschten betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise in die Straßenbetriebs- und Winterdienstbilanz mit einzubeziehen.*

## 15. Bilanzkenngrößen

In Ergebnis 14 wurde festgehalten:

„Der Fahrstreifenkilometer ist in der Straßenbetriebsbilanz keine ausreichende Kenngröße für die Vergleichbarkeit der Leistungen. Der Landesrechnungshof empfiehlt, zusätzlich anforderungsorientierte Parameter zu entwickeln, um die Vergleichbarkeit der Leistungen zu verbessern.“

**Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde noch nicht umgesetzt.**

Auch diese Empfehlung sollte laut der NÖ Landesregierung im Rahmen des künftigen Projekts „Leistungserfassung Neu (Lerf Neu)“ umgesetzt werden.

Der Landesrechnungshof stellte nunmehr fest, dass aufgrund der Komplexität das Projekt ebenfalls nur mittelfristig umgesetzt werden kann.

Der Landesrechnungshof erwartet eine Umsetzung seiner Empfehlung.

**Stellungnahme der NÖ Landesregierung:**

*Die gegenständliche Umsetzung ist abhängig vom künftigen Projekt „Leistungserfassung Neu“ (Lerf Neu). Dieses Projekt ist ganz im Interesse des Landes und wird weiterhin evident gehalten. Die Umsetzung erfolgt nach Maßgabe der dafür erforderlichen budgetären Möglichkeiten.*

**Äußerung des Landesrechnungshofs Niederösterreich:**

*Der Landesrechnungshof anerkennt die Umsetzungsbemühungen, hielt jedoch seine Empfehlung aufrecht, zusätzlich zu den Fahrstreifenkilometern auch anforderungsorientierte Parameter zu entwickeln, um die Leistungen besser vergleichbar zu machen.*

## 16. Winterdienst-Statistik

In Ergebnis 15 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„In den zukünftigen Winterdienststatistiken sind auch die Kosten der Brückenmeistereien zu berücksichtigen.“

**Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Wie die NÖ Landesregierung mitgeteilt hatte, waren die Kosten der Brückenmeistereien in der Winterdienststatistik 2009/2010 bereits berücksichtigt.

Der Landesrechnungshof konnte sich im Zuge der Nachkontrolle hiervon überzeugen.

## 17. Vorhaltekosten

In Ergebnis 16 wurde folgende Empfehlung festgehalten:

„In Hinkunft sind im Sinne einer größeren Kostenwahrheit nur die tatsächlichen Aufwendungen und Kosten des Winterdiensts in die Winterdienststatistik aufzunehmen, keinesfalls jedoch „Vorhaltekosten“.

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Wie die NÖ Landesregierung in ihrer Stellungnahme zugesagt hatte, sollten künftig nur die tatsächlichen Aufwendungen und Kosten des Winterdiensts in die Winterdienststatistik aufgenommen werden, keinesfalls jedoch „Vorhaltekosten“ wie Erhaltungs- und Pflegearbeiten, zB Mähen, Baumschnitt uä.

Der Landesrechnungshof überzeugte sich im Zuge der Nachkontrolle, dass die „Vorhaltekosten“ bereits ab der Winterdienststatistik 2009/2010 nicht mehr enthalten sind.

## 18. Datenzugang

In Ergebnis 17 wurde festgehalten:

„Der NÖ Landesrechnungshof empfiehlt der NÖ Straßenverwaltung, ihre Softwarepakete nach Möglichkeit mit Leserechten so auszustatten, damit insbesondere Führungskräfte durch Auswertungsmöglichkeiten ihren Controlling- und/oder Kontrollaufgaben nachkommen können.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Gemäß der Stellungnahme der NÖ Landesregierung überzeugte sich der Landesrechnungshof im Zuge der Nachkontrolle davon, dass die erforderlichen Berechtigungen (zB Leserechte) den Führungskräften der Gruppe Straße für Auswertungen nunmehr zur Verfügung stehen.

## 19. Software für Salzlagermanagement

In Ergebnis 18 wurde festgehalten:

„In Hinkunft sind Abberufungen innerhalb von Rahmenverträgen auch dahingehend zu prüfen, ob die vom Auftragnehmer übermittelten Unterlagen mit den Vertragsbestimmungen übereinstimmen. Gegebenenfalls ist der Auftragnehmer aufzufordern, seine Aufwandschätzung richtig zu stellen. Nach Auslaufen des jetzigen Rahmenvertrages für Unterstützungsleistungen zur Software-Entwicklung wird empfohlen, eine entsprechende Rahmenvereinbarung mit mehreren Bietern abzuschließen.“

### **Die Empfehlung des Landesrechnungshofs wurde umgesetzt.**

Die NÖ Landesregierung hatte mitgeteilt, Unterstützungsleistungen für Software-Entwicklungen künftig mit Rahmenvereinbarungen mit mehreren Bietern auszuschreiben.

Der Landesrechnungshof hat im Zuge der Nachkontrolle erhoben, dass die Abteilung Landesamtsdirektion, Fachbereich Informationstechnologie, bereits im Jahr 2010 ein zweistufiges Vergabeverfahren (Interessentensuche mit nachfolgendem Verhandlungsverfahren) durchgeführt und mit vier Unternehmen entsprechende Rahmenvereinbarungen abgeschlossen hat.

St. Pölten, im Februar 2012

Die Landesrechnungshofdirektorin

Dr. Edith Goldeband