

## **03/06 Innere Dienste, sächliche Verwaltungsausgaben**

### **Fahrbereitschaften und Dienstkraftfahrzeuge**

#### **Leitsätze**

**(1) Fahrbereitschaften und Dienstkraftfahrzeuge sind ordnungsgemäß und wirtschaftlich zu betreiben. Dies gilt für die Bundesverwaltung sowie institutionell geförderte Zuwendungsempfänger.**

**(2) Der Bedarf an Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern ist in regelmäßigen Abständen zu ermitteln. Die Auslastung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer ist wiederkehrend zu untersuchen und zu dokumentieren. Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst dürfen zeitlich keinesfalls überwiegen.**

**(3) Vor der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen ist die Wirtschaftlichkeit aller Handlungsoptionen zu untersuchen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen müssen die sogenannte Jahreswagenregelung einbeziehen und sind zu dokumentieren.**

**(4) Die Auslastung von Dienstkraftfahrzeugen ist insbesondere anhand des Fahrtzwecks, der Kilometerleistung und der Nutzungstage regelmäßig zu prüfen. Hieraus ist der Bedarf an Dienstkraftfahrzeugen abzuleiten. Grundlage für die Bewertung sind vollständige und eindeutige Eintragungen in den Fahrtenbüchern. Diese sind gemäß den Richtlinien für die Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen in der Bundesverwaltung (DKfzR) ordnungsgemäß zu führen und zu kontrollieren.**

**(5) Bundesverwaltung sowie institutionelle Zuwendungsempfänger sollten prüfen, ob bei der Nutzung von Fahrbereitschaften und Dienstkraftfahrzeugen Kooperationen untereinander möglich und wirtschaftlich sind. Regelungen zwischen den Kooperationspartnern sollten schriftlich festgehalten werden.**

## Hintergründe

(1) Der Bundesrechnungshof hat in den Jahren 2002 bis 2003 sowie 2010 bis 2014 Fahrbereitschaften und den Einsatz von Dienstkraftfahrzeugen bei Bundesbehörden geprüft. Darüber hinaus gewann er in den Jahren 2015 bis 2017 Prüfungserkenntnisse bei einer Bundesanstalt. Der Bundesrechnungshof stellte fest, dass die geprüften Stellen die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer zum Teil nicht wirtschaftlich einsetzten, zu viele Dienstkraftfahrzeuge vorhielten und diese nicht immer wirtschaftlich beschafften.

(2) Keine der geprüften Stellen der Bundesverwaltung konnten zur Ermittlung des Bedarfs an Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern Aufgabenanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Personalbedarfsermittlungen vorlegen. Aktuelle Auswertungen zur Auslastung der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer lagen ebenfalls nicht vor.

Der Bundesrechnungshof stellte durch eigene Auswertungen erhebliche Zeiten der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer ohne Fahrauftrag vom Dienstbeginn bis zum Antritt der ersten Fahrt und nach dem Ende der letzten Fahrt bis zum Dienstende fest. Diese Wartezeiten summierten sich im Durchschnitt auf 2,6 Stunden je Tag und Kraftfahrerin bzw. Kraftfahrer.

Zusätzliche Auswertungen des Bundesrechnungshofes zur prozentualen Auslastungsmessung von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern ergaben, dass vielfach nicht Zeiten mit Fahraufträgen überwogen, sondern Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst.

Teilweise missachtete die Bundesverwaltung gesetzliche und tarifvertragliche Regelungen zu Ruhepausen, Ruhezeiten und höchstzulässigen Arbeitszeiten von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern.

Im Interesse einer sparsamen Haushalts- und Wirtschaftsführung sollen die Fahr- und Wartezeiten von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern in einem angemessenen Verhältnis stehen. Das Bundesministerium des Innern hat in seinem Rundschreiben vom 17. Oktober 2017 Durchführungshinweise zum Tarifvertrag für die Kraftfahrer und Kraftfahrerinnen des Bundes (KraftfahrerTV Bund) gegeben. Dabei hat es zur Auslastung ausgeführt, dass Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst zeitlich keinesfalls überwiegen dürfen. Besonderheiten gelten für Chefkraftfahrerinnen und Chefkraftfahrer.

Die Bundesverwaltung sowie institutionelle Zuwendungsempfänger sollten ihre Dienstpläne so gestalten, dass möglichst geringe Bereitschaftszeiten sowie gesetzliche und tarifvertragliche Regelungen eingehalten werden.

Der für den Dienstbetrieb notwendige Bedarf ist regelmäßig, zumindest alle zwei Jahre, zu überprüfen, ggf. anzupassen und zu dokumentieren. Für einen wirtschaftlichen Fahrdienst ist die Zahl der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer hieran auszurichten.

(3) Die Bundesverwaltung sowie institutionelle Zuwendungsempfänger beschafften ihre Dienstkraftfahrzeuge mit den Varianten Kauf und Leasing. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen legten die meisten geprüften Stellen nicht vor. Bei der Alternative Kauf versäumten sie, den zu erwartenden Wiederverkaufswert bei der Nutzung der Jahreswagenregelung einzubeziehen. Sie konnten somit nicht belegen, ob sie ihre Dienstkraftfahrzeuge wirtschaftlich beschafft hatten.

Der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen müssen sachgerechte Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorausgehen. Dabei ist der bei der Nutzung der Jahreswagenregelung stets zu erwartende Wiederverkaufswert zu berücksichtigen.

(4) Die geprüften Stellen der Bundesverwaltung gaben an, regelmäßig die Auslastung ihrer Dienstkraftfahrzeuge zu prüfen; Auswertungen hierzu konnten sie nicht vorlegen. Dienstkraftfahrzeuge dürfen nur beschafft werden, wenn hierfür ein dienstliches Bedürfnis besteht. Deshalb ist zu untersuchen, für welche konkreten Aufgaben Dienstkraftfahrzeuge, unterteilt nach Art und Anzahl, benötigt werden. Die Auslastung der Dienstkraftfahrzeuge lässt sich mit Hilfe der Fahrtenbücher ermitteln. Die Fahrtenbücher der geprüften Stellen der Bundesverwaltung waren vielfach unvollständig und fehlerhaft geführt sowie nicht ordnungsgemäß kontrolliert. Es fehlten damit verlässliche Daten für Bedarfs- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Der wirtschaftliche Bedarf an Dienstkraftfahrzeugen und deren Auslastung ist mit Hilfe der Kriterien Fahrtzweck, Kilometerleistung pro Jahr und Nutzungstage pro Jahr regelmäßig zu ermitteln. Dazu sind Fahrtenbücher korrekt zu führen und regelmäßig zu kontrollieren.

(5) Nur einzelne Stellen der Bundesverwaltung kooperieren bei den Fahrbereitschaften oder der Nutzung von Dienstkraftfahrzeugen mit anderen. Die DKfzR erlaubt es der Bundesverwaltung und institutionellen Zuwendungsempfängern, ihre Dienstkraftfahrzeuge wechselseitig zu nutzen. Deshalb sollten Kooperati-

onsmöglichkeiten geprüft werden. Detaillierte Verwaltungsvereinbarungen zwischen den Kooperationspartnern tragen zu einem ordnungsgemäßen und wirtschaftlichen Fahrdienst bei.

### **Anmerkungen**

Das Bundesministerium des Innern hat in seinem Rundschreiben zum KraftfahrerTV Bund vom 17. Oktober 2017 – D5-31005/26#3 – (GMBI 2017, S. 898) seine Durchführungshinweise grundlegend überarbeitet und dabei die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur Anwendung des KraftfahrerTV Bund aufgegriffen. Alle Behörden der unmittelbaren und mittelbaren Bundesverwaltung müssen diese Durchführungshinweise beachten, ebenso wie Zuwendungsempfänger des Bundes nach Maßgabe des haushaltsrechtlichen Besserstellungsverbots.