

Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AfA	Abschreibung für Anlagen
Art.	Artikel
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASG	Alpen Straßen AG
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BVergG	Bundesvergabegesetz
EZE	Elektronische Zeiterfassung
HRD	Haushalts- und Rechnungsdienst
id(g)F	in der (geltenden) Fassung
KFG	Kraftfahrgesetz
LGBl.	Landesgesetzblatt
LHStv	Landeshauptmannstellvertreter
LR	Landesrat
LRH	Landesrechnungshof
SAP	Systeme Anwendungen Programme
TIVES	Tiroler Verwaltungs-Entwicklungs-Strategie
TLO	Tiroler Landesordnung
TÜV	Technischer Überwachungsverein

Auskünfte

Landesrechnungshof

A-6010 Innsbruck, Eduard-Wallnöfer-Platz 3

Telefon: 0512/508-3030

Fax: 0512/508-3035

E-mail: landesrechnungshof@tirol.gv.at

Erstellt: August, September 2008

Herstellung: Landesrechnungshof

Redaktion: Landesrechnungshof

Herausgegeben: 29.12.2009, LR-1011/5

Inhaltsverzeichnis

1. Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen.....	2
2. Gebarung	5
2.1 Rechnungswesen, Inventar	5
2.2 Haushaltsrechnung.....	6
3. Personal	10
3.1 Dienstpostenplan	10
3.2 Personalentwicklung.....	13
3.3 Personalausgaben.....	16
3.4 Dienstorganisation	17
3.4.1 Zeiterfassungen	17
3.4.2 Werkstättenmitarbeiter	18
3.4.3 Berufskraftfahrer	19
4. Kraftfahrzeug- und Maschinenverwaltung.....	23
4.1 Fahrzeugbestand und –statistik.....	24
4.2 Anlagenverkauf.....	34
5. Beschaffung	35
5.1 Beschaffung von Großfahrzeugen.....	35
5.2 Beschaffung von Fahrzeugen und Kleingeräten.....	36
5.3 Weitere Beschaffungsvorgänge.....	40
6. Fahrbetrieb	42
6.1 Allgemeines	42
6.2 Springerfahrzeuge	43
6.3 Betriebstankstellen	47
7. Werkstätten	48
7.1 Organisation der Werkstätten	48
7.2 Kostenrechnung.....	51
7.3 Lagerhaltung zentrale Betriebswerkstätte	57
8. Versicherungen	61
8.1 Kfz-Haftpflichtversicherung.....	61
8.2 Straßenhalterhaftpflichtversicherung	62
8.3 Schadensabwicklung	65
9. Infrastruktur	67
10. Schlussbemerkungen.....	70
11. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO.....	75

Anhang Stellungnahme der Regierung

Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik

Entwicklung	Der Fuhrpark und die Werkstätten des Landes Tirol waren in den letzten drei Jahrzehnten großen organisatorischen Veränderungen unterworfen. Wesentlich waren insbesondere die Vereinheitlichung des Fuhrparks und die Zusammenführung mehrerer Werkstätten in Innsbruck. Die erwähnten Bereiche sind nunmehr in einer Organisationseinheit (seit 1.9.2003 im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik) zusammengefasst.
Prüfauftrag	Das Landeskontrollamt hat diese Bereiche mehrmals, zuletzt im August 1999, einer Prüfung unterzogen. Aufgrund des zeitlichen Abstands hat der Direktor des LRH mit Prüfauftrag vom 28.7.2008 eine umfassende Prüfung des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik angeordnet. Zwei Prüforgane des LRH nahmen in der Zeit vom 11. - 26.8.2008 eine Einschau in der erwähnten Organisationseinheit vor.
Prüfablauf	Die beiden Prüforgane nahmen Einsicht in die Ausschreibungs-, Vertrags-, Buchhaltungs-, Personal- und sonstigen prüfungsrelevanten Unterlagen der Dienststelle. Da bestimmte Aufgaben andere Abteilungen (z.B. Allgemeine Bauangelegenheiten und Justizariat) wahrnehmen, wurden auch diese in die Prüfung einbezogen. Den Prüforganen wurde bereitwillig Auskunft erteilt. Sie erhielten alle notwendigen Informationen und Auswertungen.
Schwerpunkte	Die Schwerpunkte der Prüfung bezogen sich im Wesentlichen auf die Aufbau- und Ablauforganisation der geprüften Dienststelle und den gebarungsmäßigen Vollzug der Budgetmittel. Die Prüfung umfasste insbesondere die Jahre 2005 - 2007 sowie das laufende Kalenderjahr. Für einzelne Vergleiche wurden auch längere Zeiträume und die dezentralen Betriebswerkstätten der Baubezirksämter, welche nicht Gegenstand der Prüfung waren, in die Betrachtungen miteinbezogen.
Hinweis	Der LRH weist darauf hin, dass alle in diesem Bericht gewählten personenbezogenen Bezeichnungen aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt werden und gleichermaßen für Frauen und Männer gelten.

1. Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen

Mitte der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts gab es im Bereich der Fahrzeugverwaltung und des Werkstättenbetriebs gravierende Veränderungen. Für beide Bereiche hat die Tiroler Landesregierung neue Konzepte beschlossen und in der Folge auch umgesetzt. Beide Konzepte stehen - abgesehen von einer kleinen Änderung des Kraftfahrzeugkonzeptes im Jahr 2004 - nach wie vor unverändert in Geltung.

Kraftfahrzeugkonzept 1985 Die Tiroler Landesregierung hat am 18.4.1985 das Kraftfahrzeugkonzept 1985 beschlossen. Dessen wesentlicher Inhalt war die Umstellung des Fuhrparks auf eine umweltfreundliche Betriebsweise (Diesellösung) bei gleichzeitiger Typenbereinigung. Eine regelmäßige Verjüngung des Fahrzeugbestandes (5-jährige Nutzungsdauer) sollte längerfristig zu einer deutlichen Kostenreduktion für den Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeuge führen.

Werkstättenkonzept Mit den Regierungsbeschlüssen vom 26.11.1985 und 9.9.1986 wurde eine neue Werkstättenorganisation geschaffen. Kernpunkt dieser Änderung war die Konzentration der Werkstättenleistungen für Großgeräte (LKW, Unimog, Radlader etc.), Kleintransporter (bis 3,5 t) und PKW in der damaligen Abteilung VIe3. Die Änderung trat mit Wirksamkeit vom 1.1.1987 in Kraft. Betroffen war insbesondere der Standort Innsbruck, an dem vier verschiedene Werkstätten zu einer zentralen Betriebswerkstätte zusammengefasst wurden. In Imst, St. Johann in Tirol, Reutte und Lienz waren dezentrale Betriebswerkstätten vorgesehen, welche die dort anfallenden Werkstättenleistungen durchführen. Ziel der Werkstattkonzentration war eine Kostenoptimierung bei deutlicher Reduzierung des Werkstättenpersonals.

Letztgenannter Regierungsbeschluss sah weiters vor, dass seit 1.1.1987 alle Budgetmittel des Landes für den Betrieb der mechanischen und kraftfahrzeugtechnischen Werkstätten sowie die Beschaffung und Erhaltung von Kraftfahrzeugen und mechanischen Großgeräten bei der genannten Abteilung zu konzentrieren ist.

Übertragung der A12 Eine wesentliche Änderung ergab sich auch durch die mit

auf ASG 1.1.2004 erfolgten Übertragung der Betriebs- und Erhaltungspflicht für die A12 Inntal Autobahn vom Land Tirol¹ an die Alpen Straßen AG² (kurz: ASG). Dieser Vorgang machte eine betriebliche Trennung bestimmter Immobilien, wie Werkstätten, Tankstellen usw., den Abschluss von Nutzungsvereinbarungen sowie die Übergabe von rd. 120 Kraftfahrzeugen (PKW, Transporter und LKW) und mehr als 1.200 Geräten notwendig.

Das Land Tirol stellte der ASFINAG alle Kraftfahrzeuge und Geräte mit „A“- und „S“-Inventarnummern mit 31.12.2003 zurück. Diese wurden der ASG zur Durchführung der betrieblichen Erhaltung überlassen.

Betriebliche Straßen-
erhaltung 2005+ Die Tiroler Landesregierung hat am 21.2.2006 das Konzept „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ des Sachgebiets Straßenerhaltung beschlossen. Darin wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme und Analyse der Ist-Situation im Bereich der Straßenerhaltung durchgeführt, Leistungsstandards für den Bereich der betrieblichen Straßenerhaltung beschrieben und darauf aufbauend Maßnahmen zur Optimierung erarbeitet. So wurde etwa die Anzahl der Großgeräte in den Straßenmeistereien (LKW und Unimog) und Kriterien für den Fahrzeugaustausch festgelegt. Das Hauptaugenmerk wurde auf eine Verjüngung dieser Geräte gerichtet. Die Festschreibung dieses Soll-Standes im Bereich der Straßenerhaltung, insbesondere der Fahrzeuge, hat im Kraftfahrzeugplan 2006 Eingang gefunden.

Hinweis An der Erstellung dieses Konzeptes hat auch der LRH maßgeblich mitgewirkt. Ein Bediensteter des LRH war im Lenkungsausschuss vertreten.

Geschäftseinteilung
des Amtes der Tiroler
Landesregierung Mit Wirksamkeit vom 1.9.2003 wurde die Abteilung Fahrzeuge und Geräte (vormals Vle3) aufgehoben und durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ersetzt. Dieses war zunächst der Abteilung Straßenbau und ist seit 1.5.2004 der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten zugeordnet. Das Sachgebiet befindet sich in Innsbruck, Valiergasse 1. Leiter des Sachgebiets ist seit 1.9.2003 Dr. Dietmar Tschenett. Er wurde vor kurzem in seiner Funktion für die Dauer von drei Jahren (bis 30.6.2011) wiederbestellt.

¹ einvernehmliche vorzeitige Auflösung des ASFINAG-Werkvertrages iSd Regierungsbeschlusses vom 28.10.2003; Übergangsregelung bis 30.4.2004 (Ende Winterdienst).

² nunmehr ASFINAG Alpenstraßen GmbH; das Land Tirol ist an dieser Gesellschaft mit 35,93 % beteiligt.

1. Rechtliche und strategische Rahmenbedingungen

Nach der derzeit geltenden Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung³ hat das geprüfte Sachgebiet folgende Aufgaben zu besorgen:

- Landeskraftwagenverwaltung,
- Anschaffung, Bereitstellung und Reparaturabwicklung von Fahrzeugen und Maschinen,
- Werkstätten zur Instandhaltung von Fahrzeugen und Maschinen des Landes Tirol,
- zivilrechtliche Angelegenheiten der Straßenerhaltung und Schadensabwicklung aus Verkehrsunfällen mit landeseigenen Fahrzeugen, jeweils mit Ausnahme der Vertretung in Gerichtsverfahren.

Vier dezentrale Betriebswerkstätten

Für mehrere Abteilungen der Gruppe Bau und Technik sind Außenstellen gebildet und zu einer Dienststelle zusammengefasst. So sind u.a. die vier dezentralen Betriebswerkstätten organisatorisch den Baubezirksämtern Imst, Kufstein, Lienz und Reutte zugeordnet und die dort verwendeten Bediensteten dienstrechtlich dem jeweiligen Leiter zugeteilt. In fachlicher Hinsicht unterstehen diese Bediensteten dem Leiter des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik. Die Aufgaben der Betriebswerkstätten beziehen sich auf die Reparatur und Instandhaltung der betriebseigenen Landesfahrzeuge und der zur Straßenerhaltung benötigten Geräte.

Politische Zuständigkeit

Nach der Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung⁴ ist für die Aufgaben der Landeskraftwagenverwaltung seit Anfang Juli 2008 LR Christian Switak politisch zuständig. Er übernahm diesen Aufgabenbereich von LR Dr. Anna Hosp. Für die Straßenerhaltung (in Bezug auf die dort verwendeten Fahrzeuge) ist LHStv Anton Steixner verantwortlich.

Anweisungen, Richtlinien

Hinsichtlich des Fuhrparkbetriebs wurden mehrere Anweisungen und Richtlinien erlassen, von denen nachfolgende als wesentlich für die prüfungsrelevante Materie erscheinen:

- Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten,
- Organisation der Verwaltung der Kraftfahrzeuge, Maschinen und Geräte,
- Benützungsvorschrift für Dienstkraftfahrzeuge,
- Dienstanweisung zur Regelung des Garagen- und Fahrbe-

³ LGBl. Nr. 112/2005 idF LGBl. Nr. 34/2008.

⁴ LGBl. Nr. 14/1999 idF LGBl. Nr. 48/2008.

triebs sowie

- Richtlinien für die Behandlung von Schadensfällen und Dienstunfällen mit Kraftfahrzeugen.

2. Gebarung

2.1 Rechnungswesen, Inventar

Rechnungswesen Neben den beiden, am 1.1.1999 eingeführten SAP-Modulen Finanzwesen und Haushaltsmanagement kommen speziell im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik auch andere Module (Materialwirtschaft, Anlagenverwaltung, Controlling) zum Einsatz. Letztgenanntes Modul umfasst etwa die Kosten- und Leistungsrechnung, welche in der Gruppe Bau und Technik bereits seit längerer Zeit verwendet und laufend erweitert wurde.

Organisation des Rechnungswesens Die im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik einlangenden Rechnungen werden zunächst von diesem auf ihre sachliche und rechnerische Richtigkeit geprüft, vorkontiert und schließlich dem Haushalts- und Rechnungsdienst (HRD) der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten zur weiteren Bearbeitung weitergeleitet. Dort werden die angeordneten Zahlungen überprüft, verbucht und vollzogen.

Kein eigenes Bankkonto Das geprüfte Sachgebiet verfügt über kein eigenes Bankkonto. Der unbare Zahlungsverkehr wird über ein von der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten bewirtschaftetes Bankkonto abgewickelt.

Handkasse Im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik wird jedoch eine Handkasse zur Abwicklung kleinerer Ausgaben (Maut- und Parkgebühren, Fremdtankungen usw.) geführt. Die diesbezüglichen Abrechnungen samt den Belegen werden einmal monatlich an den HRD zur Überprüfung und Verbuchung übermittelt.

Eine am Beginn der Einschau durchgeführte Kassenprüfung ergab einen Bargeldbestand in Höhe von € 1.537,76. Unter Berücksichtigung noch nicht verbuchter Ausgaben und Einnahmen

stimmte dieser mit dem Soll-Bestand laut Kassabuch überein. Im Sinne der Kassenvorschriften des Landes⁵ nehmen zwei Mitarbeiter des HRD zweimal jährlich Kassenprüfungen in der geprüften Dienststelle vor.

Inventar

Die Verwaltung des Inventars und der Ersatzeile des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik erfolgt ebenfalls EDV-mäßig über SAP-Module. Einmal jährlich findet eine Inventur statt. Dabei festgestellte Differenzen werden haushaltswirksam (7298000-Lagerberichtigung) verbucht.

2.2 Haushaltsrechnung

Bewirtschaftung der Ansätze

Die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bewirtschafteten Ansätze verteilen sich auf den gesamten Landeshaushalt. Sie sind den jeweiligen Abschnitten zugeordnet. Eine Ausnahme stellen die Wirtschaftspläne dar, worüber die betreffenden Einrichtungen (z.B. Gutshöfe der landwirtschaftlichen Landeslehranstalten) selbst anweisungsberechtigt sind. Die für solche Einrichtungen erbrachten Leistungen stellt das geprüfte Sachgebiet gesondert in Rechnung.

Gebarungsentwicklung

In den letzten drei Jahren stellt sich die Gebarung des Sachgebiets wie folgt dar – gegliedert nach den Abschnitten im Landeshaushalt (Beträge in €):

Gebarungsübersicht 2005 - 2007

	2005	2006	2007
Kraftwagenbetrieb (02016)			
Ausgaben	2.057.718	2.028.681	1.826.710
Einnahmen	203.567	117.381	154.624
Ergebnis	-1.854.151	-1.911.300	-1.672.086

⁵ Vorschrift über die Führung von Kassen vom 13.12.2005, ZI, VII-1/313/112.

	2005	2006	2007
Agrartechnik, Maschinenhof (02043, 02017)			
Ausgaben	247.805	355.285	222.241
Einnahmen	21.617	6.020	18.478
Ergebnis	-226.188	-349.265	-203.763
Forstdirektion (02007)			
Ausgaben	92.228	79.707	26.281
Einnahmen	11.435	15.290	6.286
Ergebnis	-80.793	-64.417	-19.995
Landesstraßen (61100, 61160)			
Ausgaben	2.743.034	2.254.249	2.440.000
Einnahmen	116.492	66.926	261.030
Ergebnis	-2.626.542	-2.187.323	-2.178.970
Bezirkshauptmannschaften (03000)			
Ausgaben	73.713	175.458	106.254
Einnahmen	16.882	16.683	16.850
Ergebnis	-56.831	-158.775	-89.405
Schutzwasserbau – Konkurrenzgewässer (63100)			
Ausgaben	150.437	65.788	65.840
Einnahmen	4.863	6.348	12.132
Ergebnis	-145.574	-59.440	-53.708
Katastrophendienst, Flüchtlingshilfe (17000,42611)			
Ausgaben	0	8.900	33.402
Einnahmen	0	0	0
Ergebnis	0	-8.900	-33.402
versch. Anstalten des Landes			
Ausgaben	48.467	50.383	30.613
Einnahmen	6.093	1.776	5.236
Ergebnis	-42.374	-48.607	-25.377
Gesamtergebnis			
Ausgaben Gesamt	5.413.402	5.018.451	4.751.340
Einnahmen Gesamt	380.949	230.424	474.635
Ergebnis Gesamt	-5.032.453	-4.788.027	-4.276.705

Gesamtausgaben

Das gesamte jährliche Ausgabenvolumen des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik betrug im Betrachtungszeitraum durchschnittlich 5,1 Mio. €. Die Ausgaben haben sich in den beiden letz-

ten Jahren deutlich reduziert.

Gesamteinnahmen Die jährlichen Gesamteinnahmen betragen in den letzten drei Jahren durchschnittlich 0,4 Mio. €. Die im Jahr 2006 erzielten Einnahmen waren im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringer, während im vergangenen Jahr wieder wesentlich mehr Einnahmen erwirtschaftet werden konnten.

Gesamtergebnis Die Entwicklung des Gesamtergebnisses war hauptsächlich von den Ausgaben, in den beiden letzten Jahren aber auch von den Einnahmen beeinflusst. Mit den Gesamteinnahmen konnten im Betrachtungszeitraum durchschnittlich 7,2 % der Gesamtausgaben gedeckt werden, den verbleibenden jährlichen Abgang von durchschnittlich 4,7 Mio. € hatte das Land Tirol zu tragen.

Mit Ausnahme der Abschnitte „Kraftwagenbetrieb“, „Maschinenhof Agrartechnik“ und „Landesstraßen“ sind in der Gebarung der dargestellten Abschnitte durchwegs die Ausgaben für die Anschaffung von Fahrzeugen, Maschinen und maschinellen Anlagen enthalten. Nach Möglichkeit werden diese Ausgaben den jeweiligen Abschnitten im Landeshaushalt zugeordnet, ansonsten in den genannten Abschnitten verrechnet.

Der Abschnitt „Kraftwagenbetrieb“ enthält weiters die Ausgaben für die Werkstätten, wie etwa deren Personalausgaben oder Betriebsausgaben der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte (Treibstoffe, öffentliche Abgaben usw.). Nicht enthalten sind hingegen die Personalausgaben der Verwaltung des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik und der Berufskraftfahrer. Diese Ausgaben werden im Abschnitt 02000 „Amt der Landesregierung (allgemein)“ (Anweisende Stelle: Abteilung Personal und Organisation) verrechnet.

Bezogen auf das Gebarungsvolumen entfällt der Großteil der Leistungen des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik auf den Straßendienst. Im Betrachtungszeitraum wurden durchschnittlich 49,0 % der Gesamtausgaben für diesen Bereich verrechnet. Die Gebarungsentwicklung der anderen Bereiche ist sehr unterschiedlich und im Wesentlichen von der Anschaffung von Fahrzeugen abhängig.

Ökonomische Gliederung Eine Gliederung der Gebarung nach ökonomischen Gesichtspunkten zeigt, wofür das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Ausgaben verwendet bzw. woher es die Einnahmen erzielt hat.

Nachfolgende Darstellung gibt einen diesbezüglichen Überblick über die vergangenen drei Jahre (Beträge in €):

Gebarung nach ökonomischer Gliederung

Ausgaben	2005	2006	2007
Anlagevermögen	3.913.951	3.249.682	3.342.857
Materialausgaben	691.565	786.809	699.525
Personalausgaben	413.636	491.716	292.669
Sach- und sonstige Ausgaben	394.250	490.244	416.289
Summe Ausgaben	5.413.402	5.018.451	4.751.340
Einnahmen	2005	2006	2007
Anlagevermögen (Veräußerung)	274.609	123.524	392.679
Betriebskostenersätze	20.180	22.619	19.075
Einnahmen aus Reparaturleistungen	34.188	45.218	33.417
Schadenersatzleistungen	27.515	21.046	20.417
Sonstige Einnahmen	24.457	18.017	9.048
Summe Einnahmen	380.949	230.424	474.635

Ausgaben

Im Betrachtungszeitraum wurden rd. 70 % der Gesamtausgaben für die Anschaffung von Kraftfahrzeugen und Maschinen (= Anlagevermögen) verwendet. Das Ausmaß war insbesondere im Jahr 2005 höher als in den übrigen Jahren, was vor allem mit der Übertragung der Betriebs- und Erhaltungspflicht für die A12 Inntal Autobahn an die ASG zusammenhängt. In diesem Jahr waren vermehrt Ersatzinvestitionen für die der genannten Gesellschaft übergebenen Fahrzeuge und Geräte zu tätigen.

Die übrigen Ausgaben beziehen sich durchwegs auf die Werkstätten. Auffallend war im Betrachtungszeitraum insbesondere die deutliche Steigerung der Ausgaben des Jahres 2006 im Vergleich zum Vorjahr, während sich die Ausgaben im Jahr 2007 wiederum deutlich reduziert haben.

Personalausgaben

Die in der Tabelle ausgewiesenen Personalausgaben beziehen sich auf jenen Teil der Werkstätten, der im Rahmen der Werkstättenabrechnung den einzelnen Haushaltsstellen zugeordnet wird (Teilabschnitte 02016 und 02017). Wie erwähnt, wird der Großteil der Personalausgaben des geprüften Sachgebiets im Teilabschnitt 02000 verrechnet.

Einnahmen

Die Einnahmen des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik sind im Wesentlichen von den Erlösen aus der Veräußerung von Fahrzeugen und Geräten beeinflusst. Aufgrund des hohen Ausmaßes dieser Erlöse im Jahr 2007 waren die Gesamteinnahmen in diesem Jahr die höchsten der letzten fünf Jahre. Die übrigen Erlöse haben sich im Betrachtungszeitraum durchwegs kontinuierlich verringert.

Unter den Betriebskostenersätzen wurden hauptsächlich die Entgelte für Leistungen bestimmter Einrichtungen (Gutshöfe, Forstgärten), aber auch einzelner Personen vereinnahmt. Die Möglichkeit, Fahrzeuge des Landes für den privaten Gebrauch entgeltlich zu nutzen, wurde von der zuständigen politischen Referentin im Frühjahr dieses Jahres eingestellt.

3. Personal

3.1 Dienstpostenplan

Dienstpostenplan des Landes Tirol

Der aktuelle Dienstpostenplan des Landes Tirol sieht für das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik (einschließlich Landeskraftwagenverwaltung) 40 Planstellen vor, welche sich auf die einzelnen Bereiche wie folgt verteilen:

Dienstpostenplan 2008

	Beamte	VB	Summe
Verwaltung	5	3	8
zentrale Werkstätte	-	14	14
Ersatzteillager	1	1	2
Berufskraftfahrer	2	14	16
Gesamt	8	32	40

Unter Berücksichtigung einer Teilzeitbeschäftigung in der Verwaltung (50 %) betrug der tatsächliche Personalstand zum Prüfungs-

zeitpunkt 36,5. Nicht besetzt waren zwei Planstellen bei den Berufskraftfahrern und eine Planstelle in der Werkstätte.

Anregung

Der Dienstpostenplan des geprüften Sachgebiets wird seit einigen Jahren nicht voll ausgeschöpft. Der LRH regt daher an, diesen den tatsächlichen Gegebenheiten bzw. dem noch zu erstellenden Werkstättenkonzept anzupassen.

Weiters gilt es zu berücksichtigen, dass ein Mitarbeiter der Werkstätte mit rd. 500 - 700 Stunden pro Jahr für die Abteilung Brücken- und Tunnelbau als Fahrer des Brückeninspektionsgeräts im Einsatz ist und der Werkstätte in dieser Zeit fehlt. Ein Berufskraftfahrer wurde mit Wirksamkeit vom 1.9.2008 in das Baubezirksamt Innsbruck versetzt.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof regt an, den Dienstpostenplan den tatsächlichen Gegebenheiten bzw. dem noch zu erstellenden Werkstättenkonzept anzupassen, weil dieser seit einigen Jahren nicht voll ausgeschöpft wird und zum Zeitpunkt der Prüfung zwei Planstellen bei den Berufskraftfahrern und eine Planstelle in der Werkstätte unbesetzt waren.

Seit der Prüfung durch den Landesrechnungshof wurde ein weiterer Springerfahrer neu aufgenommen, somit ist derzeit nur noch eine Stelle bei den Berufskraftfahrern nicht besetzt. Die Arbeiten am Konzept zur Neuordnung der Fahrerorganisation schreiten zügig voran. Dieses sieht unter anderem vor, dass ein weiterer Springerfahrer im Fahrdienst (für die allgemeine Verwaltung, als Ersatz bei Engpässen im Regierungsfahrerteam, für Lieferungen der Amtswirtschaftsstelle) eingesetzt und der Fahrdienst somit wieder mit fünf Springerfahrern besetzt wird.

Im Ersatzteillager waren bis zum Jahr 2006 drei Mitarbeiter tätig, eine Planstelle wurde nach Versetzung eines Bediensteten in den Ruhestand nicht nachbesetzt. Das angesprochene, in Ausarbeitung befindliche Werkstättenkonzept sieht unter anderem vor, dass künftig nur noch zwei Mitarbeiter im Ersatzteillager beschäftigt werden. Der entsprechende Dienstpostenplan wird mit dem Wirksamwerden des neuen Werkstättenkonzeptes angepasst.

Der Landesrechnungshof zeigt in seiner Anregung weiters auf, dass ein Mitarbeiter der Werkstätte mit rund 500 bis 700 Stunden pro Jahr für die Abteilung Brücken- und Tunnelbau als Fahrer des Brückenin-

spektionsgerätes im Einsatz ist und in der Werkstätte in dieser Zeit fehle und dass ein Berufskraftfahrer mit Wirksamkeit ab dem 1. September 2008 in das Baubezirksamt Innsbruck versetzt worden sei.

Das Brückeninspektionsgerät ist kein normales "Kranfahrzeug", sondern ein kompliziertes, elektronisch/hydraulisch gesteuertes Gerät, das profunde Sachkenntnis in LKW- und Kranktechnik erfordert. Das Brückeninspektionsgerät wird von einem Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Tunnelbau abwechselnd mit dem Mitarbeiter der Werkstätte gefahren bzw. bedient. Um hier entsprechende Synergien zu nutzen, wurde dieser Weg gewählt, der sich in der Praxis sehr gut bewährt hat.

Hinsichtlich des in das Baubezirksamt Innsbruck versetzten Berufskraftfahrers ist festzuhalten, dass die Versetzung auf eigenen Wunsch des Bediensteten erfolgte und dass es sich dabei um einen Springer- und nicht um einen LKW-Fahrer gehandelt hat.

Berufskraftfahrer

Bei den Berufskraftfahrern gilt es zwischen den Regierungs- und den Springerfahrern zu unterscheiden. Die Bediensteten der erstgenannten Gruppe sind einem einzelnen Regierungsmitglied zugeteilt, während die Springerfahrer hauptsächlich im Verwaltungsbereich oder auch als Vertretung von Regierungsfahrern (z.B. wegen Urlaub, Zeitausgleichabbau, Krankheit) zum Einsatz kommen. Eine Ausnahme stellt ein Bediensteter dar, der dienstrechtlich dem Landtagspräsidenten zugeteilt und dessen Planstelle im Dienstpostenplan des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik nicht enthalten ist.

Eine gleiche Regelung gab es vor einigen Jahren auch für die Regierungsfahrer. Diese waren in der Zeit vom 1.1.2000 - 31.12.2003 dienstrechtlich ebenfalls dem jeweiligen Regierungsmitglied zugeteilt. Seit 1.1.2004 sind sie wieder dem Leiter der geprüften Dienststelle unterstellt.

Zuteilung Landesschulratspräsident

Ein Springerfahrer (samt Fahrzeug) ist seit Anfang Juli 2008 aufgrund einer mündlichen Anweisung des Landeshauptmanns dem Amtsführenden Präsidenten des Landesschulrates für Tirol dienstzugeteilt. In den letzten Jahren war aufgrund der Doppelfunktion Regierungsmitglied – Landesschulratspräsident eine solche Notwendigkeit nicht gegeben. Diese Situation ergab sich durch den Regierungswechsel.

Stellungnahme der

Der Fahrer des Herrn Landesschulratspräsidenten gehört nach wie

- Regierung* vor zum Springerfahrer-Team und es ist auch das gegenständliche Fahrzeug im KFZ-Plan enthalten. Der tatsächliche Einsatz des Springerfahrzeuges samt Fahrer erfolgt im Rahmen der Springerfahrereinteilung, darüber hinaus wird der Mitarbeiter, sofern er nicht für Dienstfahrten des Landesschulratspräsidenten eingeteilt ist, im regulären Springerfahrerteam anderweitig verwendet.
- Der LRH verweist in diesem Zusammenhang auf das Landes-Bezügegesetz 1998, LGBl. Nr. 23/1998 idF LGBl. Nr. 76/2003, wonach ein Dienstwagen dem Präsidenten des Tiroler Landtages und den Mitgliedern der Tiroler Landesregierung gebührt. Die betroffenen Personen haben für die Benützung des Dienstwagens einen monatlichen Beitrag von 1,5 % des Anschaffungspreises des Dienstwagens, höchstens aber von 7 % des Ausgangsbetrags, das sind derzeit € 571,20 monatlich, an das Land Tirol zu leisten.
- Hinweis* Nach Ansicht des LRH ist diese Anweisung von der Tiroler Landesregierung als Kollegialorgan zu beschließen. Mit dem Präsidenten des Landesschulrates für Tirol wurde eine Entgeltregelung, wie sie für die Mitglieder der Tiroler Landesregierung besteht, vereinbart.
- Lehrling* Ein Mitarbeiter hat mit Wirksamkeit vom 21.8.2006 in der zentralen Betriebswerkstätte die Lehre zum Kraftfahrzeugtechniker (Lehrzeit 3,5 Jahre) begonnen. Das Land Tirol bzw. das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik verfügt diesbezüglich über eine entsprechende Lehrausbildungsberechtigung⁶. Das Arbeitsmarktservice Innsbruck gewährte für das erste Lehrjahr eine Beihilfe zur Förderung von Ausbildungsverhältnissen nach den Berufsausbildungsgesetzen im Ausmaß vom € 4.813,-.
- Betriebswerkstätten* Im Gegensatz zu den Mitarbeitern der zentralen Betriebswerkstätte sind jene der vier dezentralen Betriebswerkstätten dienstrechtlich nicht dem geprüften Sachgebiet, sondern den jeweiligen Baubezirksämtern zugeteilt. Dementsprechend sind deren Planstellen im Dienstpostenplan der betreffenden Baubezirksämtern enthalten.

3.2 Personalentwicklung

Mit der Zusammenlegung der Werkstätten im Jahr 1986 ging eine

⁶ Feststellungsbescheid der Wirtschaftskammer Tirol vom 3.8.2006, Zl. 3a-1-BAG/8713/Le.

sukzessive Reduzierung des Personals einher. Nachfolgende Darstellung zeigt einen mehrjährigen Vergleich des Personalstands der geprüften Einrichtung:

Personalentwicklung

Jahr	Verwaltung	Werkstätte	Kraftfahrer	Summe
1986	14	34	27	75
1993	10	30	25	69
1997	9	22	21	52
2000	7	18	19	44
2004	7	17	15	39
2007	7,5	15,7	14,3	37,5

Der Personalstand hat sich im Vergleich zum Jahr 1986 halbiert. Die Personalreduktionen fanden in allen Bereichen gleichmäßig statt. Der Stellenabbau erfolgte durch Versetzungen und Nicht-Nachbesetzungen von in den Ruhestand getretenen Bediensteten. Personelle Auswirkungen hatte auch die Auslagerung der A12 ab der Winterdienstperiode 2004.

Personalvorgaben durch die Tiroler Landesregierung

Die Personalreduktionen beruhen auf Vorgaben der Tiroler Landesregierung. Diese hat etwa am 8.1.1986 und am 10.1.1989 die personelle Organisation des handwerklichen Baudienstes beschlossen. Demnach war bis zum Jahr 1993 u.a. die Anzahl der Bediensteten in den mechanischen Werkstätten auf insgesamt 47 zu reduzieren. Hievon entfielen auf die zentrale Betriebswerkstätte Innsbruck 25 Bedienstete und auf die dezentralen Betriebswerkstätten insgesamt 22 Bedienstete.

Am 3.5.1994 fasste die Tiroler Landesregierung diesbezüglich einen weiteren Beschluss, wonach u.a. die Anzahl der Bediensteten in den mechanischen Werkstätten mit insgesamt 31 (davon 17 in der zentrale Betriebswerkstätte und 14 in der dezentralen Betriebswerkstätte) festgelegt wurde. Diese Vorgabe war bis zum Jahr 1996 zu erreichen.

Tatsächliche personelle Besetzung

Nachfolgende Darstellung gibt einen Überblick über die tatsächliche personelle Besetzung aller Werkstätten zum Prüfungszeitpunkt – gegliedert nach ihren Tätigkeiten:

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof zählt bei der Darstellung der personellen Besetzung der Werkstätten auch die Lehrlinge zum regulären Personalstand. Dieser Sicht ist entgegen zu halten, dass Lehrlinge im gesamten Landesbereich nicht im Stellenplan ausgewiesen und daher nicht dem regulären Personalstand zuzurechnen sind.

personelle Besetzung der Werkstätten

Betriebswerkstätte	Werkmeister	Mechaniker, Schlosser	Ersatzteillager, Magazin	Summe
Innsbruck	1	11*	2	14
St. Johann in Tirol	1	4	1	6
Imst	1	4*	1	6
Reutte	1	2	1	4
Lienz	1	2	-**	3

* Davon jeweils ein Lehrling.

** Der Magazineur der Straßenmeisterei Leisach betreut das Ersatzteillager der Betriebswerkstätte Lienz.

Feststellung

Der LRH stellt diesbezüglich fest, dass die erwähnten Zielvorgaben in der zentralen Betriebswerkstätte (erst) im Jahr 2003 erreicht wurden. Handlungsbedarf besteht noch in den dezentralen Betriebswerkstätten, die – mit Ausnahme von Lienz – zum Prüfungszeitpunkt noch höhere Personalstände aufwiesen (Imst und St. Johann in Tirol jeweils +2 Bedienstete, Reutte +1 Bediensteter).

Die derzeit bestehende Altersstruktur der Bediensteten der Werkstätten lässt in den nächsten Jahren weitere personelle Veränderungen erwarten. Nachbesetzungen zur Aufrechterhaltung des Leistungsumfanges werden zwar durchaus notwendig sein, in bestimmten Fällen stellt sich aber die Frage nach der Notwendigkeit bzw. Auslagerung bestimmter Arbeiten. Personaleinsparungen lassen sich in bestimmten Bereichen durchaus noch erzielen.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Zielvorgaben des Regierungsbeschlusses vom 3. Mai 1994 (31 Bedienstete insgesamt in den mechanischen Werkstätten, davon 17 in der zentralen Betriebswerkstätte und 14 in den dezentralen Betriebswerkstätten) in der zentralen Betriebswerkstätte Innsbruck erst im Jahr 2003 erreicht wurde und Handlungsbedarf noch in den dezentralen Betriebswerkstätten bestehe.

Hiezu ist anzumerken, dass – rechnet man die Lehrlinge eben nicht mit – der Stand von maximal 31 Mitarbeitern landesweit mit Ende 2009 durch Versetzung eines Mitarbeiters in den Ruhestand erreicht wird. Das künftige Werkstättenkonzept wird voraussichtlich einen noch weiter reduzierten Personalstand vorsehen, es sind aber hierfür zusätzliche Anpassungen bzw. Korrekturen bei der Aufteilung der Bediensteten zwischen der zentralen Betriebswerkstätte und den dezentralen Betriebswerkstätten vorzunehmen.

Nach dem Wirksamwerden dieses Konzepts wird der Dienstpostenplan entsprechend den in den Jahren 2009 bis 2011 zu erwartenden Pensionierungen (diese Dienstposten werden dann nicht nachbesetzt) umzusetzen sein. Die dann erreichte Zahl der Mitarbeiter stellt das Minimum an erforderlichen Mitarbeitern in allen fünf Betriebswerkstätten dar, eine weitere Reduktion wäre dann ohne Qualitätsverlust der Leistung nicht möglich bzw. müssten die nicht mehr erbringbaren Leistungen teurer an andere Unternehmen ausgelagert werden.

Nachbesetzung vs
Auslagerung

Die Frage nach der Auslagerung von bestimmten Aufgaben wurde zuletzt im Jahr 2007 am konkreten Beispiel des Schlossers geprüft. Eine vom Amt der Tiroler Landesregierung erstellte Studie kam dabei zum Ergebnis, dass in diesem Fall die Vorteile gegenüber der Auslagerung dieser Arbeiten überwiegen und eine Nachbesetzung des Schlossers aus betriebswirtschaftlicher Sicht die bessere Lösung ist.

3.3 Personalausgaben

Nachfolgende Darstellung zeigt die Entwicklung der Personalausgaben aller Bediensteten des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik in den letzten drei Jahren – bezogen auf ihre Tätigkeitsbereiche (Beträge in €):

Personalausgaben 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Verwaltung	334.508	334.784	344.429

Zentrale Betriebswerkstätte	609.749	600.766	584.240
Ersatzteillager	86.099	98.175	89.181
Berufskraftfahrer	836.926	838.593	795.604
Summe	1.867.282	1.872.318	1.813.454

Die gesamten Personalausgaben haben sich im Jahr 2007 gegenüber den beiden Vorjahren geringfügig verringert. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die Reduzierung des Personalstands um jeweils einen Bediensteten zurückzuführen.

3.4 Dienstorganisation

3.4.1 Zeiterfassungen

EZE

In der zweiten Jahreshälfte 2002 wurde für die Mitarbeiter der Landesverwaltung die elektronische Zeiterfassung (EZE) eingeführt und eine Gleitzeitordnung⁷ erlassen. Dieses System ermöglicht den betreffenden Bediensteten eine flexiblere Dienstzeitgestaltung. Die EZE gilt grundsätzlich für jene Bereiche der Landesverwaltung, in denen sie installiert wurde.

In der geprüften Dienststelle sind nicht alle Bediensteten an der EZE beteiligt. Seit der Einführung sind zwar die Verwaltungsbediensteten und seit 1.10.2004 auch die Regierungsfahrer in das System eingebunden, nicht jedoch die Springerfahrer und die Bediensteten der Werkstätte. Für diesen Personenkreis gilt nach wie vor eine fixe Dienstzeitregelung (= Normalarbeitszeit).

Werkstätten – LZe

Für die Bediensteten der Werkstätten gilt – wie für alle Bediensteten des handwerklichen Dienstes der Gruppe Bau und Technik – ein eigenes Zeiterfassungssystem. Die betroffenen Bediensteten erfassen ihre tatsächlich geleisteten Arbeitszeiten zunächst händisch in so genannten Arbeitsberichten. Diese Aufzeichnungen werden vom Werkmeister geprüft und bestätigt sowie seit 1.2.2005 über eine Oracle-Anwendung („LZe“) elektronisch verarbeitet.

⁷ zuletzt geändert mit Erlass vom 2.8.2006, Zl. VOrgP- 655/131 (Erlasssammlung 2b).

Die Aufzeichnungen dienen einerseits zur Kontrolle und sind andererseits Grundlage für die Gewährung der Aufwandsentschädigung (Bemessung nach tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden). Die entsprechende Zeitausgleichsvidenz führt der Werkmeister.

Überstunden werden, soweit nicht dienstliche Interessen entgegenstehen oder es sich um Sonn- und Feiertagsüberstunden handelt, in Freizeit abgegolten⁸. Die Urlaubsevidenz führt ebenfalls händisch eine Mitarbeiterin des geprüften Sachgebiets.

Springerfahrer Die Springerfahrer (für Zeiten außerhalb der EZE auch die Regierungsfahrer) haben ebenfalls eigene Zeitrachweise über ihre Dienstleistungen zu führen. Diese sind auch Grundlage für die Gewährung von Überstundenzahlungen.

3.4.2 Werkstättenmitarbeiter

Einstufung, Zulagen Der Großteil der Werkstättenmitarbeiter ist im Vertragsbedienstetenschema nach dem Entlohnungsschema II in p1 eingestuft. Drei Arbeiter befinden sich in p2, während der Magazineur in das pragmatische Dienstverhältnis übernommen ist. Die Einstufung der seit 1.1.2007 neu eingetretenen Bediensteten erfolgt nach dem neuen Besoldungsschema des Landes Tirol.

Die den Mitarbeitern gewährten Zulagen entsprechen dem Zulagensystem für den handwerklichen Dienst (Erschwerniszulage, Aufwandsentschädigung, Mehrleistungszulage). Das neue Besoldungsschema sieht bekanntlich keine Zulagen vor.

Ersatzteillager – Ausfall durch Krankheit Der Dienstpostenplan sieht für das Ersatzteillager zwei Planstellen vor. Problematisch für den laufenden Betrieb wirkte sich allerdings der mehrmalige und oft längerfristige Ausfall eines Mitarbeiters durch Krankheit aus. So fehlte der betreffende Bedienstete etwa im Jahr 2007 insgesamt 91 Arbeitstage und im laufenden Jahr (bis 3.8.2008) insgesamt 66 Arbeitstage. Er war auch zum Prüfungszeitpunkt infolge Krankheit abwesend.

⁸ siehe Erlass vom 15.11.2005, VIa-1151/215, betreffend Überstundenregelung für den handwerklichen Dienst der Landesbaudirektion.

Da die Notwendigkeit eines zweiten Mitarbeiters im Ersatzteillager der zentralen Betriebswerkstätte zweifellos gegeben ist, mussten dessen Aufgaben andere Mitarbeiter abdecken. So war beispielsweise ein Springerfahrer vom 1.1.2007 - 1.5.2008 mit 65 % seiner Dienstleistung im Ersatzteillager beschäftigt.

Fort- und
Weiterbildung

Aufgrund der technischen Entwicklungen ist insbesondere in den Werkstätten eine ständige Fort- und Weiterbildung unerlässlich. In den vergangenen Jahren nahmen die betreffenden Mitarbeiter der Betriebswerkstätten an mehreren technischen Schulungen (Lehrgänge und Kurse), welche meist von den Fahrzeugherstellern angeboten wurden, teil.

3.4.3 Berufskraftfahrer

Bedingt durch die unterschiedlichen Zeiterfassungen kommen bei den Regierungs- und Springerfahrern auch verschiedene Überstundenregelungen zur Anwendung.

Dienstorganisation
der Regierungsfahrer

Für die Regierungsfahrer gilt im Sinne der Gleitzeitordnung eine Rahmendienstzeit (Mo bis Do 7.00 – 20.00 Uhr, Fr 7.00 – 17.00 Uhr). Ein sich daraus gebildeter Gleitzeitsaldo ist grundsätzlich in Freizeit innerhalb, spätestens jedoch bis zum Ende des einjährigen Durchrechnungszeitraums (31.3. jeden Jahres) auszugleichen⁹. Außerhalb der Rahmendienstzeit geleistete Stunden gelten als Überstunden, die teils finanziell – durch eine pauschalierte Überstundenvergütung im Ausmaß von 28 % des Gehalts (dies entspricht durchschnittlich 32 Wochenstunden) oder unter Berücksichtigung der entsprechenden Überstunden-Multiplikatoren (Sonn- und Feiertagsüberstunden) – und teils in Freizeit mit dem Multiplikator 1,5 abgegolten werden.¹⁰

Am Beispiel des Freitags zeigt der LRH die derzeit geltende Regelung in Bezug auf die Abgeltung der verschiedenen Arbeitszeiten auf:

⁹ Ein Gleitzeitsaldo im Ausmaß von bis zu 10 Stunden kann in den nächsten Durchrechnungszeitraum übertragen werden. Ein höherer Gleitzeitsaldo wird „gekappt“.

¹⁰ Ein Überstunden-Zeitausgleich ist - im Gegensatz zum Gleitzeitsaldo und bei sonstigem Verfall - innerhalb von 6 Monaten, gerechnet von der Leistung der Überstunden, in Anspruch zu nehmen.

Abgeltung von Arbeitszeiten

Arbeitszeit	Abgeltung
00.00 - 06.00 Uhr	Freizeitausgleich im Verhältnis 1 : 1,5
06.00 - 07.00 Uhr	Überstundenpauschale
07.00 - 17.00 Uhr	EZE-Regelung (Zeitausgleich 1 : 1)
17.00 - 20.00 Uhr	finanzielle Abgeltung im Verhältnis 1 : 1,5
20.00 - 22.00 Uhr	Überstundenpauschale
22.00 - 24.00 Uhr	Freizeitausgleich im Verhältnis 1 : 1,5

Sonderregelung der Regierungsfahrer	Für die Regierungsfahrer gelten noch weitere besondere Regelungen. So soll etwa ein Fahrer grundsätzlich nicht öfter als zwei Wochenenden im Monat zu Fahrleistungen herangezogen werden. Weiters hat ein Regierungsfahrer, wenn er länger als vier Stunden nicht benötigt wird, Zeitausgleich zu konsumieren. Letztgenannte Maßnahme ist als Mittel zur Verhinderung von (verrechenbaren) Leerlaufstunden gedacht. Lange Warte- und Bereitschaftszeiten der Fahrer sind ein wesentlicher Kostenfaktor im Bereich der Fahrdienste, der aber nur nachfrageseitig beeinflussbar ist. Der „Erfolg“ dieser Regelung erfordert einen konsequenten Vollzug seitens der Regierungsmitglieder bzw. deren Büros.
Dienstorganisation der Springerfahrer	Im Gegensatz zu den Regierungsfahrern wird jede von Springerfahrern außerhalb der Normaldienstzeit (Mo bis Do 7.30 – 17.00 Uhr und Fr 7.30 – 12.30 Uhr) geleistete Stunde unter Berücksichtigung der Überstunden-Multiplikatoren finanziell abgegolten. Ihnen gebührt keine pauschalierte Überstundenvergütung.
Zulagenregelungen	Neben den unterschiedlichen Überstundenregelungen gibt es innerhalb den beiden Fahrergruppen auch verschiedene Zulagenregelungen. Während Regierungsfahrer eine Aufwandsentschädigung im Ausmaß von monatlich €117,70 gewährt wird, erhalten die Springerfahrer eine solche im Ausmaß von monatlich €32,70. Einzelnen Berufskraftfahrern wird zudem – entsprechend dem Zulagenkatalog – eine Erschwerniszulage im Ausmaß von 5 % bzw. 6,5 % des Gehalts gewährt.
Unzufriedenheit unter Fahrern	Die unterschiedlichen Regelungen führten in letzter Zeit zu Unzufriedenheit innerhalb der beiden Fahrergruppen. Dies ist insbesondere dann verständlich, wenn etwa Springerfahrer für Vertretungsdienste von Regierungsfahrern herangezogen und die an sich gleichen Leistungen unterschiedlich abgegolten werden.

Die Einführung der EZE bewirkte zudem einen deutlichen Rückgang an auszahlungswirksamen Überstunden bei den Regierungsfahrern. Andererseits war bei den Springerfahrern eine deutliche Überstundenzunahme feststellbar. Durch den Abbau von Gleitzeitguthaben der Regierungsfahrer war ein vermehrter Einsatz von Springerfahrern für „Regierungsfahrten“ notwendig.

Untersuchungen

Im Jahr 2007 hat das Amt der Tiroler Landesregierung mehrere Untersuchungen über den Personaleinsatz im Fahrerbereich durchgeführt und diesbezüglich mehrere Vorschläge erarbeitet. Unter anderem sollten mit 1.9.2007 die Springerfahrer in die EZE einbezogen und das Überstundenpauschale der Regierungsfahrer zeitlich ausgedehnt werden. Zu diesen (bereits angeordneten) Änderungen ist es jedoch nicht gekommen.

Varianten

Die Studien kamen weiters zum Ergebnis, dass der Einsatz von zusätzlich zwei bis drei Regierungsfahrern deutlich billiger wäre als die damals (und bis zur Prüfung des LRH) ausgeübte Praxis der Auszahlung von Überstunden. Durch die Kapazitätsaufstockung ist eine Reduktion der zeitlichen Inanspruchnahme auf weniger (Wochenend-)Tage und eine deutliche Senkung auszahlungswirksamer Überstunden auf ein normales Ausmaß zu erwarten. Für den Dienstgeber wirkt sich diese Maßnahme ausgabensenkend aus, da statt den teureren Überstunden ein höherer Normalstundenanteil (ohne Überstundenzuschläge) anfällt.

Eine von der zuständigen Regierungsreferentin favorisierte Variante sah letztlich die Aufstockung um zwei Regierungsfahrer und den Entfall der Überstundenpauschalierung zugunsten der Abgeltung der tatsächlich erbrachten Leistungen in Freizeit (1 : 1,5) vor. Außerdem sollte der Überstundenzuschlag für die werktags geleisteten Nachstunden (22.00 – 6.00 Uhr) von 50 % auf 100 % erhöht werden. Stehzeiten über vier Stunden sollten weiterhin für den Abbau von Gleitzeit oder Überstunden-Zeitausgleich genutzt werden. Als Einführungstermin war März 2008 geplant. Die vorgesehenen Maßnahmen waren bis zum Prüfungszeitpunkt noch nicht umgesetzt.

Auszahlungswirksame Überstunden

Im Jahr 2007 haben die Berufskraftfahrer insgesamt 8.335 „auszahlungswirksame“ Überstunden, das entspricht rd. einem Viertel ihrer Normalarbeitszeit, geleistet. Unter Berücksichtigung der Multiplikatoren betrug das Ausmaß der finanziellen Abgeltung insgesamt rd. € 161.600,-. Hinzu kommen noch die Überstundenpauschalen der Regierungsfahrer im Ausmaß von insgesamt rd. € 60.700,-. Die Ü-

berstundenzahlungen machen durchschnittlich rd. 40 % der Jahresbezüge der Berufskraftfahrer aus.

Fahrerpoolregelung Im Sinne eines effizienten Personaleinsatzes und unter Beachtung der notwendigen Ruhe- und Erholungszeiten wurde im Jahr 2003 eine Poolregelung mit drei Fahrern für zwei bestimmte Regierungsmitglieder geschaffen. Demnach leisten stets zwei Bedienstete Fahrdienste, während der dritte dienstfrei hat. Hiezu ist ein gemeinsamer Plan zu erstellen, an den sich die betreffenden Bediensteten grundsätzlich zu halten haben. Im Falle unvorhergesehener Verhinderungen (z.B. Krankheit) hat der jeweils dienstfreie Bedienstete einzuspringen.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO Der LRH empfiehlt, im Sinne der Gleichbehandlung aller Berufskraftfahrer die derzeit bestehenden unterschiedlichen Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle zu vereinheitlichen. Das zuletzt favorisierte Modell (Fahrerpoolregelung, Vereinheitlichung der Überstundenregelung) ist zweifellos ein adäquates Mittel für einen gerechten und effizienten Personaleinsatz. An deren Umsetzung sollte festgehalten werden. Der LRH empfiehlt weiters die Einbindung der Springerfahrer in die EZE.

Stellungnahme der Regierung *Der Landesrechnungshof empfiehlt im Sinne der Gleichbehandlung aller Berufskraftfahrer die derzeit bestehenden unterschiedlichen Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle zu vereinheitlichen.*

Ein neues Konzept hinsichtlich der Regierungs- und Springerfahrer war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Landesrechnungshof in Ausarbeitung und ist nunmehr fertig. Dieses sieht einerseits eine gänzliche Gleichstellung sämtlicher Berufskraftfahrer vor, andererseits soll das Regierungsfahrerteam auf zehn Fahrer aufgestockt sowie das Springerfahrerteam, welches laut Personalplan sechs Fahrer vorsieht, um einen Fahrer reduziert wird, sodass insgesamt weiterhin fünfzehn Berufskraftfahrer vorgesehen sind. Es ist beabsichtigt, dieses neue Modell probeweise für den Zeitraum vom 1. Jänner 2009 bis zum 31. Dezember 2009 einzuführen und danach zu evaluieren. Ebenso sollen die Springerfahrer in die Elektronische Zeiterfassung einbezogen und die Fahrer hinsichtlich ihrer Überstunden besoldungsrechtlich gleich gestellt werden. Nach diesem Probetrieb wird dieses Modell evaluiert und allenfalls nachgebessert.

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes nach Art. 69 Abs. 4 TLO auf Vereinheitlichung der Arbeits- und Entlohnungsmodelle von

Regierungs- und Springerfahrern wurde also bereits weitgehend Rechnung getragen.

4. Kraftfahrzeug- und Maschinenverwaltung

Kraftfahrzeugkonzept 1985	Mit Regierungsbeschluss vom 18.4.1985 trat das Kraftfahrzeugkonzept 1985 in Kraft, welches bis heute Gültigkeit besitzt. Das damalige Ziel bestand darin, den Fuhrpark möglichst rasch auf eine umweltfreundliche Betriebsweise umzustellen. Dies bedeutete eine Umrüstung der Fahrzeuge auf Dieseltechnologie und eine generelle Verjüngung des Fahrzeugbestands. Regierungsfahrzeuge sollten demnach nach rd. 150.000 km spätestens jedoch nach vier Jahren erneuert werden, die restliche Fahrzeugflotte sollte eine durchschnittliche Nutzungsdauer von fünf Jahren aufweisen. Einen weiteren Handlungsschwerpunkt stellte die konsequente Typenbereinigung dar, mit der Zielsetzung eine möglichst effiziente Erhaltung zu ermöglichen. Des Weiteren erfolgte im Kraftfahrzeugkonzept 1985 eine Definition der Fahrzeugtypen für Regierungsfahrzeuge und Fahrzeuge für den Dienstbetrieb.
Änderung des Kraftfahrzeugkonzepts	Mit Regierungsbeschluss vom 13.7.2004 wurde das Kraftfahrzeugkonzept 1985 dahingehend geändert, dass als Dienstfahrzeuge grundsätzlich nur noch VW-Polo und VW-Golf Variant zum Einsatz kommen. Nur in begründeten Ausnahmefällen kann von dieser Vorgangsweise abgewichen werden. Dieser Schritt konnte gesetzt werden, da das kleinere Fahrzeugmodell „VW Polo“ beim Modellwechsel die Abmessungen des „VW Golf II“ erreichte und somit den Größenanforderungen für Dienstfahrzeuge entspricht. Die jährliche Kosteneinsparung dieser Maßnahme liegt bei rd. € 145.000,--.
Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW	Mit Regierungsbeschluss vom 26.10.1982 wurde die damalige Abteilung V1e3 damit beauftragt, bei der Anschaffung von Dienstfahrzeugen im Amtsbereich nach der Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW (Zl. V1e3-45/437-82) vorzugehen. Geregelt wurden die Fahrzeugtypen für folgende Dienststellen: <ul style="list-style-type: none">• Landesamtsdirektor und Präsidium• Gruppenvorstand und Bezirkshauptmann• Gruppenvorstand-Stellvertreter• Abteilungsvorstand und weitere Organisationseinheiten

Empfehlung nach
Art. 69 Abs. 4 TLO

Sowohl das Kraftfahrzeugkonzept 1985 als auch die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW sind nach Ansicht des LRH veraltet. Bei der fortschreitenden technischen Entwicklung des Fahrzeugsektors ist es fraglich, ob die grundsätzlichen Zielsetzungen des Konzepts im Hinblick auf den Fahrzeugaustausch in dieser Form weiterhin verfolgt werden sollten. Auch die Zuordnung von Fahrzeugtypen zu einzelnen Amtsbereichen entspricht nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten. Der LRH empfiehlt daher, das Kraftfahrzeugkonzept 1985 und die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW grundlegend zu überarbeiten und an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.

Stellungnahme der
Regierung

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, das Kraftfahrzeugkonzept 1985 und auch die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW zu überarbeiten, wird entsprochen und im Jahr 2009 realisiert. Damit wird das Kraftfahrzeugkonzept den aktuellen Entwicklungen angepasst und eine moderne Richtlinie für die Auswahl der Personenkraftwagen darstellen.

4.1 Fahrzeugbestand und –statistik

Kraftfahrzeugplan des
Landes Tirol

Der Kraftfahrzeugplan des Landes Tirol setzt die Anzahl und Kategorien der im Bereich der Landesverwaltung eingesetzten Dienstkraftwagen sowie das Kilometerkontingent fest. Die Kraftfahrzeuge der Straßenerhaltung (Landesstraße L und Landesstraße B) sind gesondert ausgewiesen. Der Kraftfahrzeugplan wird vom Tiroler Landtag beschlossen und ist Teil des jährlichen Landesvoranschlags.

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugplans stellt sich in den Jahren 2006 – 2008 folgendermaßen dar:

Kraftfahrzeugplan 2006 – 2008

Fahrzeuge	2006	2007	2008
Allgemeine Verwaltung (inkl. Landtag, Landesregierung und Landesanstalten)			
PKW und Kombi	310	317	321

4. Kraftfahrzeug- und Maschinenverwaltung

LKW bis 3,5 t	107	107	108
LKW über 3,5 t	2	2	2
Zugmaschinen	21	21	21
Sonder-Kfz	11	11	11
Summe	451	458	463
Straßenerhaltung – Landesstraßen (L und B)			
PKW und Kombi	20	19	17
LKW bis 3,5 t	125	106	106
LKW über 3,5 t	80	44	45
Zugmaschinen	35	29	27
Sonder-Kfz	56	40	41
Summe	316	238	236
Gesamtsumme			
PKW und Kombi	330	336	338
LKW bis 3,5 t	232	213	214
LKW über 3,5 t	82	46	47
Zugmaschinen	56	50	48
Sonder-Kfz	67	51	52
Summe	767	696	699

Erwähnenswerte Steigerungen ergaben sich im Bereich der Allgemeinen Verwaltung bei den PKW und Kombis sowie bei der Straßenerhaltung – Landesstraße L bei den LKW über 3,5 t. Die Summe der PKW und Kombis der Allgemeinen Verwaltung erhöhte sich im Betrachtungszeitraum um 11 Fahrzeuge bzw. 3,6 %. Einen größeren Anstieg erfuhr die Anzahl der LKW über 3,5 t im Bereich der Straßenerhaltung – Landesstraße L. Hier waren im Kraftfahrzeugplan 2008 um acht Fahrzeuge mehr als im Kraftfahrzeugplan 2006 zu verzeichnen, dies entspricht einer prozentuellen Steigerung von 22,2 %.

Der starke Rückgang der Fahrzeuge im Bereich der Straßenerhaltung – Landesstraße B (- 36,7 %) lässt sich mit der Übertragung der Betriebs- und Erhaltungspflicht für die A12 Inntal Autobahn an die ASG erklären. Die Anpassung des Kraftfahrzeugplans an die tatsächlichen Verhältnisse erfolgte nach der endgültigen Übergabe von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten im Jahr 2006.

Stellungnahme der

Der Landesrechnungshof stellt einen größeren Anstieg bei der Zahl der LKWs über 3,5 t bei der Straßenerhaltung "Landesstraßen L"

Regierung

fest.

Die Landesregierung gibt zu bedenken, dass der Kraftfahrzeugplan für diese LKWs nicht mit dem Bestand übereinstimmte, konkret waren im jeweiligen KFZ-Plan regelmäßig höhere Bestandszahlen ausgewiesen als tatsächlich Fahrzeuge vorhanden gewesen sind und sie wurden auch nicht systematisch exakt den Landesstraßen B und L zugeordnet. Seit Beginn der Arbeiten am Projekt "Betriebliche Straßenerhaltung 2005+" wurde dieser KFZ-Plan bewusst noch nicht geändert, die Anpassung an die Zahlen entsprechend dem Projekt "betriebliche Straßenerhaltung 2005+" erfolgte erst im Jahre 2007, wobei die Vorgabe des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 21. Februar 2006, die tatsächlichen Zahlen dieser Fahrzeuge den Vorgaben bis längstens 2011 anzupassen, früher erreicht wird. Der "größere Anstieg der LKWs über 3,5 t im Bereich der Straßenerhaltung – Landesstraßen L" ist lediglich Ausfluss der Umsetzung des Projektes "betriebliche Straßenerhaltung 2005+" bzw. die Anpassung des KFZ-Planes an das von der Tiroler Landesregierung beschlossene Konzept. Aufgrund der Zusammenlegung der Ansätze "Landesstraßen L und B" im Landesvoranschlag 2009 ist auch die Trennung im KFZ-Plan 2009 aufgegeben worden. Die **Gesamtsummen** ergeben jedoch folgende **stark fallende** Tendenz:

KFZ - Plan - Entwicklung ab 2005						
Landesstraßen L						
	PKW und Kombi	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t	Zugmaschinen	Sonder- KFZ	Summe
2005	10	36	14	20	26	106
2006	10	36	14	20	26	106
2007	10	42	14	16	19	101
2008	9	44	15	15	20	103
2009	16	106	45	27	20	214
Landesstraßen B						
2005	10	89	66	15	30	210
2006	10	89	66	15	30	210
2007	9	64	30	13	21	137

2008	8	62	30	12	21	133
2009	0	0	0	0	0	0
Gesamtsummen Landesstraßen L und B						
2005	316					
2006	316					
2007	238					
2008	236					

Kilometerkontingent Im Zusammenhang mit der Analyse des Kraftfahrzeugplans ist auch die Entwicklung des Kilometerkontingents für Privat-Kraftfahrzeuge von Interesse. Hier zeigte sich in den letzten drei Jahren folgendes Bild (Beträge in km):

Kilometerkontingente 2006 – 2008

	2006	2007	2008
Allgemeine Verwaltung (inkl. Landtag, Landesregierung, Landesanstalten und Reserve)	2.116.300	2.001.550	1.948.850
TILAK GmbH	85.600	85.600	85.600
Tiroler Musikschulwerk	510.000	510.000	510.000
Gesamt	2.711.900	2.597.150	2.544.450

Das Kilometerkontingent für die Allgemeine Verwaltung ist im Betrachtungszeitraum um 7,9 % zurückgegangen. Dieser Rückgang korrespondiert mit der Zunahme an Dienst-PKW im Kraftfahrzeugplan. Nach Ansicht des LRH ist die grundlegende Strategie, den Einsatz von Dienst-PKW bei entsprechender jährlicher Fahrleistung zu forcieren, begrüßenswert (siehe Vergleich der Fahrleistungen Dienst-PKW – Privat-PKW).

Der Ansatz für die TILAK GmbH ist nach Ansicht des LRH hinsichtlich seiner Angemessenheit zu hinterfragen. Das Kilometerkontingent für das Tiroler Musikschulwerk blieb in den letzten Jahren unverändert.

Tatsächlich abgerechnete Kilometer Im Rahmen der Allgemeinen Verwaltung wurden im Jahr 2007 von den 2.001.550 km bewilligten tatsächlich 1.194.004 km verbraucht, dies entspricht 59,7 %. Besonders auffällig ist der Ansatz für die Landesjagd Pitztal. Von den bewilligten 71.500 km wurde kein einziger verbraucht.

Anregung Der LRH regt an, die Zuteilung der Kilometerkontingente einer Überprüfung zu unterziehen und diese an die tatsächlichen Anforderungen anzupassen.

Stellungnahme der Regierung *Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Zuteilung der Kilometerkontingente zu prüfen und diese an die tatsächlichen Anforderungen anzupassen, wurde bereits zum Teil umgesetzt. Beispielsweise wurde der Ansatz für die TILAK GmbH von 85.600 Kilometern im Voranschlag 2009 auf null reduziert. Weitere Reduzierungen erfolgen jährlich, was sich aus den Kilometerkontingenten in den KFZ-Plänen der vergangenen Jahre problemlos nachvollziehen lässt.*

Vergleich Dienst-PKW – Privat-PKW Für eine Analyse der Kosten des landeseigenen Fuhrparks bietet sich der Vergleich der Kosten der Dienst-PKW je km mit dem amtlichen Kilometergeld an. Auf Basis der Kostenrechnung können die Gesamtkosten anhand der gefahrenen Kilometer auf die Kosten je km umgerechnet werden. In den Jahren 2005 – 2007 stellt sich diese Kennzahl folgendermaßen dar:

Kosten der Dienst-PKW je km 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Kosten gesamt	1.436.055	1.503.264	1.458.036
Kilometer gesamt	5.059.959	5.024.885	4.572.057
Kosten je km	0,28	0,30	0,32

Die Kosten je km für Dienst-PKW sind in den letzten drei Jahren linear um 14,3 % auf €0,32 angestiegen. Die Summe der gefahrenen Kilometer ist im Betrachtungszeitraum um 9,6 % zurückgegangen.

Kilometerschwelle Im Vergleich zum amtlichen Kilometergeld¹¹ sind die durchschnittlichen Kosten eines Dienst-PKW deutlich niedriger, etwa im Jahr 2007 um 14,9 %. Da der Dienst-PKW im Gegensatz zur Verrechnung des amtlichen Kilometergeldes sowohl fixe als auch variable Kosten verursacht, können die geringeren variablen Kosten erst ab einer gewissen Kilometerschwelle wirksam werden. Dieser Schwellenwert wurde vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zuletzt für das Jahr 2007 mit rd. 14.000 km pro Jahr ermittelt. Als Zielgröße für den Einsatz von Dienst-PKW werden 22.500 km pro Jahr angestrebt.

Fahrzeugstatistik In der so genannten „Fahrzeugstatistik“ werden automatisiert über das SAP-System relevante Daten zu den einzelnen Fahrzeugen (bzw. Geräten und Maschinen) zugeordnet, wie etwa:

- Kennzeichen (gilt für Fahrzeuge),
- Standort,
- Kilometerstände, Jahreskilometer,
- Kostendaten (Treibstoff, Reparatur und Wartung, Unfallreparatur, Versicherung, Steuer und sonstige Kosten).

Diese Daten dienen im Sinne eines Führungsinformationssystems als Grundlage für Austauschentscheidungen, Überprüfungen der Fahrzeugauslastung und für sonstige Berechnungen. Nach den derzeitigen Kriterien erfolgt der Austausch eines PKW's ab einem Alter von 6 - 8 Jahren oder einer Fahrleistung von rd. 200.000 km. Diese Werte liegen deutlich über jenen des Kraftfahrzeugkonzepts 1985.

Jahreskilometer In der folgenden Tabelle werden aus der Fahrzeugstatistik die durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistungen der Dienst-PKW¹² in den Jahren 2005 – 2007 dargestellt (Beträge in km):

¹¹ Das amtliche Kilometergeld wurde mit Wirksamkeit vom 1.7.2008 von € 0,376 auf € 0,42 erhöht.

¹² VW Polo, VW Golf, VW Passat (bei der Kilometerschwellenberechnung wurden diese Fahrzeuge berücksichtigt)

durchschnittliche jährliche Kilometerleistung 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Kilometerleistung	16.926	16.694	15.715

Die gefahrenen jährlichen Durchschnittskilometer pro PKW blieben in den letzten drei Jahren relativ konstant über der Kilometerschwelle von 14.000 km, allerdings deutlich unter dem Zielwert von 22.500 km. In dieser Berechnung wurden Fahrzeuge, die im selben Jahr angekauft wurden nicht berücksichtigt, d.h. Verzerrungen durch unterjährige Anschaffungen können ausgeschlossen werden.

Den Schwellenwert von 14.000 km pro Jahr haben im Jahr 2007 115 Fahrzeuge nicht erreicht. Großteils waren dies Fahrzeuge der folgenden Organisationseinheiten:

- Baubezirksämter (32 Fahrzeuge),
- Bezirksforstinspektionen (14 Fahrzeuge),
- Gruppe Agrar (28 Fahrzeuge).

In diesem Kontext sind jedoch die Einsatzbereiche dieser Dienstfahrzeuge zu berücksichtigen. Die Fahrzeuge werden hauptsächlich auf Forst- und Güterwegen bzw. in Baustellenbereichen bewegt und weisen daher geringere Kilometerleistungen auf.

Die weiteren wenig ausgelasteten Fahrzeuge sind unterschiedlichen Organisationseinheiten (z.B. Abteilung Soziales, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) zugeordnet.

Stellungnahme der
Regierung

Im Zusammenhang mit der Erstellung eines Fuhrparkmanagements für Kraftfahrzeuge des Landes Tirol (Pool-System) wurde vorerst als Zielgröße eine Jahreslaufleistung von 22.500 Kilometern angenommen. Ob diese Schätzung modifiziert werden muss oder nicht, wird im Zuge der weiteren Arbeiten zu entscheiden sein.

Das Durchschnittsalter der Dienst-PKWs liegt laut den im SAP Fahrzeugverwaltungsprogramm mit der Sammelstelle FP6053P ersichtlichen Daten derzeit bei 5,12 Jahren. Diese Vorgaben des Kraftfahrzeugkonzeptes 1985 konnten erst jetzt realisiert werden, weil eine frühere Umsetzung aufgrund der budgetären Situation der vergangenen Jahre und des seinerzeitig völlig überalterten Fahrzeugbe-

standes nicht möglich war.

Erdgasbetriebene
Fahrzeuge

Seit dem Jahr 2008 sind auch vier erdgasbetriebene Dienstfahrzeuge in folgenden Organisationseinheiten im Einsatz:

- Bezirkshauptmannschaft Innsbruck,
- Bezirkshauptmannschaft Schwaz,
- Abteilung Geoinformation,
- Sachgebiet Straßenerhaltung.

Die Vorteile dieser Antriebsart liegen in der deutlich besseren Ökobilanz im Vergleich zu herkömmlichen Diesel- und Benzinmotoren und in den niedrigeren Betriebskosten (Treibstoff).

Förderung TIGAS

Der Nachteil der höheren Anschaffungskosten konnte durch die Erdgasförderung der Firma TIGAS egalisiert werden, der Ankauf wurde mit € 1.000,-- je Fahrzeug gefördert.

Betankung

Da in den Betriebstankstellen des Landes Tirol keine Erdgaszapfsäulen vorhanden sind, müssen die Fahrzeuge extern betankt werden. Durch den Ausbau der Gastankstellen ist jedoch eine flächendeckende Kraftstoffversorgung für die Erdgasfahrzeuge gegeben. Die Verwaltung der Tankdaten (Fahrzeug, Kilometerstand, Abgabemenge) kann in elektronischer Form durch Übermittlung in das SAP-System erfolgen.

Anregung

Der Betrieb von Erdgasfahrzeugen bringt sowohl ökologische als auch ökonomische Vorteile mit sich. Der LRH regt daher an, nach einer Erprobungsphase den Einsatz dieser Technologie auszuweiten.

Stellungnahme der
Regierung

Im überarbeitenden Kraftfahrzeugkonzept werden alternative Treibstoffe zu Benzin und Diesel selbstverständlich beurteilt, wobei derartige Alternativen sowohl eingehend technisch, als auch auf ihre Eignung für den täglichen Kraftfahrdienst des Landes Tirol geprüft werden müssen. Auch wird die Ökobilanz entsprechend berücksichtigt, wobei nicht verkannt wird, dass beispielsweise laut einer vom Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, in Auftrag gegebenen Studie der Technischen Universität Graz dem bisher verfolgten Antriebskonzept des Dieselmotors durchaus Konkurrenzfähigkeit zum Erdgasantrieb attestiert wird. So konnten bei einem Vergleich der CO₂-Bilanz "Well to Wheel" zwischen Dieseltreibstoff

und Erdgas in Bezug auf die CO₂-Emissionen von der Förderung bis zur Verbrennung keine markanten Unterschiede festgestellt werden. Dass Erdgasfahrzeuge durch die geringeren CO₂-Emissionen bei der Verbrennung regionale Vorteile haben können, ist evident, hinsichtlich der Kosten pro gefahrenem Kilometer muss erst der Langzeitversuch (Verbrauch, Wartungs- und Reparaturkosten, erzielbarer Wiederverkaufswert usw) abgewartet werden.

Hybridtechnologie

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik hat auch den Einsatz bzw. die Anschaffung von Hybridfahrzeugen geprüft, nahm aber davon aus mehreren Gründen Abstand. Kennzeichnend für Hybridfahrzeuge ist die Kombination von Elektroantrieb und Benzinmotor zur Erzielung von Verbrauchsvorteilen. Da der Landesfuhrpark hauptsächlich im Überlandverkehr eingesetzt wird, ist hier der Einsatz der Hybridtechnologie derzeit nicht effizient. Der Elektroantrieb wirkt nur bis zu Geschwindigkeiten von rd. 60 km/h, darüber arbeitet ausschließlich der Benzinmotor. Durch das höhere Fahrzeuggewicht (Motoren, Batterien) ist bei höheren Geschwindigkeiten zudem mit einem Treibstoffmehrverbrauch und einem höheren Schadstoffausstoß zu rechnen.

Klimaschonende Technologien

Der Einsatz von Erdgasfahrzeugen ist ein erster Schritt in Richtung klimaschonender Fuhrpark. In den nächsten Jahren werden weitere Technologien wie etwa Wasserstoff- oder Brennstoffzellenantrieb die Marktreife erlangen. Auf diese Veränderungen ist bei der weiteren strategischen Entwicklung des Fuhrparks nach Ansicht des LRH Bedacht zu nehmen.

Pool-System Dienstfahrzeuge

Um die Auslastung der Dienst-PKW zu erhöhen, wurde bereits im Jahr 2006 mit der Einführung eines Fuhrparkmanagements für die Fahrzeuge des Landes Tirol begonnen. Derzeit ist ein Fahrzeug einer bestimmten Organisationseinheit zugewiesen und steht nur für die interne Nutzung zur Verfügung. Durch die Einführung von „Fahrzeugpools“ an unterschiedlichen Standorten versprechen sich die Sachgebiete Verwaltungsentwicklung sowie Fahrzeug- und Maschinenlogistik eine Erhöhung der Auslastung und damit einhergehend eine Kostensenkung durch die Einsparung von Fahrzeugen.

Eine Grundlage für die Einführung eines solchen Pool-Systems ist die Trennung des Fahrzeugbestands in „poolfähige“ bzw. „nicht poolfähige“ Dienstfahrzeuge. Fahrzeuge mit spezieller Ausrüstung (z.B. besondere Einbauten, Blaulichter,...) stehen für den Fahrzeugpool nicht zur Verfügung. Darüber hinaus ist an den unterschiedlichen Poolstandorten ein Fahrzeugverantwortlicher zu benennen, der

folgende Aufgaben wahrzunehmen hat:

- Organisation des Service und der jährlichen Überprüfung nach § 57a KFG,
- Veranlassung der Behebung plötzlich auftretender Mängel und Unfallschäden,
- Verantwortung für Wartung, Pflege und Fahrzeugreinigung,
- Verantwortung für regelmäßige Betankung.

Die Dezentralisierung der Fahrzeugverwaltung bringt eine organisatorische Entlastung der Mitarbeiter des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik jedoch auch eine zusätzliche Belastung einzelner Mitarbeiter (Pool-Verantwortlicher) unterschiedlicher Organisationseinheiten mit sich.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Die Einführung eines Fuhrparkmanagements für Fahrzeuge des Landes Tirol ist zweifellos eine sinnvolle Möglichkeit, die Auslastung der Dienstfahrzeuge zu erhöhen. Um die Auswirkungen auf der Kostenseite analysieren zu können, empfiehlt der LRH eine schrittweise Umsetzung des Fuhrparkmanagements beginnend mit einzelnen Gruppen oder Abteilungen.

Stellungnahme der Regierung

Die Empfehlung zur Einführung des Fuhrparkmanagements (Pool-System) betrifft ein Projekt, bei dem die Vorarbeiten schon relativ weit fortgeschritten sind. Die Projektgruppe hat auch mit anderen Bundesländern, wo derartige Modelle bereits umgesetzt wurden (z.B. Vorarlberg und Oberösterreich), Kontakt für einen Erfahrungsaustausch aufgenommen. Der Abschluss des Projektes ist für Ende 2009 geplant.

Fahrzeuge Straßen-
erhaltung

In Bereich der Straßenerhaltung sind vor allem Nutzfahrzeuge, wie LKW, Unimog, Kehrmaschinen, Radlader, Schneepflug usw., im Einsatz. Die Verwendungsdauer dieser Großfahrzeuge und -geräte ist wesentlich höher als bei den PKW's und liegt großteils über 15 Jahre. Im Sinne des Projekts „betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ wurde zuletzt ein Augenmerk auf die Verjüngung der Großfahrzeuge und -geräte gelegt.

Dementsprechend wird jeweils im Herbst ein „Wunschatalog“ sämtlicher Straßenmeistereien über Fahrzeug- und Geräteanschaffungen für das Folgejahr erstellt. Der tatsächliche Austausch der Fahrzeuge und Geräte erfolgt unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel und

der jeweiligen Prioritäten.

4.2 Anlagenverkauf

Versteigerung Nicht mehr genutzte Fahrzeuge, Maschinen und Geräte werden im Versteigerungsweg veräußert. Eine Ausnahme bildete der Verkauf von Fahrzeugen an die Abteilung Soziales für die Bosnienhilfe, Projekt „Bürglkopf“. Für dieses Projekt wurden Kraftfahrzeuge zum Schätzwert zur Verfügung gestellt.

Versteigerungsbedingungen Die Versteigerung findet grundsätzlich einmal jährlich statt und wird von einem gewerblichen Auktionator durchgeführt. Dieser ist auch zur Bekanntmachung der Versteigerung und zur Erstellung eines Katalogs verpflichtet. Der Ersteher eines Artikels bezahlt 122 % der Versteigerungssumme (inkl. 22 % Erstehergebühr), davon verbleiben dem Land Tirol als Auftraggeber zuletzt 112,33 %. Weitere Angebote zur Durchführung der Auktion wurden vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik eingeholt, die oben beschriebenen Bedingungen stellten das beste Angebot dar. Der Verkauf der Gegenstände erfolgt so wie diese stehen und liegen, eine Gewährleistung wird zudem ausgeschlossen. Die erstandenen Gegenstände sind sofort bar zu bezahlen, Schecks benötigen eine Deckungsbestätigung.

Nach Ansicht des LRH ist diese Art der Anlagenveräußerung dahingehend zweckmäßig, den Verwaltungsaufwand zu minimieren und dennoch angemessene Erlöse aus dem Verkauf zu erzielen. Diese Erlöse stellten sich in den Jahren 2005 – 2007 folgendermaßen dar (Beträge in €):

Versteigerungserlöse 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Termin 1	261.869	115.373	11.434
Termin 2		8.640	380.158
Summe	261.869	124.013	391.593

Im Rahmen der Versteigerungen konnten in den letzten drei Jahren

durchschnittlich rd. € 260.000,-- pro Jahr erzielt werden. Besonders hohe Erlöse wurden im Jahr 2007 (€ 391.593,--) erwirtschaftet.

5. Beschaffung

5.1 Beschaffung von Großfahrzeugen

Bestbieterprinzip	<p>Die Beschaffung von Großfahrzeugen und den zugehörigen Geräten basiert auf dem Bundesvergabegesetz (BVergG) 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 idgF. Die Angebotsauswertung erfolgt nach dem Bestbieterprinzip, den Zuschlag erhält die technisch und wirtschaftlich günstigste Variante. Für die Ermittlung des Bestbieters sind u.a. folgende Kriterien maßgebend:</p> <ul style="list-style-type: none">• Angebotspreis,• Nähe von Vertragswerkstätten,• Garantieverlängerung.
Option	<p>Nach den vergaberechtlichen Bestimmungen besteht die Möglichkeit, in die Ausschreibung eine Option aufzunehmen. Optionen sind ein einseitiges Gestaltungsrecht, mit welchem einer Vertragspartei ein längerfristig bindendes Vertragsangebot eingeräumt wird. Dies bedeutet im konkreten Fall, dass das Land Tirol innerhalb eines bestimmten Zeitraums nochmals Fahrzeuge der angebotenen Typen zu den angebotenen Bedingungen und Preisen erwerben kann. Der Umfang der Nachbestellungen ist jedoch mit der Stückzahl der Erstbestellung begrenzt. Das Land Tirol hat von dieser Möglichkeit mehrmals Gebrauch gemacht.</p>
Zugmaschinen mit beschränkter Ladefläche	<p>Eine Besonderheit gilt hinsichtlich der Lieferung von Zugmaschinen mit beschränkter Ladefläche. Diese speziellen Zugmaschinen (Unimog) werden nur von einem Hersteller erzeugt und für Österreich exkl. von einem Händler angeboten. Dies zeigte auch eine Ausschreibung im Oberschwellerbereich aus dem Jahr 2003. Seit diesem Zeitpunkt werden diese Fahrzeuge in einem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Bekanntmachung beschafft.</p>

Der Argumentation, dass Beschaffungsvorgänge dieser Art gemäß § 29 Abs. 2 Ziffer 2 BVergG 2006¹³ auf diese Weise erfolgen können, kann sich der LRH anschließen.

Beschaffungsvolumen Im Landeshaushalt wird die Beschaffung von Großfahrzeugen im Rahmen der Teilabschnitte „61100 – Landesstraßenverwaltung L“ sowie „61160 – Landesstraßen B (allgemein)“ abgewickelt. In den letzten Jahren wurde laut der internen Kreditstandsliste folgendes Beschaffungsvolumen erreicht:

Beschaffungsvolumen Großfahrzeuge 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Landesstraßenverwaltung L (61100)	997.134	1.157.317	1.109.344
Landesstraßen B (61160)	1.101.131	1.099.658	1.320.722
Summe	2.098.265	2.256.975	2.430.066

In beiden Bereichen war im Betrachtungszeitraum ein Anstieg der getätigten Investitionen im Ausmaß von insgesamt 15,8 % zu verzeichnen. Das Land Tirol hat durchschnittlich pro Jahr sieben Großfahrzeuge über 3,5 t (Unimog, LKW, Radlader) und 12 LKW bis 3,5 t (Kleintransporter, Kleinbusse) angeschafft.

5.2 Beschaffung von Fahrzeugen und Kleingeräten

Beschaffungsvolumen In den Jahren 2005 – 2007 wurden laut der internen Kreditstandsliste folgende Investitionen im Bereich der Fahrzeuge und Kleingeräte getätigt (Beträge in €):

Beschaffungsvolumen Fahrzeuge und Kleingeräte 2005 – 2007

	2005	2006	2007
Landeskraftwagenverwaltung	848.314	830.686	746.553
Maschinenhof Agrartechnik	78.162	50.093	51.358

¹³ der Lieferauftrag kann aus technischen Gründen nur von einem Unternehmer ausgeführt werden.

	2005	2006	2007
Landesforstgärten	-	21.775	-
Schutzwasserbau	65.004	65.788	65.840
Summe	991.480	968.342	863.751

Den größten Anteil nimmt in diesem Zusammenhang die Landeskraftwagenverwaltung ein. Darunter werden alle Organisationseinheiten ausgenommen der Bereiche Straßenerhaltung, Maschinenhof Agrartechnik, Landesforstgärten und Schutzwasserbau zusammengefasst. Das Beschaffungsvolumen ist in den letzten drei Jahren im Bereich Landeskraftwagenverwaltung um 12,0 % und im Bereich Maschinenhof Agrartechnik um 34,3 % zurückgegangen. Sehr konstant hingegen blieb das Investitionsvolumen im Schutzwasserbau. Insgesamt ist im Betrachtungszeitraum ein Rückgang der Ausgaben um 12,9 % festzustellen.

Rahmenvereinbarung Die Beschaffung von PKW und LKW bis 3,5 t erfolgt auf Basis einer Rahmenvereinbarung mit einem Salzburger Kfz-Handelsunternehmen. Mit Regierungsbeschluss vom 7.6.1994 wurden die damaligen Abteilungen VIe3 und Präsidialabteilung IV mit dem Vertragsabschluss beauftragt. Die Vereinbarung ist mit 25.7.1994 datiert. Dem Land Tirol wird bei jeder Bestellung ein Basisrabatt von 20 % auf den Listenpreis des jeweiligen Werklieferungsumfangs eingeräumt. Grundlage dieser Vereinbarung ist eine Abnahmemenge von rd. 35 – 40 Fahrzeugen pro Jahr, bei wesentlichen Stückzahländerungen (50 % des bisherigen Lieferumfangs) sind die Konditionen neu zu verhandeln.

Kündigungsmöglichkeit Die Vereinbarung wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist von beiden Seiten gekündigt werden.

Der LRH ist sich der Bedeutung eines Einheitsfuhrparks für die Effizienz der Werkstätten (einheitliche Serviceprogramme, kleinere Ersatzteillager, geringerer Schulungsaufwand usw.) und der Beschaffung bewusst.

Kritik Die vom geprüften Sachgebiet vertretene Auffassung, dass aufgrund der formalen Gültigkeit der bestehenden Rahmenvereinbarung die Einleitung eines Vergabeverfahrens nach dem BVergG nicht erforderlich ist, wird vom LRH aus mehreren Gründen nicht geteilt.

Zum einen datiert die Vereinbarung aus dem Jahre 1994, also aus einer Zeit in dem Österreich mit der Umsetzung der Europäischen Vergaberichtlinien in Verzug war und schon damals ein Vergabeverfahren nicht durchgeführt wurde. Zum anderen haben sich die Bedingungen der Rahmenvereinbarung doch soweit geändert, dass deren Fortschreibung ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens wohl anfechtbar wäre.

Der LRH weist auf das Risiko der Anstrengung eines Vergabenachprüfungsverfahrens durch einen Mitbewerber hin. Es steht aber auch nicht an, festzustellen, dass die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik vertretene Rechtsauffassung vertretbar ist.

Dennoch sprechen neben diesen rechtlichen Aspekten auch wirtschaftliche Überlegungen für die Durchführung eines Vergabeverfahrens. Der LRH ist der Auffassung, dass ein Vertrag nach einem so langen Zeitraum einer „wirtschaftliche Überprüfung“ durch die Durchführung eines Vergabeverfahrens unterzogen werden sollte, um dadurch feststellen zu können, ob die vereinbarten Bedingungen auch den Marktgegebenheiten entsprechen.

In einem derartigen Verfahren könnten auch die derzeitigen Rahmenbedingungen (einheitlicher Fuhrpark, Ersatzteilkhaltung usw.) durch die entsprechende Wahl der Vergabeverfahrensart berücksichtigt werden.

*Stellungnahme der
Regierung*

Aufgrund des mit dem Salzburger (nunmehr Wiener) KFZ-Handelsunternehmen abgeschlossenen Rahmenvertrages vom 7. Juni 1994 werden seither bei PKWs, Bussen und Nutzfahrzeugen bis 3,5 t ausschließlich Produkte eines Fahrzeugherstellers geordert und eingesetzt. Das Land Tirol bewegt sich daher innerhalb eines Vertrages und die jährlichen Bestellungen aus diesem Rahmenvertrag berühren das Bundesvergaberecht nicht. Juristisch gesehen handelt es sich um eine – auch vom Landesrechnungshof selbst eingeräumte – vertretbare Rechtsauffassung, die durchaus auch einer Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof im Falle einer Beschwerde eines Mitbewerbers standhalten würde.

An dieser Rahmenvereinbarung wird deshalb festgehalten, weil das Land Tirol damit einen Einheitsfuhrpark betreiben kann, der in vielerlei Hinsicht immense Vorteile bringt. Die gewohnte Größe und die gleiche Anordnung der Bedienungselemente der Fahrzeuge garantieren eine leichtere und sicherere Handhabung durch die Benutzer, was sich auch durch die reduzierte Zahl der selbstverschuldeten

Schäden belegen lässt. Dazu kommt der wesentliche Vorteil einer einheitlichen – und dadurch reduzierten – Ersatzteillagerhaltung und die Möglichkeit der Werkstätten, sowohl den materiellen Aufwand an Spezialwerkzeugen, elektronischen Diagnosegeräten etc. gering sowie den Umfang der Werkstättenleistungen auf hohem Niveau halten zu können. So ist es möglich, in den Werkstätten sämtliche Reparaturen und nicht nur Serviceleistungen durchzuführen. Würde das Land Tirol einen "Mischfuhrpark" betreiben, so wäre der Werkstättenaufwand hinsichtlich der Spezialwerkzeuge, der Diagnosegeräte und auch der Ausbildung der Mitarbeiter wesentlich höher bzw. würde bei entsprechender – material- und ausbildungsbedingter – Reduzierung des Leistungsumfanges der Werkstatt diese zum "Ölwechsel-, Brems- und Auspuffdienst" degradiert, dessen Existenzberechtigung dann sehr wohl zu hinterfragen wäre. Dazu kommt, dass für den Winterdienst nur wenige Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen, sodass die Hauptfahrzeuge bei einem Defekt schnellstmöglich repariert werden müssen, auch am Wochenende und in der Nacht. Die Vorhaltung von Werkstätten in den Baubezirksämtern ist unabdingbare Voraussetzung für eine funktionierende Straßenerhaltung und der Werkstättentarif der Landeswerkstätten insgesamt ist ohnedies günstiger als jener anderer Unternehmen. Auch können durch den bestehenden Rahmenvertrag Fahrzeuge - zum Teil in unerlässlicher individueller Ausstattung – geordert werden.

Replik des LRH

Die von der Landesregierung vertretene Meinung, dass ihre Rechtsauffassung auch einer Überprüfung durch den VwGH im Falle einer Beschwerde eines Mitbewerbers standhalten würde, ist eher als Wunschvorstellung zu werten.

Festzuhalten ist, dass andere große Unternehmen und Organisationseinheiten sowohl im privaten als auch im öffentlichen Sektor schon einen Mischfuhrpark führen und dabei nicht ausschließlich negative Erfahrungen bestehen. Es sollten doch zumindest Überlegungen und Vergleiche angestellt werden, ob nicht auch Alternativen möglich wären.

Ausschreibung Bundesbeschaffung GmbH

Im Jahr 2007 hat die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) u.a. ein Ausschreibungsverfahren im Oberschwellenbereich zur Errichtung von Rahmenvereinbarungen über die Beschaffung von Fahrzeugen diverser Fahrzeugklassen durchgeführt. Voraussetzung für eine Inanspruchnahme von Leistungen der BBG ist das Vorliegen einer Grundsatzvereinbarung. Diese Vereinbarung über eine Zusammenarbeit im Bereich der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen wurde vom Land Tirol und der BBG bereits im Jahr 2006 getroffen und ist für alle beschaffenden Organisationseinheiten des Landes

Tirol gültig.

Das Land Tirol hat im konkreten Fall als optionaler Auftraggeber teilgenommen, d.h. es wurde mit der Nennung keine Abnahmeverpflichtung eingegangen, sondern lediglich ein Abnahmerecht geschaffen. Das Land Tirol hat aber bis zum Prüfungszeitpunkt von diesem Recht noch nicht Gebrauch gemacht.

Empfehlung nach
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt zu prüfen, ob die Teilnahme an den zentralen Beschaffungsvorgängen durch die BBG nicht auch eine Option für die Beschaffung von PKW und LKW bis 3,5 t wäre. Das Beispiel der Durchführung der Beschaffung im Wege der BBG zeigt, dass ein dem BVergG entsprechendes Vergabeverfahren auch für KfZ möglich ist. Die zuvor angeregte Ausschreibung könnte sich an der BBG orientieren.

Stellungnahme der
Regierung

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die Teilnahme an den Beschaffungsvorgängen durch die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) zu prüfen, scheint in Lichte dieser Ausführungen erfüllt. Zu ergänzen ist noch, dass die angesprochne teilweise unerlässliche individuelle Ausstattung eines Fahrzeuges im Rahmen einer Beschaffung durch die BBG nicht möglich wäre und nur die geringste Veränderung von Ausstattungsdetails viel teurer käme, als bei den Vertragshändlern.

Dasselbe gilt für LKWs über 3,5 t. Die Leistungsbeschreibung im Rahmen einer Ausschreibung durch die BBG entspricht nicht den Anforderungen der Tiroler Straßenerhaltung, sodass die Ausschreibung durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik der bessere Weg ist.

Replik des LRH

Die optionale Teilnahme an einer BBG–Ausschreibung lässt die Möglichkeit einer Abnahme offen, löst aber keine Verpflichtung dazu aus. Der LRH bleibt bei seiner Empfehlung, sich doch mit diesem Themen näher auseinander zu setzen.

5.3 Weitere Beschaffungsvorgänge

Treibstoffbeschaffung Die Treibstofflieferungen werden vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik monatlich vergeben. Das Angebot hat Superbenzin und Diesel (bzw. Alpindiesel -30°) zu umfassen. Die Kraftstoffe sind zu Fixpreisen für den jeweiligen Lieferzeitraum anzubieten.

Für August 2008 haben zwei Unternehmen folgende Angebote für Treibstofflieferungen eingebracht (Beträge in € inkl. USt. je Liter):

Treibstoffpreise August 2008

	Firma A	Firma B
Alpindiesel -30°	1,51	--
Diesel	1,33	1,36
Superbenzin	1,32	1,34

Diese Art der Vergabe weist einige Nachteile auf. Durch das Fixpreissystem kann das Land Tirol von Preisreduktionen im Laufe des jeweiligen Lieferzeitraums nicht profitieren, so lag der Preis zum Prüfungszeitpunkt (Stand Mitte August 2008) für Endverbraucher an herkömmlichen Tankstellen unter den angebotenen Treibstoffpreisen. Auch die geringe Anzahl an Bietern (in den letzten Jahren maximal drei) trägt wenig zu einer Wettbewerbssituation bei. Von Vorteil ist jedoch die Absicherung gegenüber steigenden Marktpreisen, wobei diese Absicherung jeweils nur für den Zeitraum von einem Monat gegeben ist.

Kritik

Die derzeitige Vergabe der Treibstofflieferungen entspricht nicht den vergaberechtlichen Vorschriften. Bei regelmäßig wiederkehrenden oder Daueraufträgen ist gemäß § 15 BVergG 2006 der tatsächliche Auftragswert im Vorjahr oder der geschätzte Gesamtwert der folgenden zwölf Monate zu Grunde zu legen. Bei der jährlichen Treibstoffbezugsmenge von rd. 1,7 Mio. Liter liegt der Auftragswert somit in jedem Fall über dem relevanten Schwellenwert von derzeit €206.000,--.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Gemäß § 5 BVergG 2006 ist die Treibstoffbeschaffung als Lieferauftrag zu werten und daher – aufgrund des Auftragswertes - im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens (Ausschreibung im Oberschwellenbereich) abzuwickeln. Der LRH empfiehlt, die Treibstoffbeschaffung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen auszuschreiben.

Stellungnahme der Regierung	<i>Die Empfehlung des Landesrechnungshofes wird aufgegriffen und ab dem zweiten Quartal 2009 der Treibstoff über die BBG bezogen.</i>
Aufrechterhaltung des Tankstellennetzes	Bisher konnte das landeseigene Tankstellennetz vor allem durch die Einsparung beim Kraftstoffeinkauf und die Versorgungssicherheit für die Straßenerhaltung argumentiert werden. Kann die Beschaffungssituation im Vergleich zu Fremdtankstellen jedoch nicht verbessert werden, ist nach Ansicht des LRH die Aufrechterhaltung der landeseigenen Tankstellen zu überdenken.
Beschaffung Schmieröle	Die von der Werkstätte benötigten Schmieröle und –fette sowie Hydrauliköle wurden zuletzt im Februar 2006 in einem offenen Verfahren im Unterschwellenbereich gemäß BVergG 2006 ausgeschrieben. Der Jahresbedarf an Ölen beträgt rd. 13.000 Liter, die Angebotsbedingungen enthielten eine Option auf eine Verlängerung des Vertragsverhältnisses bis zu zwei Mal um 24 Monate. Von den vier eingelangten Angeboten wurden zwei wegen Unvollständigkeit ausgeschlossen, den Zuschlag erhielt der Bieter mit einem Angebot von €28.118,- für die ausgeschriebene Jahresmenge der unterschiedlichen Öle.

6. Fahrbetrieb

6.1 Allgemeines

Einsatzorganisation	Bei den Dienstfahrzeugen gilt es grundsätzlich zwischen jenen für die Straßenerhaltung und die allgemeine Verwaltung zu unterscheiden. Die Organisation der Straßenerhaltungsfahrzeuge obliegt den Baubezirksämtern bzw. Straßenmeistereien. Über den Einsatz der übrigen Fahrzeuge entscheiden die Leiter jener Organisationseinheiten, denen die Fahrzeuge zugeteilt wurden.
Wahl des Beförderungsmittels	Nach den derzeit geltenden Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten ¹⁴ hat der jeweilige Dienststellenleiter u.a. dafür zu sorgen, dass bei der Wahl des Beförderungsmittels für eine Dienstreise die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und

¹⁴ siehe Erlass vom 1.9.2008, Zl. OrgP-50/838 (Erlasssammlung Nr. 3).

Zweckmäßigkeit eingehalten werden. Bei der Wahl des Beförderungsmittels gilt es folgende Reihenfolge zu beachten:

- Benützung öffentlicher Verkehrsmittel,
- bestmögliche Auslastung von Dienstfahrzeugen,
- Anforderung von Springerfahrzeugen (eventuell mit Fahrer) beim Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und letztlich
- Benützung von privaten Kraftfahrzeugen.

Kilometerkontingent Für den Fall der Verwendung von privaten Fahrzeugen wird den betreffenden Dienststellen ein Kilometerkontingent zugeteilt. Das im Voraus für ein Kalenderjahr bestimmte Kontingent ist grundsätzlich unüberschreitbar. Das festgesetzte Kilometerkontingent ist ein Regulativ zum Einsatz von Dienstfahrzeugen. Wie bereits erwähnt, ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht der Einsatz von Dienstfahrzeugen ab einer Kilometerleistung von jährlich rd. 14.000 km günstiger als der Einsatz des Kilometerkontingents.

Benützungsvorschriften für Dienstkraftfahrzeuge Die am 12.4.2007 erlassenen Benützungsvorschriften für Dienstkraftfahrzeuge (Zl. Vle3-010/358-07) enthalten Regelungen über die Verfügungsberechtigung und die Verwendung der Dienstfahrzeuge, die Pflichten der Verfügungsberechtigten und der Lenker, das Lenken von Dienstfahrzeugen und die Führung von Aufzeichnungen. Dienstfahrzeuge dürfen demnach nur für Dienstreisen im Sinne der Reisegebührevorschriften für Landesbedienstete verwendet werden.

Dienstanweisung zur Regelung des Garagen- und Fahrbetriebes Für die im Fahrbetrieb tätigen Bediensteten des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik wurde eine Dienstanweisung zur Regelung des Garagen- und Fahrbetriebes erlassen. Diese sieht Regelungen über die Dienstzeiten und Diensteinteilung, den Fahrbetrieb sowie die Wartung und Pflege vor.

6.2 Springerfahrzeuge

Fahrzeuge für den allgemeinen Fahrbetrieb Dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren zum Prüfungszeitpunkt insgesamt 12 Fahrzeuge für den allgemeinen Fahrbetrieb zugeteilt.

trieb (Springerfahrzeuge)

betrieb (Springerfahrzeuge) zugewiesen. Diese Fahrzeuge sind primär selbst zu lenken (so genannte Selbstfahrer). Die Anforderung eines Dienstfahrzeuges mit Lenker soll nur in besonders begründeten Fällen erfolgen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Selbstfahren wegen der mit der Dienstverrichtung einhergehenden besonderen Umstände (z.B. lange Verhandlungen, Repräsentationsgründe) nicht zumutbar oder aus Sicherheitsgründen unzulässig ist. Den Bedarf hat grundsätzlich der Anfordernde bzw. dessen Vorgesetzte zu beurteilen. Die Dienstwagenanforderungen sind schriftlich an den Fahrbetriebsleiter zu richten.

Der LRH stellte fest, dass Anforderungen von Dienstfahrzeugen (mit und ohne Lenker) von vielen Dienststellen des Landes Tirol, insbesondere aber von den Abteilungen Landessanitätsdirektion, Öffentlichkeitsarbeit und Südtirol, Europaregion und Außenbeziehungen sowie den Sachgebieten Landeskanzleidirektion und Repräsentationswesen erfolgen. Der Einsatz von Dienstfahrzeugen mit Lenker hängt unmittelbar mit der Verfügbarkeit der Springerfahrer zusammen. Die Einteilung der Fahrzeuge nimmt der Fahrbetriebsleiter vor.

Hinweis

Der LRH nahm Einsicht in einzelne Fahrzeuganforderungen und bezweifelt in Einzelfällen die Notwendigkeit eines Dienstfahrzeuges mit Lenker. Dies trifft insbesondere bei sehr kurzen Fahrstrecken (z.B. Krankenhaus Natters) oder leicht erreichbaren Orten (z.B. Kufstein) zu. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit – laut Kostenrechnung betragen für das Jahr 2006 die Fahrtkosten rd. €28,- je Fahrereinsatzstunde (inkl. der Wartezeiten) und €0,30 je gefahrenen Kilometer – sollten solche Fahrten kritisch hinterfragt werden. Der LRH weist ausdrücklich auf die Einhaltung des vorhin zitierten Erlasses hin.

Fahrten für landesnahe Organisationseinheiten

Dienstfahrzeuge mit Lenker wurden zuletzt auch von landesnahen Organisationseinheiten – unentgeltlich – in Anspruch genommen. So hat etwa die zuständige Regierungsreferentin zuletzt im Jänner 2008 für Fahrten der Tiroler Kulturservicestelle für das laufende Jahr ein Kontingent im Ausmaß von insgesamt 1.500 km (samt Lenker) zur Verfügung gestellt. Die Dienstfahrzeuge wurden vom Landeschulrat für Tirol angefordert und für den Transport von Kulturschaffenden zu Veranstaltungen an Schulen in ganz Tirol verwendet. Das Kontingent war bereits Mitte März 2008 (1.859 km) erschöpft. Seither erfolgten keine weiteren Anforderungen mehr.

Für die in Kooperation mit der TILAK durchgeführten heilpädagogischen Sprechtag hat das Land Tirol bis Ende Juni 2007 ebenfalls

Dienstfahrzeuge samt Lenker bereitgestellt. Die TILAK stellte ihrerseits Ärzte zur Verfügung, die in den Bezirken betroffene Kinder im Rahmen von Sprechtagen betreuten. Diese Ärzte wurden von Springerfahrern gefahren.

Fahrten für private Zwecke

Bis Ende April 2008 war auch der Verleih von Fahrzeugen (z.B. Pritschen- oder Kastenwagen) an Landesbedienstete gegen Bezahlung des Kilometergeldes für private Zwecke möglich. Im Jahr 2007 wurden hierfür in insgesamt 12 Fällen € 297,36 vereinnahmt. Die Verwendung von Dienstfahrzeugen für solche Fahrten hat die zuständige Regierungsreferentin Ende April 2008 eingestellt.

Hinweis

Der LRH anerkennt die getroffenen Maßnahmen in Bezug auf den restriktiven Einsatz von Dienstfahrzeugen außerhalb des Landesbereiches. Nach den diesbezüglichen Benützungsvorschriften dürfen Dienstfahrzeugen grundsätzlich nur für Dienstreisen im Sinne der Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten verwendet werden.

Heimfahrten

Nach Beendigung von Dienstfahrten sind die Dienstfahrzeuge auf den dafür vorgesehenen Plätzen abzustellen. Wenn dies nicht zweckmäßig oder zumutbar ist (z.B. Beginn oder Ende der Dienstfahrt zu ungewöhnlicher Zeit), so kann der Dienststellenleiter im Einzelfall – nicht jedoch generell – Ausnahmen bewilligen.

Ausnahmeregelung

Im Frühjahr dieses Jahres wurde in Absprache mit dem Landesamtsdirektor und der Abteilung Organisation und Personal eine Regelung getroffen, welche dauernden Dienstverrichtungen als „Einzelfall“ im Sinne der Ausnahmeregelung gelten. Es sind dies:

- zeitlich, örtlich und persönlich auf ein bestimmtes Fahrzeug begrenzte Dienste für einen bestimmten Zeitraum (z.B. Bauleiter im Rahmen der Bauaufsicht auf einer bestimmten Baustelle),
- Arbeiten an Baustellen für dort tätige handwerkliche Bedienstete mit einem bestimmten Fahrzeug,
- Dienste eines Bediensteten an einem speziellen Einsatzort (z.B. Forstbezirk) mit einem bestimmten Fahrzeug und
- Dienste von Bediensteten, zu deren Tätigkeit auch dringende oder Notfalleinsätze gehören (z.B. Straßenmeister).

Wie eine vom geprüften Sachgebiet durchgeführte Erhebung zeigt, wurden derartige Ausnahmegenehmigungen in relativ vielen Fällen erteilt. Mehreren Mitarbeitern der Abteilungen Allgemeine Bauan-

gelegenheiten (Fachbereiche Geologie und Baupolizei), Ländlicher Raum, Forstorganisation, den beiden Sachgebieten Hydrografie und Hydrologie sowie Straßenerhaltung und den fünf Baubezirksämtern wurde die Genehmigung erteilt, dass sie die Dienstfahrzeuge zu Hause abstellen dürfen. Von dieser Ausnahmeregelung sind insgesamt 194 Fahrzeuge betroffen.

Führung von Fahrtenbüchern Das Fahrtenbuch ist eine wichtige Grundlage für die wirtschaftliche Führung des Fuhrparks. Darin sind die gefahrenen Kilometer, die Einsatzzeiten und die getankte Treibstoffmenge einzutragen. Die Führung und Form eines Fahrtenbuches sind in den Benützungsvorschriften für Dienstkraftfahrzeuge geregelt.

Demnach haben die Lenker von Dienstfahrzeugen im Fahrtenbuch bestimmte Eintragungen, wie Datum, tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit, Kilometerstand, eventuelle Tankungen, Fahrtstrecke und Fahrtteilnehmer, vorzunehmen. Diese Eintragungen sind durch eigenhändige Unterschrift der Lenker zu unterfertigen. Die Fahrten-scheine sind bis längstens 5. dem Folgemonat bei der jeweiligen Dienststelle abzugeben und von dieser auf die Dauer von sieben Jahren aufzubewahren.

Kritik Der LRH nahm Einsicht in einzelne Fahrtenbücher der Regierungs- und Springerfahrzeuge. Er stellte fest, dass die Fahrtenbücher teilweise nicht vorschriftsmäßig geführt wurden. Vereinzelt waren Fahrten unvollständig dokumentiert, bei den Aufzeichnungen der Regierungsfahrzeuge war durchwegs kein Fahrtzweck angegeben. Laut Anweisung der zuständigen Regierungsreferentin mussten die Regierungsfahrer – im Gegensatz zu den Springerfahrern im normalen Fahrbetrieb – den Fahrtzweck bzw. das konkrete Reiseziel (u.a. aus Sicherheitsgründen) nicht eintragen.

Hinweis Da die erwähnten Vorschriften keine Ausnahmeregelung hinsichtlich der Führung von Aufzeichnungen vorsehen und somit für alle Dienstfahrzeuge gelten, weist der LRH auf die lückenlose Einhaltung dieser Vorschriften hin.

EDM – Elektronisches Dienstreisemanagement Seit Jahresbeginn 2007 erfolgt die Abwicklung der Dienstreisen über das EDV-Programm „EDM – Elektronisches Dienstreisemanagement“. Es handelt sich dabei um ein TIVES-Projekt, mit dem eine papierlose und einheitliche Abwicklung des gesamten Dienstreiseprozesses für Landesbedienstete geschaffen wurde.

Die Berufskraftfahrer sind in dieses System seit Ende Jänner 2007 eingebunden. Analog zu den Fahrtenbüchern gelten für die Regierungsfahrer insofern Sonderregelungen, als diese keine konkreten Angaben der Reiseziele angeben müssen. Aus diesem Grund hat der Leiter des geprüften Sachgebiets als Vorgesetzter der betroffenen Bediensteten auch keine direkte Überprüfungsmöglichkeit. Es wurde daher mit den Regierungsmitgliedern vereinbart, dass am Ende des Monats rd. fünf Reiseabrechnungen von allen Regierungsfahrern ausgedruckt und zur Überprüfung an die Regierungsbüros verschickt werden.

Die Abwicklung des Reisewesens mittels EDM hat sich durchaus bewährt. Um alle Dienstfahrten den jeweiligen Verwaltungseinheiten kostenmäßig zuordnen zu können, ist es erforderlich, jede Dienstfahrt (auch solche unter vier Stunden) ins EDM einzutragen.

6.3 Betriebstankstellen

Tankstellennetz

Neben der Tankstelle auf dem Gelände Valiergasse betreibt das Land Tirol weitere 16 Betriebstankstellen, welche vorwiegend bei den Straßenmeistereien eingerichtet sind. Die Tankstellen sind ausschließlich für die Nutzung als betriebsinterne Tankstellen konzipiert, für die eigene rechtliche Bestimmungen maßgeblich sind. Die Tankstellen sind zum Großteil mit nicht geeichten Zapfsäulen ausgestattet.

Treibstoffverbrauch

In jedem Fahrzeug befindet sich ein elektronischer Chip, durch den die jeweiligen Zapfsäulen freigegeben werden. Auf diese Weise ist gewährleistet, dass nur befugte Personen eine Betankung vornehmen können. Darüber hinaus wird die Treibstoffmenge im SAP-System erfasst und dem jeweiligen Fahrzeug zugeordnet. Ist keine landeseigene Tankstelle erreichbar, werden die Fahrzeuge an herkömmlichen Tankstellen aufgetankt (Fremdtankungen). Der gesamte Treibstoffverbrauch des Landes Tirols stellt sich in den letzten drei Jahren folgendermaßen dar (Mengen in l):

Treibstoffverbrauch 2005 - 2007

	2005	2006	2007
Betriebstankstellen			

Diesel	1.709.349	1.658.197	1.612.534
Super bleifrei	35.322	33.340	27.300
Fremdtankungen			
Diesel	151.839	151.547	104.634
Super bleifrei	4.149	1.689	1.855
Super plus	49		
Gesamtverbrauch			
Diesel	1.861.188	1.809.744	1.717.169
Super bleifrei	39.470	35.029	29.155
Super plus	49	0	0

In den Jahren 2005 – 2007 ist sowohl der Diesel- (-7,7 %) als auch der Super bleifrei Verbrauch (-26,1 %) stetig zurückgegangen. Dieser Rückgang korrespondiert mit einer abnehmenden Gesamtanzahl an Fahrzeugen laut Kraftfahrzeugplan der letzten Jahre.

7. Werkstätten

7.1 Organisation der Werkstätten

In den fünf Werkstätten

- Zentrale Betriebswerkstätte Innsbruck
- Betriebswerkstätte St. Johann in Tirol
- Betriebswerkstätte Imst
- Betriebswerkstätte Reutte und
- Betriebswerkstätte Lienz

werden sämtliche Fahrzeuge, Maschinen und Geräte des Landes Tirol betreut, d.h. neben den Fahrzeugen der allgemeinen Verwaltung auch jene der Straßenerhaltung. Die dezentralen Betriebswerkstätten sind organisatorisch den jeweiligen Baubezirksämtern unterstellt, die fachliche Betreuung erfolgt jedoch durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik.

Zentrale Betriebswerk- Von der zentralen Betriebswerkstätte Innsbruck werden die Fahr-

stätte Innsbruck	zeuge und Geräte der Straßenmeistereien Zirl, Matri am Brenner, Vomp und Zell am Ziller sowie die Fahrzeuge und Geräte der Verwaltungsorganisationseinheiten des Landhauses 1 und 2 sowie der Michael-Gaismair-Straße, der Bezirkshauptmannschaften Innsbruck und Schwaz, der Landesbaudirektion, des Baubezirksamts Innsbruck, der Landesforstdirektion, der Bezirksforstinspektionen Innsbruck und Steinach, der Landesforstgärten, der Innsbrucker Landesberufschülerheime sowie der landwirtschaftlichen Landeslehranstalt Rotholz gewartet und instand gehalten.
Organisation der zentralen Betriebswerkstätte	Die organisatorische Leitung der zentralen Betriebswerkstätte obliegt dem Werkmeister. Ihm sind zwölf Mitarbeiter unterstellt, welche folgendermaßen auf die einzelnen Gewerke verteilt sind: <ul style="list-style-type: none">• vier PKW-Mechaniker (inkl. ein Lehrling),• zwei LKW-Mechaniker,• zwei Schlosser,• zwei Spengler und Lackierer,• ein Elektriker und• ein Hydrauliktechniker.
Organisation der dezentralen Betriebswerkstätten	In den dezentralen Betriebswerkstätten wird ebenfalls der gesamte Arbeitsumfang der Fahrzeugwartung und –Instandhaltung wahrgenommen. Eine Spezialisierung auf die einzelnen Gewerke kann in den Betriebswerkstätten aufgrund der geringeren Personalausstattung nicht im selben Maße wie in der Zentralwerkstätte erfolgen.
Werkstättenkonzept	Der Leiter des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik war zum Prüfungszeitpunkt mit der Erstellung eines Konzepts zu den „Mechanischen Werkstätten des Landes Tirol“ beschäftigt. In diesem wird neben einer Bestandaufnahme in Hinblick auf den Fahrzeug- und Gerätebestand, die Werkstättenverwaltung, die Personalstände sowie kalkulatorische Grundlagen vor allem die zukünftige Entwicklung des Sachgebiets behandelt. Die Fertigstellung des vorliegenden Entwurfs wird mit Ende des Jahres angestrebt. Der LRH sieht dieses strategische Konzept als positive Grundlage für die Weiterentwicklung des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik an.
Tätigkeitsumfang	Die Bediensteten der Werkstätten führen von einfachen Serviceleistungen bis hin zu komplexen Motor- und Getriebeüberholungen sämtliche anfallenden Reparaturen durch. Lediglich die Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten für die Regierungsfahrzeuge werden größtenteils an die jeweiligen Fachwerkstätten vergeben. Voraussetzung da-

für ist neben der personellen vor allem eine entsprechende technische Ausstattung. Nach Ansicht des LRH ist die maschinelle Ausstattung der Werkstätten dem heutigen Stand der Technik angepasst.



- Auftragsabwicklung** Die Auftragsabwicklung wird großteils EDV-unterstützt durchgeführt, die einzelnen Aufträge (Wartungen, Instandhaltungen und Reparaturen) werden vom Werkmeister im SAP-System angelegt und auf die Mitarbeiter verteilt. Dies erfolgt mittels so genannten Auftragskarten, auf welchen die durchzuführenden Arbeitsschritte angeführt sind. Die verrechenbare Arbeitszeit des Mitarbeiters wird auf der jeweiligen Auftragskarte mit einer Stempeluhr vermerkt. Im Zuge der Durchsicht einzelner Aufträge zeigte sich, dass Zeiteintragungen teilweise händisch erfolgen.
- Anregung** Der LRH regt an, die Arbeitszeiten auf den jeweiligen Auftragskarten lückenlos automatisiert zu vermerken, um händische Korrekturen und Arbeitszeitverschiebungen zwischen einzelnen Aufträgen zu vermeiden.
- Stellungnahme der Regierung** *Die Anregung des Landesrechnungshofes hinsichtlich der lückenlosen automatisierten Vermerkung der Auftragskarten wird durch eine (nochmalige) Dienstanweisung umgesetzt.*
- 7.500 km Service** Die Durchführung eines Service erfolgt in einem Intervall von 7.500 km bei jedem PKW. Moderne Fahrzeuge weisen wesentlich höhere Serviceintervalle (mindestens 15.000 km) auf. Die Argumentation,

dass Fahrzeugnutzer weder Flüssigkeitsstände kontrollieren noch sonstige einfache Fahrtüchtigkeitsprüfungen vornehmen und dieses Serviceintervall daher vorausschauend angesetzt ist, kann der LRH nachvollziehen.

Der LRH weist in diesem Zusammenhang jedoch auf die Benützungsvorschrift für Dienstkraftfahrzeuge hin. Für die Wartung und Pflege des zugeteilten Kraftwagens ist demnach der Fahrzeuglenker verantwortlich. Nach Ansicht des LRH ist bei vorschriftsmäßigem Handeln aller Nutzer die Aufrechterhaltung des Serviceintervalls von 7.500 km zu überdenken.

Stellungnahme der
Regierung

Das vom Landesrechnungshof angesprochene 7.500 km Service darf nicht mit jenem gleich gesetzt werden, das bei jeweils 15.000 km durchgeführt wird. Es trifft zu, dass für moderne Personenkraftwagen Serviceintervalle von 15.000 km ausreichen. Mit aller Deutlichkeit ist darauf hinzuweisen, dass das vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik gehandhabte Intervall von 7.500 Kilometern kein "Voll-Service" beinhaltet. Die Fahrzeuge werden deswegen in die Werkstätten einberufen, um eine Sicht- und Funktionskontrolle vorzunehmen. Die Erfahrungen der Praxis haben gezeigt, dass dieses Serviceintervall eine sinnvolle Maßnahme ist, um einen guten und damit sicheren und kostengünstigen Fahrzeugzustand zu gewährleisten. So können kleinere Mängel, wie nicht bemerkte, defekte Glühbirnen, verschlissene Scheibenwischer, reduzierte Flüssigkeitsstände etc., aber auch beginnende Mängel, die im Frühstadium ohne teure Folgeschäden bleiben, erkannt und mit relativ geringen Mitteln behoben werden. Ein volles Service inkl. Öl- und Filterwechsel und sonstige vom Hersteller vorgeschriebene Arbeiten finden dann erst alle 15.000 Kilometer statt.

Auch wenn die Verantwortlichkeit der jeweiligen Nutzer im Erlass Nr. 41 des Landesamtsdirektors grundsätzlich geregelt ist, muss die 7.500 km-Grobprüfung derzeit als absolut sinnvoll angesehen werden. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass für Kraftfahrzeuge des Landes bei Versteigerungen ein hoher Wiederverkaufswert erzielt wird, weil eben in den entsprechenden Interessentengruppen bekannt ist, dass die Fahrzeuge gut gewartet sind.

7.2 Kostenrechnung

Im Rahmen der Kostenrechnung der Werkstätten werden sowohl die Personalkosten als auch die so genannten Betriebskosten auf die

verschiedenen Wartungs- und Instandhaltungsaufträge verrechnet. Diese Aufträge werden dem jeweiligen Kunden angelastet. Die Betriebskosten sind als Gemeinkosten anzusehen und beinhalten

- Materialkosten,
- Energiekosten,
- Fremdleistungskosten sowie
- kalkulatorische Kosten (z.B. kalkulatorische AfA der Werkstätten-einrichtung).

Tarifikalkulation

In der Tarifikalkulation wird in einem ersten Schritt der „Plantarif netto“ ermittelt. Dieser Stundensatz ergibt sich aus den Personalkosten bezogen auf die geplanten produktiven Werkstattstunden.

In weiterer Folge werden die Gemeinkosten in Form von Zuschlägen auf den Nettotarif aufgeschlagen (= „Plantarif brutto“). Nach Ansicht des LRH sollte in den Gemeinkosten auch ein angemessener Zuschlag für die Overhead-Kosten (z.B. Personalkosten der Verwaltung) enthalten sein.

Anregung

Der LRH regt an, die Overhead-Kosten zu quantifizieren und diese als Gemeinkostenzuschlag in die Tarifplanung zu integrieren.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof regt an, die Overhead-Kosten zu quantifizieren und als Gemeinkostenzuschlag in die Tarifplanung zu integrieren. Mit der einzuführenden Kosten- und Leistungs-Rechnung (KLR) können nach einer Einarbeitungsphase realistische Werte errechnet werden. In dem in Ausarbeitung befindlichen Werkstättenkonzept wird darauf Rücksicht genommen, was auch den Vergleich mit gewerblichen Werkstätten realistischer macht.

Der tatsächlich verrechnete Tarif wird drei- bis viermal unterjährig kalkuliert. In der folgenden Tabelle wird der Plantarif im Vergleich zu den eigentlichen Tarifen des Jahres 2008 dargestellt (Beträge in €):

Tarife Werkstätten 2008

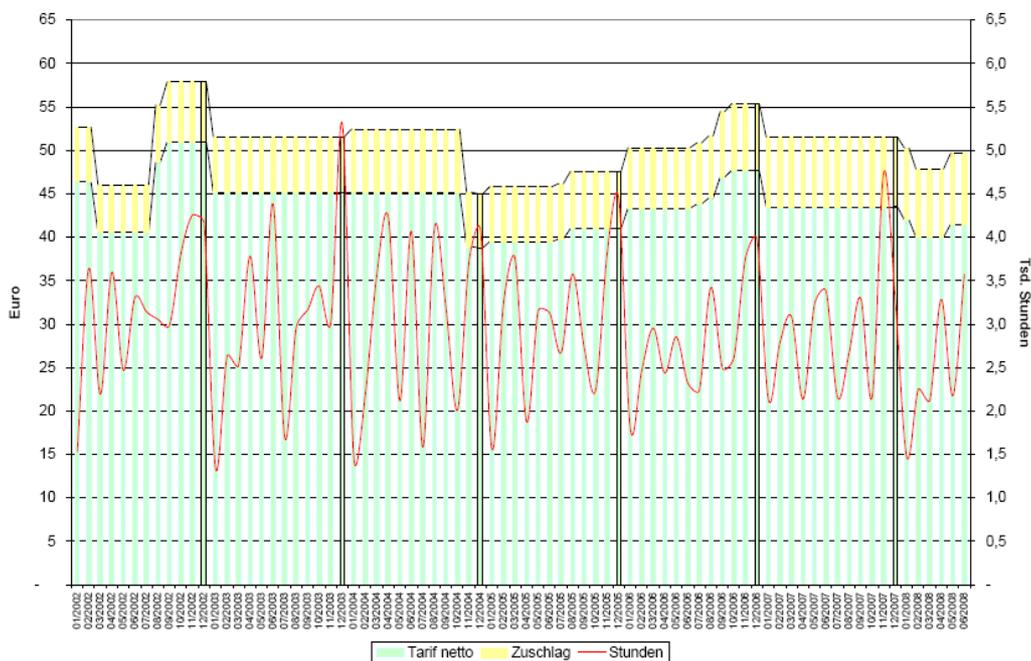
	Plantarif 2008	tatsächlich verrechnete Tarife 2008			
		T1	T2	T3	T4
Nettotarif	41,63	43,50	40,00	41,50	43,50

Bruttotarif	51,35	51,54	48,00	49,80	53,07
--------------------	--------------	-------	-------	-------	-------

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass die tatsächlichen Tarife im Jahresverlauf vom Plantarif geringfügig (max. 6,5 %) abweichen. Die Notwendigkeit vom Plantarif bei der Verrechnung abzurücken, ergibt sich aus der haushaltsmäßigen Verrechnung aller Aufträge, die parallel zur Kostenrechnung erfolgt. Die Betriebswerkstätten sollen möglichst genau ohne Über- oder Unterdeckung entlastet werden. Bei einem zu hohen Tarif würde der Ausgabenansatz der Betriebswerkstätte einen negativen Saldo aufweisen, bei einem zu niedrig angesetzten Tarif wäre das Budget der Betriebswerkstätte nicht ausreichend.

Entwicklung des
Stundensatzes

Die folgende Abbildung zeigt die monatliche Entwicklung des Stundensatzes und der produktiven Werkstattstunden seit Einführung des SAP-Kostenrechnungsmoduls im Jahr 2002:



Im Jahr 2002 waren größere Sprünge im Stundensatz zu verzeichnen, dies ist auf die Einführung des EDV-Systems zurückzuführen. Seit dem Jahr 2003 hat sich der Bruttostundensatz zwischen €45,-- und €55,-- entwickelt. Nach einem Anstieg des Stundensatzes in den Jahren 2005 und 2006 um 22 % auf rd. €55,-- war in den letzten beiden Jahren ein Rückgang von 9 % auf rd. €50,-- zu verzeichnen.

Vergleich mit gewerblichen Werkstätten	Im Vergleich zu gewerblichen Werkstätten, die mit einem Stundensatz von rd. € 75,-- exkl. USt. kalkulieren, liegt der durchschnittliche Tarif der Betriebswerkstätten des Landes Tirol (2008: € 50,60) wesentlich darunter. In diesem Zusammenhang muss jedoch beachtet werden, dass gewerbliche Werkstätten einen Gewinnanteil einkalkulieren und auch erweiterte kalkulatorische Kosten (z.B. kalkulatorischer Unternehmerlohn oder kalkulatorische AfA der Gebäude) zu berücksichtigen haben. Darüber hinaus sind über den Stundensatz keine Aussagen möglich, ob die verrechneten Arbeitszeiten je Auftrag mit der gewerblichen Wirtschaft vergleichbar sind. Aus diesem Grund sind nach Ansicht des LRH seriöse Vergleiche mit gewerblichen Werkstätten nur über die gesamte Auftragssumme (Stundensatz mit Arbeitszeit und Material) möglich.
Anregung	Der LRH regt an, dementsprechende Vergleiche bei der Erstellung des Werkstättenkonzepts anzustellen und diese in die weitere strategische Entwicklung der Betriebswerkstätten einzubeziehen.
Stellungnahme der Regierung	<i>Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Wartungs- und Instandhaltungskosten direkt auf die Endkostenstellen zu belasten, kann nicht gefolgt werden. Die Vorgangsweise der KLR, die Abrechnung gleichartiger Fahrzeugklassen über Sammelkostenstellen zu erfassen und in den monatlichen Verrechnungsläufen die Endkostenstellen mit Fixkosten nach Fahrzeuganzahl und die variablen Kosten nach Fahrleistung abzurechnen führt zu einer Glättung (Normalisierung) unregelmäßig anfallender oder außerordentlich kostenwirksamer Ereignisse bei den Fahrzeugen (besondere Instandhaltungen, Reparaturen etc.). Der Vorteil der Normalisierung der atypischen Ereignisse liegt darin, dass der Steuerung der Endkostenstellen weitgehend entzogene Ereignisse nicht in Einzelperioden das Kostenrechnungsergebnis oder den Leistungspreis verzerren. Alle Fahrzeugkosten und technischen Maßnahmen sind für die fachlichen Entscheidungen auf dem "Equipment" und allfällige Anfragen der internen Kunden im SAP-System verfügbar. Die Modellwahl, Austauschzyklen, Durchschnittsverbrauch, Fahrzeugalter sind somit mit guten Grundlagen im fachlichen Entscheidungsfeld des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik und nicht in der Diskussion mit den Fahrzeugnutzern angesiedelt. Durch die verursachungsgerechte Belastung mit Durchschnittskosten werden bei Kostenvergleichen zwischen Endkostenstellen gleichartige Voraussetzungen verwendet. Es werden auch jährlich entsprechende Statistiken erstellt, um reparaturintensive Fahrzeuge herauszufiltern und diese eventuell früher auszutauschen. Es stellen diese jährlichen Statistiken taugliche Mittel dar, um die Kilometerleistungen der</i>

Fahrzeuge zu überprüfen und es werden auch dadurch Fahrzeuge eruiert, die (zu) niedrige Kilometerleistungen aufweisen, die dann in der Folge entweder stillgelegt oder einer anderen Organisationseinheit zugeteilt werden. So werden etwa mit Ende des Jahres 2008 aus einer Gruppe insgesamt fünf Fahrzeuge, das ist mehr als 10% des Gesamtbestandes in dieser Gruppe, mangels Auslastung eingezogen.

Verrechnung der Kosten Im Rahmen der Landeskraftwagenverwaltung (Teilabschnitt 02016) werden die Kosten auf eine Sammelkostenstelle übertragen. In einem zweiten Schritt werden diese Sammelkosten mittels eines Durchschnittspreises an die Endkostenstellen (Organisationseinheiten) verrechnet. Diese Weiterverrechnung ist jedoch – abgesehen von einigen Ausnahmen – nicht haushaltswirksam. Die Straßenverwaltung (Unterabschnitt 611), der Schutzwasserbau (Unterabschnitt 631) und der Maschinenhof Agrartechnik (Teilabschnitt 02017) werden sowohl kostenrechnerisch als auch haushaltswirksam mit den auftragsrelevanten Kosten belastet.

Bewertung der Kostenrechnung Nach Ansicht des LRH trägt die vorhandene Kostenrechnung wesentlich zur Transparenz der Werkstättenleistungen bei. Allerdings wäre auch eine gesteigerte Transparenz auf der Kundenseite (Organisationseinheiten) wünschenswert, welche jedoch aufgrund der Zwischenschaltung einer Sammelkostenstelle für den Kraftwagenbetrieb nicht erreicht werden kann.

Anregung Der LRH regt an, die Endkostenstellen entsprechend den angefallenen Wartungs- und Instandhaltungsaufwendungen kostenrechnerisch zu belasten.

Auslastung der Werkstätten Eine weitere Analysemöglichkeit der Arbeitsabläufe ergibt sich im Zusammenhang mit der Ermittlung der Auslastung der Werkstätten. Durch die laufende Erfassung der „verkauften“ (produktiven) Stunden in Bezug auf die Anwesenheitszeiten der Mitarbeiter kann die Auslastung relativ einfach dargestellt werden. In der folgenden Tabelle werden die produktiven Stunden, die Anwesenheitszeiten und daraus resultierend die Auslastung der einzelnen Betriebswerkstätten in den Jahren 2005 – 2007 dargestellt:

Statistische Daten Werkstätten 2005 – 2007

Standort	Anwesenheitsstunden		
	2005	2006	2007

Innsbruck	21.369	18.926	17.999
St. Johann in Tirol	8.125	8.412	8.435
Imst	9.123	6.605	8.096
Reutte	6.912	6.588	6.685
Lienz	3.690	4.498	4.615
Gesamt	49.219	45.028	45.830

Standort	produktive Stunden		
	2005	2006	2007
Innsbruck	16.713	14.917	15.896
St. Johann in Tirol	6.730	6.729	6.440
Imst	7.277	4.988	6.162
Reutte	4.843	4.696	4.558
Lienz	2.171	2.677	2.928
Gesamt	37.733	34.006	35.985

Standort	Auslastung		
	2005	2006	2007
Innsbruck	78 %	79 %	88 %
St. Johann in Tirol	83 %	80 %	76 %
Imst	80 %	76 %	76 %
Reutte	70 %	71 %	68 %
Lienz	59 %	60 %	63 %
Gesamt	77 %	76 %	79 %

Anwesenheitsstunden Die Summe der Anwesenheitsstunden ist in den Jahren 2005 – 2007 um 6,9 % zurückgegangen. Dieser Rückgang resultiert aus Personaleinsparungen in den Werkstätten von 2,3 Dienstposten in den letzten drei Jahren, von denen die zentrale Betriebswerkstätte Innsbruck (-0,3), die Betriebswerkstätte Imst (-1,0) sowie seit Ende 2007 auch die Betriebswerkstätte Lienz (-1,0) betroffen waren.

„verkaufte Stunden“ Geringer fiel im gleichen Zeitraum der Rückgang der produktiven Stunden aus, dieser betrug lediglich 4,6 %.

Die durchschnittliche Auslastung der Werkstätten stieg im Betrachtungszeitraum um 2 % an. Allerdings stellt sich die Einzelauslastung der Betriebswerkstätten sehr unterschiedlich dar. Die zentrale Betriebswerkstätte Innsbruck (82 %), sowie die Betriebswerkstätten St. Johann in Tirol (80 %) und Imst (77 %) können in den letzten drei Jahren relativ hohe durchschnittliche Auslastungen aufweisen. Die

Betriebswerkstätte Reutte liegt mit 70 % bereits wesentlich unter dem Gesamtdurchschnitt von 77 %. Die Betriebswerkstätte Lienz kommt lediglich auf einen mittleren Anteil von 61 % produktiven Stunden.

Anregung In der zentralen Betriebswerkstätte übernehmen einzelne Gewerke (z.B. Schlosserei) Aufträge von anderen Abteilungen des Landes Tirol, um auftragsschwächere Zeiten zu überbrücken. Um die Auslastung der Betriebswerkstätten (vor allem Reutte und Lienz) zu verbessern, regt der LRH eine ähnliche Vorgehensweise in den Außenstellen an.

Stellungnahme der Regierung *Zur Überbrückung von Zeiten mit geringerer Nachfrage werden Aufträge von Dienststellen des Landes nicht nur in der Betriebswerkstätte Innsbruck, sondern bereits auch in Reutte ausgeführt. Der Anregung des Landesrechnungshofes soll jedoch in Zukunft noch mehr Augenmerk geschenkt werden.*

7.3 Lagerhaltung zentrale Betriebswerkstätte

Lagerhaltung Im Ersatzteillager der zentralen Betriebswerkstätte sind zwei Personen beschäftigt, neben dem Lagerleiter ein weiterer fix zugeteilter Mitarbeiter. Der stellvertretende Lagerleiter ist hauptsächlich in der Werkstätte tätig. Probleme im Arbeitsablauf ergaben sich insbesondere durch längere Krankenstandszeiten des fix zugeteilten Mitarbeiters.

Über das Ersatzteillager der zentralen Betriebswerkstätte wird der Einkauf für die Lagerware aller Betriebswerkstätten abgewickelt. Der Lagerbestand ist ebenfalls im SAP-System erfasst, Vorteile ergeben sich durch die Möglichkeit einer automatisierten Mengenüberwachung und der damit einhergehenden automatischen Bestellmöglichkeit.

Lagerbestand Zum Zeitpunkt der Einschau (26.8.2008) stellte sich der Lagerbestand aller fünf Betriebswerkstätten folgendermaßen dar (Beträge in €):

Lagerbestand Werkstätten (Stichtag: 26.8.2008)

Betriebswerkstätte	Lagerbestand
Innsbruck	270.145
St. Johann in Tirol	112.689
Imst	155.682
Reutte	55.408
Lienz	53.865
Summe	647.789

Erwartungsgemäß weist die zentrale Betriebswerkstätte in Innsbruck den höchsten Lagerbestand auf, gefolgt von den Betriebswerkstätten Imst und St. Johann in Tirol. Die Werkstätten in Reutte und Lienz nehmen hierbei eine eher untergeordnete Rolle ein. Die Lagergröße korrespondiert direkt mit dem Umfang der zu betreuenden Fahrzeuge der jeweiligen Werkstätte.

Altbestand

Bei allen Werkstätten stellt sich das Problem des Altbestandes, für den relativ große Lagerflächen benötigt werden. Diese Ersatzteile können aus unterschiedlichen Gründen (z.B. eingelagerte Ersatzteile für nicht mehr verwendete Fahrzeugtypen) nicht mehr verwertet werden. Der Altbestand wurde bisher im Rahmen der jährlichen Versteigerungen verkauft bzw. sukzessive ausgeschieden und buchhalterisch als Aufwand ausgebucht. Da diese letztgenannte Maßnahme auch kosten- und insbesondere tariferhöhende Auswirkungen hatte, blieb das Ausmaß der ausgeschiedenen Materialien bisher auf relativ geringe Mengen beschränkt.

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik hat die Anzahl und den Bestandwert jener Materialien, bei denen seit mehr als drei bzw. sechs Jahren keine Warenbewegungen mehr erfolgten, ermittelt:

Altbestände Lager

	keine Warenbewegung			
	seit 3 Jahren		seit 1.1.2002	
Lager	Anzahl Materialien	Bestands- wert in €	Anzahl Materialien	Bestands- wert in €

Innsbruck	966	63.675	622	39.377
St. Johann in Tirol	594	33.391	400	19.788
Imst	874	40.358	609	29.800
Reutte	298	11.247	209	8.068
Lienz	586	14.449	404	8.882
Summe	3.318	163.119	2.244	105.915

Der Altbestand umfasst eine relativ große Anzahl an Materialien. Des-
sen gesamter Warenwert betrug zum Prüfungszeitpunkt über
€ 100.000,--, dem entsprach rd. ein Sechstel des gesamten Lagerwa-
renwertes.

Ein großes Problem stellen insbesondere jene Materialien dar, welche
als „Altlast“ 2002 in das SAP übernommen wurden. Die Problematik
besteht darin, dass sich das Ausscheiden dieser Ersatzteile auch ta-
riferhöhend auswirkt und die höheren Kosten die Kunden zu tragen
hätten.

Empfehlung nach
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfiehlt in Abstimmung mit der Buchhaltung eine Möglich-
keit zu suchen, um den Altbestand im Ersatzteillager als aufkom-
mensneutrale Abschreibung ausscheiden zu können.

Stellungnahme der
Regierung

*Der Empfehlung der Landesrechnungshofes, in Abstimmung mit der
Abteilung Buchhaltung eine Möglichkeit zu finden, um den Altbestand
im Ersatzteillager als aufkommensneutrale Abschreibung auszuschei-
den, wurde bereits entsprochen.*

*Im kommenden Wirtschaftsjahr wird dieser Altbestand ermittelt und bis
zum Versteigerungstermin 2009 ausgeschieden, damit diese Teile im
Rahmen der Versteigerung veräußert werden können. Mit diesem
Schritt ist die Altbestandsbereinigung endgültig vollzogen und es wird
für die Zukunft hinsichtlich des Lagerbestandes besonders darauf ge-
achtet, die Anhäufung von Altbeständen von vornherein zu vermeiden.
Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird also im Herbst 2009
entsprochen sein.*



Beschaffungsvolumen In den Jahren 2005 – 2007 wurden in den betreffenden Ersatzteilla-
Lager gern Materialeinkäufe im folgenden Ausmaß getätigt (Beträge in €):

Einkaufswerte Ersatzteillager 2005 - 2007

	2005	2006	2007
Innsbruck	402.486	372.432	283.722
St. Johann in Tirol	61.268	65.988	52.601
Imst	58.487	52.813	46.899
Reutte	14.903	17.434	8.165
Lienz	24.971	35.310	33.735
Summe	562.115	543.977	425.122

Insgesamt sind die Lagereinkäufe in den letzten drei Jahren um 24,4 % zurückgegangen, dieser Trend wird lediglich von der Betriebswerkstätte in Lienz unterbrochen. Hier war im selben Zeitraum ein Anstieg der Beschaffungstätigkeit von 35,1 % zu verzeichnen.

Inventur

Eine Inventur des Lagerbestands erfolgt einmal jährlich. Die Bewertung der Lagergüter erfolgt EDV-unterstützt mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren. Im Rahmen der Inventur für das Jahr 2007 war ein Schwund von €731,54 zu verzeichnen. Im Vergleich zum Gesamtwert des Lagerbestands ist dieser Betrag als sehr gering einzustufen.

8. Versicherungen

8.1 Kfz-Haftpflichtversicherung

- Ausschreibung** Das Land Tirol hat erstmals im Jahr 1996 die Kfz-Haftpflichtversicherung für die landeseigenen Fahrzeuge und Geräte ausgeschrieben. Aufgrund des Zeitablaufs der Verträge erfolgten weitere Ausschreibungen in den Jahren 2003 und 2008. Die Versicherungsleistung wurde gemäß BVergG 2006 im Rahmen eines offenen Verfahrens EU-weit ausgeschrieben.
- Das Verfahren der letztgenannten Ausschreibung war zum Prüfungszeitpunkt noch nicht abgeschlossen. Die Anbotseröffnung fand am 10.9.2008 statt. Die Zuschlagsfrist war mit 8.10.2008 terminisiert. Der Zuschlag wird dem Angebot mit dem niedrigsten Gesamtpreis erteilt.
- Versicherungssystem vs Selbstträgersystem** Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist für das Land Tirol als Gebietskörperschaft nicht verpflichtend. Es wurde daher vor dieser und auch vor der letzten Ausschreibung die Frage geprüft, ob für das Land Tirol ein Umstieg vom Versicherungssystem auf das Selbstträgersystem günstiger wäre. Die Versicherungsjahresprämie betrug zuletzt insgesamt € 346.426,50 (inkl. motorbezogene Versicherungssteuer in Höhe von insgesamt € 137.988,14).
- Vergleich Prämien- und Schadenszahlungen** Eine Grundlage zur Beurteilung dieser Frage bildete u.a. der Vergleich der Prämienzahlungen und Schadensleistungen des Versicherers. Dabei stellte sich heraus, dass in den letzten vier Jahren die Schadensleistungen im Bereich des Fuhrparks der Straßenerhaltung 48 % und im Bereich des allgemeinen Fuhrparks 46 % der Versicherungsprämie betragen. Beim Vergleich im Jahr 2003 betragen die Schadensquoten 134 % bzw. 92 %.
- Schadensentwicklung** Die Schadensentwicklung der letzten vier Jahre ist zweifellos ein Argument für die Selbstträgerschaft. Zu beachten gilt es allerdings, dass der Schadensverlauf sehr unterschiedlich, im Vorhinein nicht abschätzbar und von mehreren Faktoren (z.B. geringe „Winterdienstschäden“ aufgrund milder Winter) abhängig ist. Die Schadensentwicklung (= Berechnungsbasis für die Versicherungsprämie) bewirkte bei der letzten Ausschreibung eine deutliche Prämienerhöhung. Für die nunmehrige Ausschreibung wurden hingegen wesentlich niedri-

gere Prämien erwartet.

„Prämienrückvergütungsklausel“

Aufgrund der relativ großen Unterschiede zwischen Versicherungsprämie und Schadensleistungen wurde in die diesjährige Ausschreibung eine „Prämienrückvergütungsklausel“ aufgenommen. Diese Klausel soll zur Anwendung kommen, wenn im Beobachtungszeitraum von einem Jahr die Schadensleistungen geringer als 70 % der Versicherungsprämien sind. In diesem Fall erhält das Land Tirol einen bestimmten Teil der Prämie rückvergütet. Diese Regelung gilt auch analog zugunsten des Versicherers.

Beim Selbstträgersystem gilt es weiters zu berücksichtigen, dass Be dienstete des Landes Tirol die Beurteilung der Schäden, für die es ersatzpflichtig ist, sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach selbst vorzunehmen haben. Dies würde für die Abwicklung der rd. 130 Schäden pro Jahr entsprechende Kosten, etwa für allfällige Sachverständigengutachten im vorprozessualen Stadium, allfällige Prozess- und Gutachterkosten, Personal- und Verwaltungsaufwand usw., bewirken.

Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 13.5.2008

Der LRH hält die Argumente, die für das Versicherungssystem sprechen, für glaubwürdig und nachvollziehbar. Bei der Größe des Landesfuhrparks ist das Risiko eines Schadens mit einem größeren Ausmaß (etwa auch Personenschäden) durchaus gegeben. Die Tiroler Landesregierung hat sich letztlich mit Beschluss vom 13.5.2008 für das Versicherungssystem ausgesprochen.

8.2 Straßenhalterhaftpflichtversicherung

Straßenhalterhaftpflichtversicherung

Das Land Tirol unterhält seit vielen Jahren bei einem Versicherer eine Straßenhalterhaftpflichtversicherung. Den Abschluss der Versicherung nahm seinerzeit die Abteilung Justizariat vor. Das geprüfte Sachgebiet hat seit 1.10.2003 die Aufgabe, die Haftpflichtangelegenheiten der Landesstraßenverwaltung abzuwickeln.

Versicherungsvertrag

Der betreffende Versicherungsvertrag wurde zuletzt mit Wirkung vom 2.3.2006 geändert. Er verlängert sich jeweils um ein Jahr, solange nicht ein Versicherungspartner spätestens drei Monate vor dem vereinbarten Ablauftermin schriftlich kündigt.

Haftungsrisiko, Versicherungsprämie

Das Haftungsrisiko bezieht sich auf den Bau und die Erhaltung des unter die Zuständigkeit der Landesbaudirektion fallenden Straßennetzes (inkl. Großbrücken) samt Nebenanlagen sowie seit der letzten Änderung auch auf die Tätigkeit der Tunnelüberwachung durch die ILL - Integrierte Landesleitstellen GmbH¹⁵. Der Versicherungsschutz umfasst 2.257 km Straßennetz sowie 70 Großbrücken. Die Versicherungsprämie wurde zuletzt mit Wirkung vom 1.6.2002 erhöht und beträgt seither unverändert € 115.506,-- jährlich.

Schadensverlauf

Die Abteilung Justizariat hat vor rd. zwei Jahren den Schadensverlauf der Jahre 2000 bis einschließlich 26.4.2006 erhoben. Dabei wurde festgestellt, dass die Schadensleistungen des Versicherers für insgesamt 425 Fälle 65 % der Versicherungsprämie betragen. Unter Berücksichtigung der noch offenen Fälle (43) erhöht sich die Schadensquote auf 124 %. Der Schadensverlauf war im Betrachtungszeitraum sehr unterschiedlich. Die Schadensquoten lagen zwischen 54 % (2001) und 195 % (2002). Aufgrund des Schadensverlaufs hat die Abteilung Justizariat von einer Ausschreibung der Versicherungsleistung abgesehen.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH weist darauf hin, dass es sich bei der gegenständlichen Versicherungsleistung um eine Dienstleistung gemäß § 6 BVergG 2006 handelt. Die Auftragsvergabe mag zwar vor Inkrafttreten der ersten gesetzlichen Regelungen über das öffentliche Beschaffungswesen (1.1.1994) erfolgt sein, sie widerspricht allerdings eindeutig den derzeit geltenden Vergabebestimmungen. Der LRH empfiehlt, die Versicherungsleistung für Straßenhalterhaftpflichtschäden unter Beachtung des BVergG 2006 auszuschreiben.

Stellungnahme der Regierung

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auftragsvergabe zwar vor dem In-Kraft-Treten der ersten gesetzlichen Regelungen über das öffentliche Beschaffungswesen erfolgt ist, sie aber den derzeit geltenden Vergabebestimmungen widerspricht. Es wird daher empfohlen, die Versicherungsleistung für die Straßenhalterhaftpflichtschäden unter Beachtung des Bundesvergabegesetzes 2006 auszuschreiben.

Der Landesrechnungshof thematisiert damit die Frage, ob vergaberechtliche Bestimmungen auch Eingriffe in so genannte "Altverträge" normieren.

Weder die EU-Vergaberichtlinien, noch das Bundesvergabegesetz

¹⁵ das Haftungsrisiko gilt nur für jene Tunnel, die in den Zuständigkeitsbereich der Landesstraßenverwaltung gemäß Tiroler Straßengesetz fallen.

2006, BGBl. I Nr. 17, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 362/2008, schränken die Zulässigkeit langfristiger und auch unbestimmter Verträge ein (RPA 2003, S. 328 ff, EuGH 19.06.2008, C-454/06). Vertragsanpassungen, die bereits im ursprünglichen Vertrag vorgesehen waren ("derivative Vertragsanpassungen") sind ebenfalls zulässig (RPA 2003, S. 329).

Im konkreten Fall war bereits in der ursprünglichen Vertragsfassung vorgesehen, dass sich der Versicherungsvertrag jeweils um ein weiteres Jahr verlängert, wenn nicht ein Vertragspartner spätestens drei Monate vor dem vereinbarten Ablauftermin schriftlich kündigt. Der Umstand, dass von beiden Vertragsparteien nicht gekündigt wurde, hat zivilrechtlich nicht zu einem neuen Vertragsabschluss geführt, weil keine übereinstimmende Willenserklärung der Vertragspartner erforderlich war (RPA 2003, S. 329).

Der Landesrechnungshof stellt ferner fest, dass der Versicherungsvertrag mit Wirkung vom 2. März 2006 geändert wurde. Auch diese "Änderung" des Versicherungsvertrages bedingt für das Land Tirol keine Ausschreibungspflicht. Es wurde lediglich im Text der Police klargestellt, dass auch die Tätigkeit der Tunnelüberwachung durch die Integrierte Landesleitstellen GmbH (nunmehr Leitstelle Tirol GmbH) mitversichert ist. Eine inhaltliche Änderung des Versicherungsvertrages war damit nicht verbunden. Dies zeigt sich auch daran, dass die Höhe der Prämie unverändert geblieben ist.

Davon abgesehen könnte eine solche Vertragsanpassung eine Ausschreibungspflicht nur dann begründen, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrages in einer im ursprünglichen Auftrag nicht vorgesehenen Weise zugunsten des Auftragnehmers geändert wird (EuGH 19.06.2008, C-454/06). Im konkreten Fall erfolgte die klarstellende Vertragsanpassung prämienfrei und somit ausschließlich zugunsten des Auftraggebers Land Tirol.

Richtig ist, dass der bestehende Vertrag von der Abteilung Justizariat geprüft wurde. Es hat sich herausgestellt, dass ein Neuabschluss aufgrund des für das Land Tirol sehr günstigen Schadensverlaufes mit hoher Wahrscheinlichkeit wirtschaftlich nachteilig gewesen wäre. Mangels einer vergaberechtlichen Verpflichtung wurde daher von einer Ausschreibung vorerst Abstand genommen. Sollten sich diese Voraussetzungen künftig ändern, wird eine Ausschreibung nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 durchzuführen sein.

Replik des LRH

Der LRH teilt in einigen Punkten die Rechtsauffassung der Regierung nicht. Bei einer derartig langen Laufzeit des Versicherungsvertrages bei Anpassungen von sogenannten „derivativen Anpassungen“ zu sprechen, erscheint bedenklich. Auch die Auffassung, dass die bisherigen Vertragsanpassungen keine inhaltlichen Änderungen des Versicherungsvertrages darstellen wird nicht geteilt. Der LRH bleibt nach wie vor bei seiner Auffassung, dass eine Verpflichtung zur Durchführung eines Vergabeverfahrens besteht.

Auch wenn man zugesteht, dass die Auffassung der Regierung vertretbar und gut argumentiert ist, bleibt doch noch die wirtschaftliche Überlegung einer Ausschreibung. Nach einer so langen Dauer einer Vertragsbeziehung zu einem Versicherungsunternehmen sollte allein schon aus Gründen der Überprüfung der Marktgerechtigkeit der Prämien und Überprüfung des Angebotes unter Konkurrenzbedingungen ein Vergabeverfahren durchgeführt werden. Wenn der derzeitige Vertragspartner tatsächlich der Beste ist, müsste er ja ohnehin ohne Schwierigkeiten den Zuschlag erhalten.

Generell sollte man weniger Energie in Überlegungen verwenden warum nicht ausgeschrieben werden muss, sondern diese für die Durchführung von ordnungsgemäßen Vergabeverfahren investieren.

8.3 Schadensabwicklung

Nach der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung ist seit 1.9.2003 das geprüfte Sachgebiet auch mit zivilrechtlichen Angelegenheiten der Straßenerhaltung und Schadensabwicklungen aus Verkehrsunfällen mit landeseigenen Fahrzeugen (jeweils mit Ausnahme der Vertretung in Gerichtsverfahren) verantwortlich. Die Übernahme dieser Aufgaben, welche vorher die Abteilung Justizariat wahrnahm, hängt unmittelbar mit der Bestellung des nunmehrigen Sachgebietsleiters zusammen.

Richtlinien für die Behandlung von Scha-

Für die außergerichtliche Behandlung von Schadensfällen des Landes Tirol in bestimmten Angelegenheiten des Amtshaftungs-, Organhaft-

denzfällen	<p>pflcht- und Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes wurden Richtlinien¹⁶ erlassen. Diese kommen auch zur Anwendung, wenn der Bedienstete in Ausübung seines Dienstes einen Schaden erleidet.</p> <p>Bei den zu bearbeitenden Schäden handelt es sich durchwegs um Verkehrsunfälle mit Dienstkraftfahrzeugen (z.B. Schadenersatzansprüche gegenüber Versicherungen, Regressansprüche gegenüber Landesbedienstete) oder um Haftungsansprüche Dritter im Zusammenhang mit der Straßenerhaltung. Trifft den Bediensteten ein Verschulden am Verkehrsunfall, so kann nach den erwähnten Richtlinien der Dienstgeber ihm gegenüber - abhängig vom Grad des Verschuldens - bis zu € 218,-- Schadenersatz (Regress) geltend machen.</p>
Schadensabwicklung	<p>Das geprüfte Sachgebiet hat ausgehend von den Schadensanzeigen die weiteren Schritte vorzunehmen, wie etwa</p> <ul style="list-style-type: none">• ein Schätzgutachten einholen,• die Reparaturkosten zusammenstellen,• die Schadenersatzleistungen vorschreiben oder• die notwendigen Eintreibungsmaßnahmen setzen. <p>Die diesbezüglichen Akten bleiben grundsätzlich bis zur endgültigen Erledigung (z.B. Zahlung, Einstellung des Verfahrens) in Evidenz.</p> <p>Spricht das Land Tirol gegenüber Dritten oder Landesbediensteten einen Schadenersatz an, so wird die fristgerechte Bezahlung dieser Forderungen auch vom Haushalts- und Rechnungsdienst der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten überwacht. In diesen Fällen wird das geprüfte Sachgebiet regelmäßig über die Forderungsausstände sowie allenfalls über die Zahlungseingänge informiert.</p>
Verzicht auf Ersatzansprüche	<p>Vereinzelt muss das Land Tirol auch auf Forderungen verzichten. Diesbezügliche Regelungen enthält neben dem Bewirtschaftungserlass¹⁷ auch das Gesetz über den Verzicht auf Ersatzansprüche des Landes, der Gemeinden und der Gemeindeverbände gegenüber ihren Organen, LGBl. Nr. 3/1970.</p>
Aktenbearbeitung	<p>Der LRH nahm Einsicht in einzelne Schadensakten. Er stellte fest, dass beim Großteil der Fälle die entsprechenden Maßnahmen getroffen wurden. Einige alte Fälle waren allerdings aktenmäßig noch nicht</p>

¹⁶ Richtlinien für die Behandlung von Schadensfällen vom 12.5.1996, Zl. Präs.I-2/216, und Regelungen betreffend Dienstunfälle mit Kraftfahrzeugen (siehe Erlasssammlung 76a und b).

¹⁷ siehe Erlass des Tiroler Landesfinanzreferenten über die Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln (Bewirtschaftungserlass) vom 15.12.2007, Zl. VII-7/428.

abgeschlossen oder trotz endgültiger Erledigung noch in Evidenz.

Die alten unerledigten Akten beziehen sich meist auf Fälle, welche das geprüfte Sachgebiet im Jahr 2003 aufgrund der Zuständigkeitsänderung von der Abteilung Justizariat übernommen hat. So wurden beispielsweise in zwei Fällen mit einem Schadensausmaß von € 10.321,71 und € 3.808,01 seit fünf Jahren keine weiteren Maßnahmen mehr gesetzt. Da bisher offensichtlich keine Zahlungseingänge erfolgten, waren diese Fälle laut Aktenlage noch unerledigt.

Anregung

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik sollte ihre in Evidenz gehaltenen Akten dahingehend prüfen, ob im Einzelfall eine weitere Bearbeitung notwendig ist. Gegebenfalls sind die weiteren Maßnahmen zu setzen und bereits erledigte Akten zu archivieren. Auf einzelne nicht mehr eintreibbare bzw. verjährte Forderungen wird das Land verzichten müssen.

9. Infrastruktur

Grundstücksbestand

Das Land Tirol ist im Bereich Valiergasse/Trientlgasse Eigentümer von 13 Grundstücken im Ausmaß von 62.102 m². Das Areal wird von der Gruppe Bau und Technik (Abteilung Straßenbau, Baubezirksamt Innsbruck, Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik) genutzt. Dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik sind auf der Liegenschaft rd. 45.000 m² zur Nutzung und Verwaltung zugewiesen.

Gebäudebestand

Im südlichen Bereich der Grundstücksfläche befinden sich das Verwaltungsgebäude und der Werkstättentrakt des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik. Im Hauptgebäude der Werkstätte sind das Lager, die Schlosserei, die Spenglerei, LKW- und PKW-Reparaturplätze sowie die Elektro-Werkstätte untergebracht, die Lackiererei ist in einer Halle im Nahbereich des Baubezirksamtes Innsbruck situiert. Das Verwaltungsgebäude wird zudem von der Abteilung Verkehrsrecht mitgenutzt.



Lager- und Garagen- gebäude

Auf den nördlich anschließenden Grundstücken befinden sich drei lang gestreckte Lager- und Garagengebäude sowie ein solitär stehendes Gebäude, welches vormals dem Baubezirksamt Innsbruck als Amtsgebäude diente und seit Anfang dieses Jahres leer steht. Teilweise werden die Lager- und Garagengebäude in geringem Umfang von unterschiedlichen Abteilungen genutzt. Die Gebäude sind laut der Studie zur „Räumlichen Restrukturierung [...] der Liegenschaften Valiergasse/Trientlgasse“ dringendst sanierungsbedürftig. Des Weiteren wurde auf einem Grundstück ein temporäres Containergebäude zur Unterbringung des Flüchtlingsheims Rossau errichtet. Die ehemalige Kfz-Prüfhalle des Landes Tirol mietet seit dem Jahr 2001 die TÜV SÜD Landesgesellschaft Österreich GmbH (vormals TÜV Bayern Landesgesellschaft Österreich GmbH) an.



geplanter Grundstücksverkauf

Die Stadt Innsbruck beabsichtigt, vom Land Tirol Grundstücke im Gesamtausmaß von 17.423 m² im nördlichen Bereich des Areals anzukaufen. Der Innsbrucker Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 24.6.2008 den diesbezüglichen Beschluss gefasst. Als m²-Preis wurden € 350,- beschlossen, insgesamt würde der Kaufpreis also € 6.098.050,- betragen. Im Jahr 2007 ist auf politischer Ebene (Land Tirol und Stadt Innsbruck) ein grundsätzlicher Konsens über die Grundstückstransaktion erzielt worden. Darüber hinaus sind bereits diverse Vorbereitungsarbeiten, wie etwa die Absiedlung einzelner Nutzer, getroffen worden. Auch eine groß angelegte Entrümpelungsaktion in den Garagen und Dachböden wurde in den Monaten März und April 2007 durchgeführt. Nicht gelöst ist hingegen die Frage nach einer eventuellen Auflassung des Flüchtlingsheims. Die Schließung kann seitens des zuständigen Referates nur gegen eine Ersatzlösung befürwortet werden.

aktuelle Entwicklungen

Laut Auskunft des Vorsitzenden der Projektkommission des Landes Tirol hat die Stadt Innsbruck die Absicht geäußert, die angekauften Flächen auf dem freien Markt zu veräußern. Hierbei wären wesentlich höhere m²-Preise (bis € 450,-) erzielbar. Nach Ansicht des LRH kann daher ein Verkauf der Grundstücke an die Stadt Innsbruck unter diesen Voraussetzungen nicht im Interesse des Landes Tirol gelegen sein.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Das gegenständliche Areal in der Valiergasse/Trientlgasse stellt die einzige größere zusammenhängende Flächenreserve im Stadtgebiet von Innsbruck, die sich im Eigentum des Landes Tirol befindet, dar. Mögliche zukünftige Entwicklungen im Hinblick auf einen etwaigen Flächenbedarf sind zu bedenken. Zudem besteht derzeit kein drin-

gender (finanzieller) Bedarf des Landes Tirol für den Verkauf dieser Liegenschaften. Aus diesen Gründen ist nach Ansicht des LRH von einem Verkauf zum jetzigen Zeitpunkt Abstand zu nehmen. Vielmehr sollte eine konkrete Strategie zur Nutzung der freien Flächen entwickelt werden.

Stellungnahme der
Regierung

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, für das Areal Valiergasse/Trientlgasse eine konkrete Strategie zur Nutzung der freien Flächen zu entwickeln, wird Rechnung getragen.

Im Einvernehmen mit der Stadt Innsbruck und der Landwirtschaftskammer wird ein entsprechendes Konzept zur Nutzung oder Verwertung dieser Flächen erstellt, eine erste Besprechung hat bereits am 28. November 2008 stattgefunden.

Sollte trotzdem ein Verkauf dieser Liegenschaften notwendig sein, spricht sich der LRH jedenfalls für einen marktkonformen Verkaufspreis aus. Er weist weiters darauf hin, dass das Land Tirol auch selbst (ohne Umwege) den Verkauf von Liegenschaften am freien Markt abwickeln kann.

10. Schlussbemerkungen

Strategische Grundlagen

Die weitgehende Vereinheitlichung der Fuhrparks, die Zusammenführung mehrerer Werkstätten sowie die Übertragung der Betriebs- und Erhaltungspflicht für die A12 Inntal Autobahn an die ASG bewirkten im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik große organisatorische und personelle Veränderungen. Die Tiroler Landesregierung hat diesbezüglich mehrere Konzepte (Kraftfahrzeugkonzept 1985, Werkstättenkonzept, Betriebliche Straßenerhaltung 2005+) erarbeitet sowie Anweisungen und Richtlinien erlassen. Der LRH stellte fest, dass diese Grundlagen teilweise veraltet sind. Er sprach sich daher für eine grundlegende Überarbeitung der betreffenden Konzepte bzw. Regelungen aus.

Gebarung

Die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bewirtschafteten Ansätze verteilen sich über den gesamten Landeshaushalt. Sie sind den jeweiligen Abschnitten zugeordnet. Das Ausgabenvolumen betrug in den letzten drei Jahren durchschnittlich 5,1 Mio. € pro Jahr. Der Großteil der Ausgaben wird für die Anschaffung von Kraftfahrzeugen und Maschinen verwendet.

Mit den Gesamteinnahmen in Höhe von durchschnittlich 0,4 Mio. € pro Jahr konnten 7,2 % der Gesamtausgaben gedeckt werden. Den verbleibenden Abgang hat das Land Tirol zu tragen. Die Einnahmen resultieren insbesondere aus dem Verkauf von nicht mehr genutzten Fahrzeugen, Maschinen und Geräten. Die Verwertung erfolgt durch eine einmal jährlich von einem gewerblichen Auktionator durchgeführte Versteigerung. Durch diese Art der Anlagenveräußerung kann das Land Tirol den Verwaltungsaufwand minimieren und dennoch angemessene Erlöse erzielen.

- Personal** Der Dienstpostenplan 2008 des Landes Tirol sieht für das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik 40 Planstellen vor. Zum Prüfungszeitpunkt waren zwei Planstellen bei den Berufskraftfahrern und eine Planstelle in der Werkstätte nicht sowie eine Planstelle in der Verwaltung im Ausmaß von 50 % besetzt.
- Personalreduktionen** Der Personalstand hat sich im Vergleich zum Jahr 1986 halbiert. Die Personalreduktionen fanden in allen Bereichen gleichmäßig statt. Der Stellenabbau erfolgte vor allem durch Versetzungen und Nicht-Nachbesetzungen von in Ruhestand getretenen Bediensteten.
- Zielvorgaben** Die Personalreduktionen beruhten auf mehreren Zielvorgaben der Tiroler Landesregierung. Der LRH stellte diesbezüglich fest, dass diese Vorgaben in der zentralen Betriebswerkstätte Innsbruck im Jahr 2003 erreicht wurden. Handlungsbedarf bestand noch in den dezentralen Betriebswerkstätten. Mit Ausnahme von Lienz wies diese Werkstätten gegenüber den Zielvorgaben noch höhere Personalstände auf (Imst und St. Johann in Tirol jeweils + 2 Bedienstete, Reutte + 1 Bediensteter).
- Altersstruktur** Die bestehende Altersstruktur der Bediensteten des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik und der dezentralen Betriebswerkstätten lässt in den nächsten Jahren weitere personelle Veränderungen erwarten. Insbesondere in der Werkstätte wird sich die Frage nach der Notwendigkeit bzw. Auslagerung bestimmter Arbeiten stellen. Weitere Personaleinsparungen sind durchaus noch möglich.
- Berufskraftfahrer** Bei den Berufskraftfahrern (Regierungs- und Springerfahrer) hat der LRH unterschiedliche Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle festgestellt. Dies führte zu Unzufriedenheit innerhalb der beiden Fahrergruppen. Der LRH sprach sich für eine Gleichbehandlung aller Berufskraftfahrer aus und empfahl an der Umsetzung der zuletzt favorisierten Modelle (Fahrerpoolregelung, Vereinheitlichung der Über-

stundenregelung) festzuhalten.

Ein wesentlicher Kostenfaktor im Bereich der Fahrdienste sind die langen Warte- und (verrechenbaren) Leerlaufstunden der Berufsfahrer, die aber nur nachfrageseitig beeinflussbar sind. Für die Regierungsfahrer wurden in den letzten Jahren Sonderregelungen getroffen, deren Erfolg aber von einem konsequenten Vollzug seitens der Regierungsmitglieder bzw. deren Büros abhängt.

Fahrzeugbestand des Landes Tirol	Der Fahrzeugbestand des Landes Tirol setzt sich laut Kraftfahrzeugplan 2008 aus 338 PKW und Kombi, 214 LKW bis 3,5 t, 47 LKW über 3,5 t, 48 Zugmaschinen und 52 Sonderkraftfahrzeugen zusammen. Der Fahrzeugbestand hat sich in den letzten Jahren - u.a. bedingt durch die Übertragung der Betriebs- und Erhaltungspflicht für die A12 Inntal Autobahn an die ASG im Jahr 2004 - reduziert.
Kostenvergleich Landesfuhrpark – Privat PKW	Der Vergleich der durchschnittlichen Kosten des landeseigenen Fuhrparks (2007: €0,32 je km) mit dem amtlichen Kilometergeld zeigt zunächst finanzielle Vorteile für den Landesfuhrpark auf. Zu berücksichtigen gilt es allerdings, dass der Kostenvorteil im Einzelfall erst ab einer Jahresfahrleistung von rd. 14.000 km wirksam wird. In den letzten drei Jahren blieb die jährliche durchschnittliche Kilometerleistung mit rd. 16.500 km pro PKW konstant über dieser Kilometerschwelle, allerdings deutlich unter dem Zielwert von 22.500 km.
Fuhrparkmanagement	Um die Auslastung der Dienst-PKW zu erhöhen, wurde bereits im Jahr 2006 mit der Einführung eines Fuhrparkmanagements für die Fahrzeuge des Landes Tirol begonnen. Durch die Einführung eines Fahrzeugpools an unterschiedlichen Standorten wird neben einer Erhöhung der Auslastung auch eine Kostensenkung durch die Einsparung von Fahrzeugen erwartet. Der LRH sprach sich für die schrittweise Umsetzung dieses Projekts aus.
Beschaffungsvorgänge	Das geprüfte Sachgebiet ist mit der Beschaffung mehrerer Leistungen befasst. Für viele Beschaffungsvorgänge sind die vergaberechtlichen Bestimmungen zu beachten. Wenn auch größtenteils die Leistungen nach den Vergabebestimmungen vorgenommen wurden, so stellte der LRH doch einige Bereiche (PKW, Treibstoff, Versicherung) fest, in denen dies nicht erfolgt ist. Er wies auf die Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen hin.

Tankstellennetz	Das landeseigene Tankstellennetz konnte bisher vor allem durch die Einsparung beim Kraftstoffeinkauf und die Versorgungssicherheit für die Straßenerhaltung argumentiert werden. Sollte die Beschaffungssituation im Vergleich zu Fremdtankstellen nicht verbessert werden können, ist nach Ansicht des LRH die Aufrechterhaltung der landeseigenen Tankstellen zu überdenken.
Fahrbetrieb	<p>Den Einsatz der den einzelnen Organisationseinheiten zugeteilten Fahrzeuge entscheidet und verantwortet grundsätzlich der jeweilige Dienststellenleiter, die Einteilung der Springerfahrzeuge nimmt entsprechend der Fahrzeuganforderungen der Fahrbetriebsleiter als Bediensteter der Abteilung Fahrzeug- und Maschinenlogistik vor. Der LRH bezweifelte in Einzelfällen die Notwendigkeit eines Dienstfahrzeuges mit Lenker (kurze Fahrtstrecken, leicht erreichbare Orte) und wies ausdrücklich auf die Einhaltung der entsprechenden Regelungen hin.</p> <p>Von der zuständigen politischen Referentin wurden zuletzt Maßnahmen in Bezug auf den restriktiven Einsatz von Dienstfahrzeugen außerhalb des Landesbereiches (landesnahe Organisationseinheiten, private Fahrten gegen Entgelt) getroffen und diese im Sinne der derzeit geltenden Regelungen nahezu gänzlich eingestellt.</p>
Heimfahrten, Fahrtenbücher	Teils kritische Feststellungen traf der LRH auch in Bezug auf die relativ große Anzahl von Ausnahmeregelungen für Heimfahrten und die nicht vorschriftsmäßig geführten Fahrtenbücher bei den Regierungsfahrzeugen.
Werkstätten	Von den fünf Werkstätten (eine zentrale Betriebswerkstätte in Innsbruck und vier dezentrale Betriebswerkstätten) werden sämtliche Fahrzeuge, Maschinen und Geräte des Landes Tirol betreut. Die dezentralen Betriebswerkstätten sind organisatorisch den jeweiligen Baubezirksämtern unterstellt, die fachliche Betreuung erfolgt jedoch durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik. Der Betrieb eigener Werkstätten ist insbesondere für den Fuhrpark der Straßenerhaltung von großer Bedeutung.
Serviceintervall	Der LRH stellte fest, dass die Durchführung eines PKW-Service in einem Intervall von 7.500 km erfolgt. Er wies darauf hin, dass die Serviceintervalle bei modernen Fahrzeugen deutlich höher (mindestens 15.000 km) liegen. Nach Ansicht des LRH ist bei vorschriftsmäßigem Handeln aller Fahrzeugnutzer die derzeitige Vorgangsweise zu überdenken.

Kostenrechnung	<p>Im Rahmen der Kostenrechnung der Werkstätten werden sowohl die Personal- als auch die Betriebskosten auf die verschiedenen Wartungs- und Instandhaltungsaufträge verrechnet. Der Bruttostundensatz hat sich seit dem Jahr 2003 zwischen €45,-- und €55,-- entwickelt.</p> <p>Nach Ansicht des LRH trägt die vorhandene Kostenrechnung wesentlich zur Transparenz der Werkstättenleistungen bei. Allerdings wäre auch eine gesteigerte Transparenz auf der Kundenseite (Organisationseinheiten) wünschenswert, welche derzeit aufgrund der Zwischenschaltung einer Sammelkostenstelle nicht erreicht werden kann.</p>
Auslastung Werkstätten	<p>Die durchschnittliche Auslastung aller Werkstätten betrug in den letzten drei Jahren 77 %, wobei die Betriebswerkstätten Reutte und Lienz deutlich unter diesem Durchschnittswert lagen. Zur Verbesserung der Auslastung sprach sich der LRH für die Annahme von Aufträgen von anderen Abteilungen des Landes insbesondere in den auftragsschwächeren Zeiten aus.</p>
Lageraltbestand	<p>Die Werkstättenlager umfassen eine relativ große Anzahl an Altbeständen von Materialien, die nicht mehr verwendet und verwertet werden können und die relativ große Lagerflächen beanspruchen. Deren Warenwert betrug zum Prüfungszeitpunkt über €100.000,--, dem entsprach rd. ein Sechstel des gesamten Lagerwarenwertes. Die Problematik besteht darin, dass sich das Ausscheiden dieser Ersatzteile tarifierhöhend auswirkt und die höheren Kosten die „Kunden“ zu tragen hätten. Zur Lösung dieses Problems ist in Abstimmung mit der Buchhaltung eine Möglichkeit zu suchen, um den Altbestand im Ersatzteillager als aufkommensneutrale Abschreibung ausscheiden zu können.</p>
Versicherungen	<p>Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ist seit 1.9.2003 auch mit der Ausschreibung von Versicherungsleistung (in Zusammenarbeit mit der Abteilung Justizariat) und insbesondere mit der Abwicklung von Schadensfällen betraut. Bei der Schadensabwicklung stellte der LRH einen durchwegs ordnungsgemäßen Vollzug fest. Vereinzelt waren allerdings einige alte Fälle aktenmäßig noch zu unrecht (z.B. Erledigung bereits erfolgt, Verjährung) in Evidenz.</p>
Geplanter Verkauf	<p>Zum Prüfungszeitpunkt war der Verkauf von Grundstücken im Gesamtausmaß von 1,7 ha im nördlichen Bereich des Areals an die Stadt Innsbruck geplant. Dieses Areal stellt die einzige größere zusammenhängende Flächenreserve des Landes Tirol im Stadtgebiet</p>

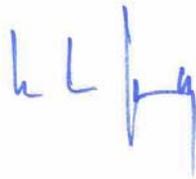
von Innsbruck dar. Nach Ansicht des LRH sollte daher von einem Verkauf zum jetzigen Zeitpunkt Abstand genommen und vielmehr eine konkrete Strategie zur Nutzung der freien Flächen entwickelt werden.

11. Empfehlungen nach Art. 69 Abs. 4 TLO

Vereinheitlichung Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle	Der LRH empfiehlt, im Sinne der Gleichbehandlung aller Berufskraftfahrer die derzeit bestehenden unterschiedlichen Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle zu vereinheitlichen. Das zuletzt favorisierte Modell (Fahrerpoolregelung, Vereinheitlichung der Überstundenregelung) ist zweifellos ein adäquates Mittel für einen gerechten und effizienten Personaleinsatz. An deren Umsetzung sollte festgehalten werden. Der LRH empfiehlt weiters die Einbindung der Springerfahrer in die EZE.
Überarbeitung Kraftfahrzeugkonzept 1985	Sowohl das Kraftfahrzeugkonzept 1985 als auch die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW sind nach Ansicht des LRH veraltet. Bei der fortschreitenden technischen Entwicklung des Fahrzeugsektors ist es fraglich, ob die grundsätzlichen Zielsetzungen des Konzepts im Hinblick auf den Fahrzeugaustausch in dieser Form weiterhin verfolgt werden sollten. Auch die Zuordnung von Fahrzeugtypen zu einzelnen Amtsbereichen entspricht nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten. Der LRH empfiehlt daher, das Kraftfahrzeugkonzept 1985 und die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW grundlegend zu überarbeiten und an die aktuellen Gegebenheiten anzupassen.
Umsetzung des Fuhrparkmanagements	Die Einführung eines Fuhrparkmanagements für Fahrzeuge des Landes Tirol ist zweifellos eine sinnvolle Möglichkeit, die Auslastung der Dienstfahrzeuge zu erhöhen. Um die Auswirkungen auf der Kostenseite analysieren zu können, empfiehlt der LRH eine schrittweise Umsetzung des Fuhrparkmanagements beginnend mit einzelnen Gruppen oder Abteilungen.
zentrale Beschaffungsvorgängen durch die BBG	Der LRH empfiehlt zu prüfen, ob die Teilnahme an den zentralen Beschaffungsvorgängen durch die BBG nicht auch eine Option für die Beschaffung von PKW und LKW bis 3,5 t wäre. Das Beispiel der Durchführung der Beschaffung im Wege der BBG zeigt, dass ein dem BVergG entsprechendes Vergabeverfahren auch für KfZ möglich ist. Die zuvor angeregte Ausschreibung könnte sich an der BBG

orientieren.

- Vergabe Treibstoffbeschaffung
Gemäß § 5 BVergG 2006 ist die Treibstoffbeschaffung als Lieferauftrag zu werten und daher – aufgrund des Auftragswertes - im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens (Ausschreibung im Oberschwellenbereich) abzuwickeln. Der LRH empfiehlt, die Treibstoffbeschaffung entsprechend den vergaberechtlichen Bestimmungen auszuschreiben.
- Ausscheiden Lageraltbestand
Der LRH empfiehlt in Abstimmung mit der Buchhaltung eine Möglichkeit zu suchen, um den Altbestand im Ersatzteillager als aufkommensneutrale Abschreibung ausscheiden zu können.
- Vergabe Versicherungsleistung
Der LRH weist darauf hin, dass es sich bei der gegenständlichen Versicherungsleistung um eine Dienstleistung gemäß § 6 BVergG 2006 handelt. Die Auftragsvergabe mag zwar vor Inkrafttreten der ersten gesetzlichen Regelungen über das öffentliche Beschaffungswesen (1.1.1994) erfolgt sein, sie widerspricht allerdings eindeutig den derzeit geltenden Vergabebestimmungen. Der LRH empfiehlt, die Versicherungsleistung für Straßenhalterhaftpflichtschäden unter Beachtung des BVergG 2006 auszuschreiben.
- Liegenschaft
Das gegenständliche Areal in der Valiergasse/Trientlgasse stellt die einzige größere zusammenhängende Flächenreserve im Stadtgebiet von Innsbruck, die sich im Eigentum des Landes Tirol befindet, dar. Mögliche zukünftige Entwicklungen im Hinblick auf einen etwaigen Flächenbedarf sind zu bedenken. Zudem besteht derzeit kein dringender (finanzieller) Bedarf des Landes Tirol für den Verkauf dieser Liegenschaften. Aus diesen Gründen ist nach Ansicht des LRH von einem Verkauf zum jetzigen Zeitpunkt Abstand zu nehmen. Vielmehr sollte eine konkrete Strategie zur Nutzung der freien Flächen entwickelt werden.



Dr. Klaus Mayramhof
Innsbruck, am 29.12.2008

Hinweise

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der LRH die Äußerung der Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Endbericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile „Stellungnahme der Regierung“ und „Replik des LRH“ vollzogen worden.

Darüber hinaus hat der LRH die Äußerung der Regierung dem Endbericht als Beilagen anzuschließen. In Erfüllung dieses gesetzlichen Auftrages ist im Folgenden die Äußerung der Regierung angeschlossen, wobei die nicht bereits in den Bericht eingearbeiteten Textpassagen durch die Schriftart „fett – kursiv – rot“ gekennzeichnet sind. Alle nicht so gekennzeichneten Textstellen der Stellungnahme wurden bereits eingearbeitet.



Amt der Tiroler Landesregierung

Verwaltungsentwicklung

Dr. Norbert Habel

An den
Landesrechnungshof

Telefon 0512/508-2136

Fax 0512/508-2125

verwaltungsentwicklung@tirol.gv.at

i m H a u s e

DVR:0059463

Rohbericht des Landesrechnungshofes "Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik"; Äußerung

Geschäftszahl VEntw-RL-57/11

Innsbruck, 11.12.2008

Der Landesrechnungshof hat von August bis September 2008 das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik einer Prüfung unterzogen und den Rohbericht vom 11. November 2008, Zl. LR-1011/2, verfasst. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 16. Dezember 2008 hiezu folgende

Ä u ß e r u n g:

Zu Punkt 3.1 – Dienstpostenplan

Anregung (Seite 11)

Der Landesrechnungshof regt an, den Dienstpostenplan den tatsächlichen Gegebenheiten bzw. dem noch zu erstellenden Werkstättenkonzept anzupassen, weil dieser seit einigen Jahren nicht voll ausgeschöpft wird und zum Zeitpunkt der Prüfung zwei Planstellen bei den Berufskraftfahrern und eine Planstelle in der Werkstätte unbesetzt waren.

Seit der Prüfung durch den Landesrechnungshof wurde ein weiterer Springerfahrer neu aufgenommen, somit ist derzeit nur noch eine Stelle bei den Berufskraftfahrern nicht besetzt. Die Arbeiten am Konzept zur Neuordnung der Fahrerorganisation schreiten zügig voran. Dieses sieht unter anderem vor, dass ein weiterer Springerfahrer im Fahrdienst (für die allgemeine Verwaltung, als Ersatz bei Engpässen im Regierungsfahrerteam, für Lieferungen

der Amtswirtschaftsstelle) eingesetzt und der Fahrdienst somit wieder mit fünf Springerfahrern besetzt wird.

Im Ersatzteillager waren bis zum Jahr 2006 drei Mitarbeiter tätig, eine Planstelle wurde nach Versetzung eines Bediensteten in den Ruhestand nicht nachbesetzt. Das angesprochene, in Ausarbeitung befindliche Werkstättenkonzept sieht unter anderem vor, dass künftig nur noch zwei Mitarbeiter im Ersatzteillager beschäftigt werden. Der entsprechende Dienstpostenplan wird mit dem Wirksamwerden des neuen Werkstättenkonzeptes angepasst.

Der Landesrechnungshof zeigt in seiner Anregung weiters auf, dass ein Mitarbeiter der Werkstätte mit rund 500 bis 700 Stunden pro Jahr für die Abteilung Brücken- und Tunnelbau als Fahrer des Brückeninspektionsgerätes im Einsatz ist und in der Werkstätte in dieser Zeit fehle und dass ein Berufskraftfahrer mit Wirksamkeit ab dem 1. September 2008 in das Baubezirksamt Innsbruck versetzt worden sei.

Das Brückeninspektionsgerät ist kein normales "Kranfahrzeug", sondern ein kompliziertes, elektronisch/hydraulisch gesteuertes Gerät, das profunde Sachkenntnis in LKW- und Krankentechnik erfordert. Das Brückeninspektionsgerät wird von einem Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Tunnelbau abwechselnd mit dem Mitarbeiter der Werkstätte gefahren bzw. bedient. Um hier entsprechende Synergien zu nutzen, wurde dieser Weg gewählt, der sich in der Praxis sehr gut bewährt hat.

Hinsichtlich des in das Baubezirksamt Innsbruck versetzten Berufskraftfahrers ist festzuhalten, dass die Versetzung auf eigenen Wunsch des Bediensteten erfolgte und dass es sich dabei um einen Springer- und nicht um einen LKW-Fahrer gehandelt hat.

Zuteilung Landesschulratspräsident (Seiten 11 und 12)

Der Fahrer des Herrn Landesschulratspräsidenten gehört nach wie vor zum Springerfahrerteam und es ist auch das gegenständliche Fahrzeug im KFZ-Plan enthalten. Der tatsächliche Einsatz des Springerfahrzeuges samt Fahrer erfolgt im Rahmen der Springerfahrereinteilung, darüber hinaus wird der Mitarbeiter, sofern er nicht für Dienstfahrten des Landesschulratspräsidenten eingeteilt ist, im regulären Springerfahrerteam anderweitig verwendet.

Zu Punkt 3.2 – Personalentwicklung

Tatsächliche personelle Besetzung (Seiten 13 und 14)

Der Landesrechnungshof zählt bei der Darstellung der personellen Besetzung der Werkstätten auch die Lehrlinge zum regulären Personalstand. Dieser Sicht ist entgegen zu halten, dass Lehrlinge im gesamten Landesbereich nicht im Stellenplan ausgewiesen und daher nicht dem regulären Personalstand zuzurechnen sind.

Feststellung (Seite 14)

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Zielvorgaben des Regierungsbeschlusses vom 3. Mai 1994 (31 Bedienstete insgesamt in den mechanischen Werkstätten, davon 17 in der zentralen Betriebswerkstätte und 14 in den dezentralen Betriebswerkstätten) in der zentralen Betriebswerkstätte Innsbruck erst im Jahr 2003 erreicht wurde und Handlungsbedarf noch in den dezentralen Betriebswerkstätten bestehe.

Hiezu ist anzumerken, dass – rechnet man die Lehrlinge eben nicht mit – der Stand von maximal 31 Mitarbeitern landesweit mit Ende 2009 durch Versetzung eines Mitarbeiters in den

Ruhestand erreicht wird. Das künftige Werkstättenkonzept wird voraussichtlich einen noch weiter reduzierten Personalstand vorsehen, es sind aber hierfür zusätzliche Anpassungen bzw. Korrekturen bei der Aufteilung der Bediensteten zwischen der zentralen Betriebswerkstätte und den dezentralen Betriebswerkstätten vorzunehmen.

Nach dem Wirksamwerden dieses Konzepts wird der Dienstpostenplan entsprechend den in den Jahren 2009 bis 2011 zu erwartenden Pensionierungen (diese Dienstposten werden dann nicht nachbesetzt) umzusetzen sein. Die dann erreichte Zahl der Mitarbeiter stellt das Minimum an erforderlichen Mitarbeitern in allen fünf Betriebswerkstätten dar, eine weitere Reduktion wäre dann ohne Qualitätsverlust der Leistung nicht möglich bzw. müssten die nicht mehr erbringbaren Leistungen teurer an andere Unternehmen ausgelagert werden.

Zu Punkt 3.4.3 – Berufskraftfahrer

Empfehlung nach Art 69 Abs. 4 TLO (Seite 20)

Der Landesrechnungshof empfiehlt im Sinne der Gleichbehandlung aller Berufskraftfahrer die derzeit bestehenden unterschiedlichen Arbeitszeit- und Entlohnungsmodelle zu vereinheitlichen.

Ein neues Konzept hinsichtlich der Regierungs- und Springerfahrer war zum Zeitpunkt der Prüfung durch den Landesrechnungshof in Ausarbeitung und ist nunmehr fertig. Dieses sieht einerseits eine gänzliche Gleichstellung sämtlicher Berufskraftfahrer vor, andererseits soll das Regierungsfahrerteam auf zehn Fahrer aufgestockt sowie das Springerfahrerteam, welches laut Personalplan sechs Fahrer vorsieht, um einen Fahrer reduziert wird, sodass insgesamt weiterhin fünfzehn Berufskraftfahrer vorgesehen sind. Es ist beabsichtigt, dieses neue Modell probeweise für den Zeitraum vom 1. Jänner 2009 bis zum 31. Dezember 2009 einzuführen und danach zu evaluieren. Ebenso sollen die Springerfahrer in die Elektronische Zeiterfassung einbezogen und die Fahrer hinsichtlich ihrer Überstunden besoldungsrechtlich gleich gestellt werden. Nach diesem Probetrieb wird dieses Modell evaluiert und allenfalls nachgebessert.

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes nach Art. 69 Abs. 4 TLO auf Vereinheitlichung der Arbeits- und Entlohnungsmodelle von Regierungs- und Springerfahrern wurde also bereits weitgehend Rechnung getragen.

Zu Punkt 4 – Kraftfahrzeug- und Maschinenverwaltung

Empfehlung nach Art 69 Abs. 4 TLO (Seite 21)

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, das Kraftfahrzeugkonzept 1985 und auch die Richtlinie für die Auswahl von Dienst-PKW zu überarbeiten, wird entsprochen und im Jahr 2009 realisiert. Damit wird das Kraftfahrzeugkonzept den aktuellen Entwicklungen angepasst und eine moderne Richtlinie für die Auswahl der Personenkraftwagen darstellen.

Zu Punkt 4.1 – Fahrzeugbestand und –statistik

Kraftfahrzeugplan des Landes Tirol (Seiten 22 und 23)

Der Landesrechnungshof stellt einen größeren Anstieg bei der Zahl der LKWs über 3,5 t bei der Straßenerhaltung "Landesstraßen L" fest.

Die Landesregierung gibt zu bedenken, dass der Kraftfahrzeugplan für diese LKWs nicht mit dem Bestand übereinstimmte, konkret waren im jeweiligen KFZ-Plan regelmäßig höhere Bestandszahlen ausgewiesen als tatsächlich Fahrzeuge vorhanden gewesen sind und sie wurden auch nicht systematisch exakt den Landesstraßen B und L zugeordnet. Seit Beginn der Arbeiten am Projekt "Betriebliche Straßenerhaltung 2005+" wurde dieser KFZ-Plan bewusst noch nicht geändert, die Anpassung an die Zahlen entsprechend dem Projekt "betriebliche Straßenerhaltung 2005+" erfolgte erst im Jahre 2007, wobei die Vorgabe des Beschlusses der Tiroler Landesregierung vom 21. Februar 2006, die tatsächlichen Zahlen dieser Fahrzeuge den Vorgaben bis längstens 2011 anzupassen, früher erreicht wird. Der "größere Anstieg der LKWs über 3,5 t im Bereich der Straßenerhaltung – Landesstraßen L" ist lediglich Ausfluss der Umsetzung des Projektes "betriebliche Straßenerhaltung 2005+" bzw. die Anpassung des KFZ-Planes an das von der Tiroler Landesregierung beschlossene Konzept. Aufgrund der Zusammenlegung der Ansätze "Landesstraßen L und B" im Landesvoranschlag 2009 ist auch die Trennung im KFZ-Plan 2009 aufgegeben worden. Die **Gesamtsummen** ergeben jedoch folgende **stark fallende** Tendenz:

<i>KFZ - Plan - Entwicklung ab 2005</i>						
Landesstraßen L						
	PKW und Kombi	LKW bis 3,5 t	LKW über 3,5 t	Zugmaschinen	Sonder-KFZ	Summe
2005	10	36	14	20	26	106
2006	10	36	14	20	26	106
2007	10	42	14	16	19	101
2008	9	44	15	15	20	103
2009	16	106	45	27	20	214
Landesstraßen B						
2005	10	89	66	15	30	210
2006	10	89	66	15	30	210
2007	9	64	30	13	21	137
2008	8	62	30	12	21	133
2009	0	0	0	0	0	0

Gesamtsummen Landesstraßen L und B

2005	316
2006	316
2007	238
2008	236
2009	214

Anregung (Seite 24)

Die Anregung des Landesrechnungshofes, die Zuteilung der Kilometerkontingente zu prüfen und diese an die tatsächlichen Anforderungen anzupassen, wurde bereits zum Teil umgesetzt. Beispielsweise wurde der Ansatz für die TILAK GmbH von 85.600 Kilometern im Voranschlag 2009 auf null reduziert. Weitere Reduzierungen erfolgen jährlich, was sich aus den Kilometerkontingenten in den KFZ-Plänen der vergangenen Jahre problemlos nachvollziehen lässt.

Jahreskilometer (Seite 25 und 26):

Im Zusammenhang mit der Erstellung eines Fuhrparkmanagements für Kraftfahrzeuge des Landes Tirol (Pool-System) wurde vorerst als Zielgröße eine Jahreslaufleistung von 22.500 Kilometern angenommen. Ob diese Schätzung modifiziert werden muss oder nicht, wird im Zuge der weiteren Arbeiten zu entscheiden sein.

Das Durchschnittsalter der Dienst-PKWs liegt laut den im SAP Fahrzeugverwaltungsprogramm mit der Sammelstelle FP6053P ersichtlichen Daten derzeit bei 5,12 Jahren. Diese Vorgaben des Kraftfahrzeugkonzeptes 1985 konnten erst jetzt realisiert werden, weil eine frühere Umsetzung aufgrund der budgetären Situation der vergangenen Jahre und des seinerzeitig völlig überalterten Fahrzeugbestandes nicht möglich war.

Anregung (Seite 28)

Im überarbeitenden Kraftfahrzeugkonzept werden alternative Treibstoffe zu Benzin und Diesel selbstverständlich beurteilt, wobei derartige Alternativen sowohl eingehend technisch, als auch auf ihre Eignung für den täglichen Kraftfahrdienst des Landes Tirol geprüft werden müssen. Auch wird die Ökobilanz entsprechend berücksichtigt, wobei nicht verkannt wird, dass beispielsweise laut einer vom Amt der Tiroler Landesregierung, Abteilung Verkehrsplanung, in Auftrag gegebenen Studie der Technischen Universität Graz dem bisher verfolgten Antriebskonzept des Dieselmotors durchaus Konkurrenzfähigkeit zum Erdgasantrieb attestiert wird. So konnten bei einem Vergleich der CO₂-Bilanz "Well to Wheel" zwischen Dieseltreibstoff und Erdgas in Bezug auf die CO₂-Emissionen von der Förderung bis zur Verbrennung keine markanten Unterschiede festgestellt werden. Dass Erdgasfahrzeuge durch die geringeren CO₂-Emissionen bei der Verbrennung regionale Vorteile haben können, ist evident, hinsichtlich der Kosten pro gefahrenem Kilometer muss erst der Langzeitversuch (Verbrauch, Wartungs- und Reparaturkosten, erzielbarer Wiederverkaufswert usw) abgewartet werden.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 28)

Die Empfehlung zur Einführung des Fuhrparkmanagements (Pool-System) betrifft ein Projekt, bei dem die Vorarbeiten schon relativ weit fortgeschritten sind. Die Projektgruppe hat auch mit anderen Bundesländern, wo derartige Modelle bereits umgesetzt wurden (z.B. Vorarlberg und Oberösterreich), Kontakt für einen Erfahrungsaustausch aufgenommen. Der Abschluss des Projektes ist für Ende 2009 geplant.

Zu Punkt 5.2 – Beschaffung von Fahrzeugen und Kleingeräten

Rahmenvereinbarung (Seite 32)

Aufgrund des mit dem Salzburger (nunmehr Wiener) KFZ-Handelsunternehmen abgeschlossenen Rahmenvertrages vom 7. Juni 1994 werden seither bei PKWs, Bussen und Nutzfahrzeugen bis 3,5 t ausschließlich Produkte eines Fahrzeugherstellers geordert und eingesetzt. Das Land Tirol bewegt sich daher innerhalb eines Vertrages und die jährlichen Bestellungen aus diesem Rahmenvertrag berühren das Bundesvergaberecht nicht. Juristisch gesehen handelt es sich um eine – auch vom Landesrechnungshof selbst eingeräumte – vertretbare Rechtsauffassung, die durchaus auch einer Überprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof im Falle einer Beschwerde eines Mitbewerbers standhalten würde.

An dieser Rahmenvereinbarung wird deshalb festgehalten, weil das Land Tirol damit einen Einheitsfuhrpark betreiben kann, der in vielerlei Hinsicht immense Vorteile bringt. Die gewohnte Größe und die gleiche Anordnung der Bedienungselemente der Fahrzeuge garantieren eine leichtere und sicherere Handhabung durch die Benutzer, was sich auch durch die reduzierte Zahl der selbstverschuldeten Schäden belegen lässt. Dazu kommt der wesentliche Vorteil einer einheitlichen – und dadurch reduzierten – Ersatzteillagerhaltung und die Möglichkeit der Werkstätten, sowohl den materiellen Aufwand an Spezialwerkzeugen, elektronischen Diagnosegeräten etc. gering sowie den Umfang der Werkstättenleistungen auf hohem Niveau halten zu können. So ist es möglich, in den Werkstätten sämtliche Reparaturen und nicht nur Serviceleistungen durchzuführen. Würde das Land Tirol einen "Mischfuhrpark" betreiben, so wäre der Werkstättenaufwand hinsichtlich der Spezialwerkzeuge, der Diagnosegeräte und auch der Ausbildung der Mitarbeiter wesentlich höher bzw. würde bei entsprechender – material- und ausbildungsbedingter – Reduzierung des Leistungsumfanges der Werkstatt diese zum "Ölwechsel-, Brems- und Auspuffdienst" degradiert, dessen Existenzberechtigung dann sehr wohl zu hinterfragen wäre. Dazu kommt, dass für den Winterdienst nur wenige Ersatzfahrzeuge zur Verfügung stehen, sodass die Hauptfahrzeuge bei einem Defekt schnellstmöglich repariert werden müssen, auch am Wochenende und in der Nacht. Die Vorhaltung von Werkstätten in den Baubezirksämtern ist unabdingbare Voraussetzung für eine funktionierende Straßenerhaltung und der Werkstättentarif der Landeswerkstätten insgesamt ist ohnedies günstiger als jener anderer Unternehmen. Auch können durch den bestehenden Rahmenvertrag Fahrzeuge - zum Teil in unerlässlicher individueller Ausstattung – geordert werden.

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seiten 33 und 34)

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, die Teilnahme an den Beschaffungsvorgängen durch die Bundesbeschaffung GmbH (BBG) zu prüfen, scheint in Lichte dieser Ausführungen erfüllt. Zu ergänzen ist noch, dass die angesprochne teilweise unerlässliche individuelle Ausstattung eines Fahrzeuges im Rahmen einer Beschaffung durch die BBG nicht möglich wäre und nur die geringste Veränderung von Ausstattungsdetails viel teurer käme, als bei den Vertragshändlern.

Dasselbe gilt für LKWs über 3,5 t. Die Leistungsbeschreibung im Rahmen einer Ausschreibung durch die BBG entspricht nicht den Anforderungen der Tiroler Straßenerhaltung, so dass die Ausschreibung durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik der bessere Weg ist.

Zu Punkt 5.3 – Weitere Beschaffungsvorgänge

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 35):

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes wird aufgegriffen und ab dem zweiten Quartal 2009 der Treibstoff über die BBG bezogen.

Zu Punkt 7.1. Organisation der Werkstätten

Anregung (Seite 43)

Die Anregung des Landesrechnungshofes hinsichtlich der lückenlosen automatisierten Vermerkung der Auftragskarten wird durch eine (nochmalige) Dienstanweisung umgesetzt.

7.500 km Service (Seite 44):

Das vom Landesrechnungshof angesprochene 7.500 km Service darf nicht mit jenem gleich gesetzt werden, das bei jeweils 15.000 km durchgeführt wird. Es trifft zu, dass für moderne Personenkraftwagen Serviceintervalle von 15.000 km ausreichen. Mit aller Deutlichkeit ist darauf hinzuweisen, dass das vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik gehandhabte Intervall von 7.500 Kilometern kein "Voll-Service" beinhaltet. Die Fahrzeuge werden deswegen in die Werkstätten einberufen, um eine Sicht- und Funktionskontrolle vorzunehmen. Die Erfahrungen der Praxis haben gezeigt, dass dieses Serviceintervall eine sinnvolle Maßnahme ist, um einen guten und damit sicheren und kostengünstigen Fahrzeugzustand zu gewährleisten. So können kleinere Mängel, wie nicht bemerkte, defekte Glühbirnen, verschlissene Scheibenwischer, reduzierte Flüssigkeitsstände etc., aber auch beginnende Mängel, die im Frühstadium ohne teure Folgeschäden bleiben, erkannt und mit relativ geringen Mitteln behoben werden. Ein volles Service inkl. Öl- und Filterwechsel und sonstige vom Hersteller vorgeschriebene Arbeiten finden dann erst alle 15.000 Kilometer statt.

Auch wenn die Verantwortlichkeit der jeweiligen Nutzer im Erlass Nr. 41 des Landesamtsdirektors grundsätzlich geregelt ist, muss die 7.500 km-Grobprüfung derzeit als absolut sinnvoll angesehen werden. Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, dass für Kraftfahrzeuge des Landes bei Versteigerungen ein hoher Wiederverkaufswert erzielt wird, weil eben in den entsprechenden Interessentenkreisen bekannt ist, dass die Fahrzeuge gut gewartet sind.

Zu Punkt 7.2 Kostenrechnung

Anregung (Seite 45)

Der Landesrechnungshof regt an, die Overhead-Kosten zu quantifizieren und als Gemeinkostenzuschlag in die Tarifplanung zu integrieren. Mit der einzuführenden Kosten- und Leistungs-Rechnung (KLR) können nach einer Einarbeitungsphase realistische Werte errechnet werden. In dem in Ausarbeitung befindlichen Werkstättenkonzept wird darauf Rücksicht genommen, was auch den Vergleich mit gewerblichen Werkstätten realistischer macht.

Anregung (Seite 47)

Der Anregung des Landesrechnungshofes, die Wartungs- und Instandhaltungskosten direkt auf die Endkostenstellen zu belasten, kann nicht gefolgt werden. Die Vorgangsweise der KLR, die Abrechnung gleichartiger Fahrzeugklassen über Sammelkostenstellen zu erfassen und in den monatlichen Verrechnungsläufen die Endkostenstellen mit Fixkosten nach Fahrzeuganzahl und die variablen Kosten nach Fahrleistung abzurechnen führt zu einer Glättung (Normalisierung) unregelmäßig anfallender oder außerordentlich kostenwirksamer Ereignisse bei den Fahrzeugen (besondere Instandhaltungen, Reparaturen etc.). Der Vorteil der Normalisierung der atypischen Ereignisse liegt darin, dass der Steuerung der Endkostenstellen weitgehend entzogene Ereignisse nicht in Einzelperioden das Kostenrechnungsergebnis oder den Leistungspreis verzerren. Alle Fahrzeugkosten und technischen Maßnahmen sind für die fachlichen Entscheidungen auf dem "Equipment" und allfällige Anfragen der internen Kunden im SAP-System verfügbar. Die Modellwahl, Austauschzyklen, Durchschnittsverbrauch, Fahrzeugalter sind somit mit guten Grundlagen im fachlichen Entscheidungsfeld des Sachgebiets Fahrzeug- und Maschinenlogistik und nicht in der Diskussion mit den Fahrzeugnutzern angesiedelt. Durch die verursachungsgerechte Belastung mit Durchschnittskosten werden bei Kostenvergleichen zwischen Endkostenstellen gleichartige Voraussetzungen verwendet. Es werden auch jährlich entsprechende Statistiken erstellt, um reparaturintensive Fahrzeuge herauszufiltern und diese eventuell früher auszutauschen. Es stellen diese jährlichen Statistiken taugliche Mittel dar, um die Kilometerleistungen der Fahrzeuge zu überprüfen und es werden auch dadurch Fahrzeuge eruiert, die (zu) niedrige Kilometerleistungen aufweisen, die dann in der Folge entweder stillgelegt oder einer anderen Organisationseinheit zugeteilt werden. So werden etwa mit Ende des Jahres 2008 aus einer Gruppe insgesamt fünf Fahrzeuge, das ist mehr als 10% des Gesamtbestandes in dieser Gruppe, mangels Auslastung eingezogen.

Anregung (Seiten 48 und 49)

Zur Überbrückung von Zeiten mit geringerer Nachfrage werden Aufträge von Dienststellen des Landes nicht nur in der Betriebswerkstätte Innsbruck, sondern bereits auch in Reutte ausgeführt. Der Anregung des Landesrechnungshofes soll jedoch in Zukunft noch mehr Augenmerk geschenkt werden.

Zu Punkt – 7.3 Lagerhaltung zentrale Betriebswerkstätte

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 51)

Der Empfehlung der Landesrechnungshofes, in Abstimmung mit der Abteilung Buchhaltung eine Möglichkeit zu finden, um den Altbestand im Ersatzteillager als aufkommensneutrale Abschreibung auszuscheiden, wurde bereits entsprochen.

Im kommenden Wirtschaftsjahr wird dieser Altbestand ermittelt und bis zum Versteigerungstermin 2009 ausgeschieden, damit diese Teile im Rahmen der Versteigerung veräußert werden können. Mit diesem Schritt ist die Altbestandsbereinigung endgültig vollzogen und es wird für die Zukunft hinsichtlich des Lagerbestandes besonders darauf geachtet, die Anhäufung von Altbeständen von vornherein zu vermeiden. Der Empfehlung des Landesrechnungshofes wird also im Herbst 2009 entsprochen sein.

Zu Punkt 8.2 – Straßenhalterhaftpflichtversicherung

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 54)

Der Landesrechnungshof stellt fest, dass die Auftragsvergabe zwar vor dem In-Kraft-Treten der ersten gesetzlichen Regelungen über das öffentliche Beschaffungswesen erfolgt ist, sie aber den derzeit geltenden Vergabebestimmungen widerspricht. Es wird daher empfohlen, die Versicherungsleistung für die Straßenhalterhaftpflichtschäden unter Beachtung des Bundesvergabegesetzes 2006 auszuschreiben.

Der Landesrechnungshof thematisiert damit die Frage, ob vergaberechtliche Bestimmungen auch Eingriffe in so genannte "Altverträge" normieren.

Weder die EU-Vergaberichtlinien, noch das Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 362/2008, schränken die Zulässigkeit langfristiger und auch unbefristeter Verträge ein (RPA 2003, S. 328 ff, EuGH 19.06.2008, C-454/06). Vertragsanpassungen, die bereits im ursprünglichen Vertrag vorgesehen waren ("derivative Vertragsanpassungen") sind ebenfalls zulässig (RPA 2003, S. 329).

Im konkreten Fall war bereits in der ursprünglichen Vertragsfassung vorgesehen, dass sich der Versicherungsvertrag jeweils um ein weiteres Jahr verlängert, wenn nicht ein Vertragspartner spätestens drei Monate vor dem vereinbarten Ablauftermin schriftlich kündigt. Der Umstand, dass von beiden Vertragsparteien nicht gekündigt wurde, hat zivilrechtlich nicht zu einem neuen Vertragsabschluss geführt, weil keine übereinstimmende Willenserklärung der Vertragspartner erforderlich war (RPA 2003, S. 329).

Der Landesrechnungshof stellt ferner fest, dass der Versicherungsvertrag mit Wirkung vom 2. März 2006 geändert wurde. Auch diese "Änderung" des Versicherungsvertrages bedingt für das Land Tirol keine Ausschreibungspflicht. Es wurde lediglich im Text der Police festgestellt, dass auch die Tätigkeit der Tunnelüberwachung durch die Integrierte Landesleitstellen GmbH (nunmehr Leitstelle Tirol GmbH) mitversichert ist. Eine inhaltliche Änderung des Versicherungsvertrages war damit nicht verbunden. Dies zeigt sich auch daran, dass die Höhe der Prämie unverändert geblieben ist.

Davon abgesehen könnte eine solche Vertragsanpassung eine Ausschreibungspflicht nur dann begründen, wenn das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrages in einer im ursprünglichen Auftrag nicht vorgesehenen Weise zugunsten des Auftragnehmers geändert wird

(EuGH 19.06.2008, C-454/06). Im konkreten Fall erfolgte die klarstellende Vertragsanpassung prämienfrei und somit ausschließlich zugunsten des Auftraggebers Land Tirol.

Richtig ist, dass der bestehende Vertrag von der Abteilung Justizariat geprüft wurde. Es hat sich herausgestellt, dass ein Neuabschluss aufgrund des für das Land Tirol sehr günstigen Schadensverlaufes mit hoher Wahrscheinlichkeit wirtschaftlich nachteilig gewesen wäre. Mangels einer vergaberechtlichen Verpflichtung wurde daher von einer Ausschreibung vorerst Abstand genommen. Sollten sich diese Voraussetzungen künftig ändern, wird eine Ausschreibung nach den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes 2006 durchzuführen sein.

Zu Punkt 9 – Infrastruktur

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 59):

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, für das Areal Valiergasse/Trientlgasse eine konkrete Strategie zur Nutzung der freien Flächen zu entwickeln, wird Rechnung getragen.

Im Einvernehmen mit der Stadt Innsbruck und der Landwirtschaftskammer wird ein entsprechendes Konzept zur Nutzung oder Verwertung dieser Flächen erstellt, eine erste Besprechung hat bereits am 28. November 2008 stattgefunden.

Personenbezogene Begriffe in dieser Äußerung haben keine geschlechtsspezifische Bedeutung. Sie sind bei der Anwendung auf bestimmte Personen in der jeweils geschlechtsspezifischen Form zu verwenden.

Für die Landesregierung:

Günther Platter
Landeshauptmann