

Landesrechnungshof



TIROLER
LANDTAG

Das
Land
an
deiner
Seite

Fuhrparkverwaltung - Organisation und Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen

Impressum

Landesrechnungshof Tirol
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
Telefon: +43 512 508 3032

Email: lrh@tirol.gv.at

www.tirol.gv.at/lrh

Herausgegeben: LR-1011/5, 8. Juni 2022

Abkürzungsverzeichnis

BBG	Bundesbeschaffungsgesellschaft mbH
BGBI. Nr.	Bundesgesetzblatt Nummer
HRD	Haushalts- und Rechnungsdienst
idF	in der Fassung
LGBl. Nr.	Landesgesetzblatt Nummer
LRH	Landesrechnungshof
TirLRHG	Tiroler Landesrechnungshofgesetz
Zl.	Zahl

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Rahmenbedingungen	3
2.1.	LAD-Erlässe	4
2.2.	Strategie „Tirol 2050 – Energieautonom“	4
2.3.	Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz	5
3.	Gebärung	6
3.1.	Gebärungsentwicklung	6
3.2.	Gebärungsabwicklung	7
4.	Personalstand	9
5.	Fahrbetrieb	11
5.1.	Ausgangslage	11
5.2.	Fahrzeugbestand	14
5.3.	Fahrzeugankauf	16
5.4.	Fahrzeugfinanzierung	25
5.5.	Fahrzeugnutzung	27
5.6.	Fahrzeugverkauf	35
6.	Werkstättenbetrieb	37
6.1.	Betriebswerkstätte in Innsbruck	39
6.2.	Dezentrale Betriebswerkstätten	43
6.3.	Personaleinsatz	45
6.4.	Auslastung	47
6.5.	Stundensatz	50
6.6.	Lagerhaltung	51
7.	Tankstellenbetrieb	54
7.1.	Tankstellennetz	54
7.2.	Treibstoffbeschaffung	54
8.	Schadensabwicklung	57
8.1.	Organisation	57
8.2.	Versicherungen	58
9.	Zusammenfassende Feststellungen	61

Stellungnahme der Regierung

1. Einleitung

Ausgangslage	Der Fuhrpark und die Betriebswerkstätten des Landes Tirol waren in den letzten Jahren großen organisatorischen Veränderungen unterworfen. Wesentlich waren insbesondere die Vereinheitlichung des Fuhrparks, die Errichtung eines neuen Werkstättegebäudes in Innsbruck, die Strategien in Richtung E-Mobilität (z.B. die Strategie „Tirol 2050 – Energieautonom“) sowie die Änderungen bei den gesetzlichen Rahmenbedingungen (z.B. durch das Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz). Dies hatte Einfluss auf die zukünftige Ausrichtung der Fuhrparkverwaltung des Landes Tirol (Beschaffung von Kraftfahrzeugen, Organisation des Einsatzes der landeseigenen Kraftfahrzeuge usw.).
Letzte Prüfung Prüfungsauftrag	Für die Fuhrparkverwaltung des Landes Tirol war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zuständig. Die letzte Prüfung des Sachgebietes durch den LRH erfolgte im Jahr 2008. Gemäß § 3 Abs. 1 des Tiroler Landesrechnungshofgesetzes ¹ i.V.m. der Geschäftsordnung des Landesrechnungshofes ordnete der Landesrechnungshofdirektor am 22.6.2021 eine Prüfung des Themas „Fuhrparkverwaltung – Organisation und Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen“ an.
Zuständigkeiten in der Tiroler Landesregierung	Gemäß der Anlage zur Geschäftsverteilung der Tiroler Landesregierung ² war Landesrat Mag. Johannes Tratter seit 2013 für die Landeskraftwagenverwaltung zuständig. Die Erhaltung und Verwaltung von Landesstraßen (und damit auch die dafür verwendeten Fahrzeuge) oblagen Landeshauptmannstellvertreter ÖR Josef Geisler.
Zuständigkeit im Amt der Tiroler Landesregierung	Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik hatte gemäß Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung ³ 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 Schadensabwicklungen aus Verkehrsunfällen mit landeseigenen Fahrzeugen, jeweils mit Ausnahme der Vertretung in Gerichtsverfahren.

¹ Gesetz vom 12. Dezember 2002 über den Tiroler Landesrechnungshof (Tiroler Landesrechnungshofgesetz), LGBl. Nr. 18/2003, zuletzt geändert durch LGBl. Nr. 144/2018.

² Verordnung der Landesregierung vom 30. März 1999 über die Geschäftsordnung der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 14/1999, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 73/2021.

³ Verordnung des Landeshauptmannes vom 17. November 2020 über die Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, LGBl. Nr. 126/2020, zuletzt geändert durch die Verordnung LGBl. Nr. 22/2022.

Änderung	Bis Mai 2021 war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik Teil der Gruppe Bau und Technik – Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten. Ab Juni 2021 erfolgte die Zuordnung des Sachgebietes, unter Beibehaltung seiner Zuständigkeiten, in die Gruppe Präsidium, Abteilung Liegenschaftsverwaltung.
Prüfungsziele	Ziele dieser Überprüfung waren • die Analyse der Organisation, der personellen und finanziellen Ressourcen des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik, • die Bewertung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Beschaffungen von Fahrzeugen sowie, • die Darstellung der Auswirkungen der „Strategie des Landes Tirol zur E-Mobilität“ und der bundesgesetzlichen Bestimmungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG)⁴ auf die Fuhrparkverwaltung.
Prüfungs-gegenstand	Die Bewertungen im Rahmen dieser Prüfung bezogen sich im Wesentlichen auf die Darstellung der • strategischen Rahmenbedingungen (Landesstrategien, Kraftfahrzeugplan, Werkstätten- und Kraftfahrzeugkonzepte usw.), • personellen Rahmenbedingungen (Stellenpläne des Landes Tirol, dienstrechtliche Rechte und Pflichten der Bediensteten auf Basis von Gesetzen und Erlässen usw.), • finanziellen Rahmenbedingungen (Voranschläge und Rechnungsabschlüsse des Landes Tirol, Inventarverzeichnis, Kosten- und Leistungsrechnung usw.) sowie • organisatorischen Rahmenbedingungen (Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, tirolweites Tankstellennetz, Betriebswerkstätten usw.). Weiters stellte der LRH die Beschaffung der Fahrzeuge durch Ankauf und Leasing, die Verwaltung, Planung, Steuerung und Überwachung der Fahrzeugflotte des Landes Tirol sowie die Vorteile des neuen Werkstatteingebäudes in Innsbruck dar.
Unterlagen	Die Erhebungen des LRH fanden überwiegend im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik statt. Der Prüfer erhielt Einsicht in die relevanten elektronischen Akten (ELAK) sowie in sonstige Unterlagen, Auswertungen und Statistiken. Diese Unterlagen, Auswertungen und Statistiken betrafen überwiegend • den Personalstand (Entwicklung, Personaleinsatz), • die Kraftfahrzeug- und Maschinenverwaltung (Bestand, Verkauf, Beschaffungsvorgänge, Lagerhaltung usw.),

⁴ Bundesgesetz über die Beschaffung und den Einsatz sauberer Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz – SFBG), BGBl. I Nr. 163/2021.

- den Fahrbetrieb der Poolfahrzeuge, Regierungsfahrzeuge, Springerfahrzeuge, Fahrzeuge der Straßenerhaltung),
- den Versicherungsdienst (Kfz-Haftpflichtversicherung, Straßenhalterhaftpflichtversicherung, Schadensabwicklung) sowie
- die Infrastruktur (5 Betriebswerkstätten und 17 landeseigene Tankstellen).

Der LRH bekam alle für die Durchführung der Prüfung notwendigen Informationen.

Durchführung

Die Durchführung dieser Initiativprüfung erfolgte in Form einer Allgemeinen Prüfung. Die Prüfung umfasste den Zeitraum 2015 bis 2020 und erfolgte durch einen Prüfer in der Zeit von September 2021 bis Februar 2022.

Tab. 1: Kenndaten des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik zum Stand 31.12.2020

Gebahrung	Beträge
Ausgaben	5,28 Mio. €
Einnahmen	0,67 Mio. €

MitarbeiterInnen (VBÄ)	Anzahl
Verwaltung	10
Fahrer	15
Betriebswerkstätten	32

Infrastruktur	Anzahl
Betriebswerkstätte in Innsbruck	1
Dezentrale Betriebswerkstätten	4
Tankstellen	17

Fahrzeuge gemäß Kraftfahrzeugplan	Anzahl
Fahrzeuge der Verwaltung	489
Fahrzeuge der Straßenerhaltung	217
Summe	706

2. Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Aufgaben des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik bildeten im überprüften Zeitraum 2015 bis 2020 die

- LAD-Erlässe „Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten“ und „Dienstfahrzeuge, Maschinen und Geräte, Springerbetrieb und Fahrdienst“,
- Strategie „Tirol 2050 - Energieautonom“ (inklusive dem Projekt „So fährt Tirol 2050“ und dem „Aktionsprogramm E-Mobilität“) sowie die

- Entschließung des Tiroler Landtages über die E-Mobilität sowie die
- Bestimmungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG).

2.1. LAD-Erlässe

LAD-Erlass Nr. 3	Gemäß der „Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten“ durften Dienstkraftfahrzeuge nur für Dienstreisen im Sinne der Reisegebührenvorschrift für Landesbedienstete verwendet werden. Bei der Wahl der Beförderungsmittel war folgende Reihenfolge einzuhalten: 1. Öffentliche Verkehrsmittel, 2. Poolfahrzeuge, Springerfahrzeuge und sonstige Dienstfahrzeuge, 3. Private Kraftfahrzeuge im Rahmen des von der Tiroler Landesregierung beschlossenen Kilometerkontingents.
LAD-Erlass Nr. 41	Der Erlass „Dienstkraftfahrzeuge, Maschinen und Geräte, Springerbetrieb und Fahrdienst“ regelte überwiegend die • Grundsätze (beispielsweise durften Poolfahrzeuge und sonstige Dienstfahrzeuge nur von Landesbediensteten gelenkt werden) und • Pflichten (grundsätzlich waren Fahrtenbücher laufend und vollständig zu führen sowie waren Dienstfahrzeuge nach Beendigung von Dienstfahrten auf den dafür vorgesehenen Plätzen abzustellen - Heimfahrten bildeten Ausnahmen) bei der Benutzung der Landesfahrzeuge.

2.2. Strategie „Tirol 2050 – Energieautonom“

Ausgangslage	Mit der am 17.6.2014 beschlossenen Strategie „Tirol 2050 - Energieautonom“ setzte sich die Tiroler Landesregierung zum Ziel, den Energieverbrauch Tirols bis 2050 um 50 % zu reduzieren und den Anteil der erneuerbaren Energien um 30 % zu steigern. Zwei Maßnahmen zur Zielerreichung waren die Projekte „So fährt Tirol 2050“ und das „Aktionsprogramm E-Mobilität“.
Projekt So fährt Tirol 2050	Das am 8.1.2016 von der Tiroler Landesregierung beschlossene Projekt „So fährt Tirol 2050“ sollte Schritte zur Verbesserung des motorisierten Verkehrs (Senken der Emissionen) setzen. Ziel war das Forcieren des Einsatzes von Elektrofahrzeugen und alternativen Mobilitätslösungen. Aus diesem Projekt entstand das „Aktionsprogramm E-Mobilität“,
Aktionsprogramm E-Mobilität	Gemäß dem von der Tiroler Landesregierung am 9.1.2017 zur Kenntnis genommenen „Aktionsprogramm E-Mobilität“ sollte es u.a. zu einer Umstellung des öffentlichen Fuhrparks auf E-Mobilität kommen.

Um der Vorbildwirkung des Landes Tirol gerecht zu werden, sollten in Zukunft Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb angeschafft werden. Das Ziel war, dass das Land Tirol mit einem Maßnahmenbündel einen aktiven Beitrag zu einer CO₂-neutralen Landesverwaltung leistet. Die Empfehlung zur Umstellung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge enthielt die nachfolgenden Schritte:

- Bis 2020: Anteil E-Autos am Gesamtfahrzeugbestand in Tirol 5 %,
- bis 2030: 40 % E-Autos, flächendeckendes Lade-Netz, Schnellladeinfrastruktur an wesentlichen Verkehrsknotenpunkten,
- langfristig: gesamter Verkehr ist effizient und CO₂-neutral angetrieben, Stärkung des Wirtschaftsstandortes Tirol.

EntschlieÙung Der Tiroler Landtag fasste am 18.5.2017 die EntschlieÙung, dass „die Tiroler Landesregierung aufgefordert wird, beim planmäßigen Austausch von Personenkraftfahrzeugen im Fuhrpark des Landes, den Ersatz von Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor durch Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren“.

2.3. Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz

Ausgangslage Am 2.8.2021 trat das SFBG in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt hat das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bei der Beschaffung von Fahrzeugen auch die in diesem Bundesgesetz festgelegten Bestimmungen über

- den Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeugen⁵,
- die Berichterstattung sowie
- die Höhe von Geldbußen bei Nichteinhaltung

einzuhalten.

Mindestanteil an sauberen Straßenfahrzeugen Demnach war bei der Infrastruktur im Neubau der Betriebswerkstätte in Innsbruck zu berücksichtigen, dass im Zeitraum 3.8.2021 bis zum 31.12.2025 der Fuhrpark von öffentlichen Einrichtungen gemäß dem SFBG

- zu 38,5 % aus sauberen leichten Straßenfahrzeugen,
- zu 10 % aus sauberen schweren Straßenfahrzeugen der Klassen N2⁶ und N3⁷ sowie
- zu 45 % aus sauberen schweren Straßenfahrzeugen der Klasse M3⁸

zu bestehen hatte.

⁵ Saubere Straßenfahrzeuge sind gemäß § 2 Abs. 4 leg. cit. Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, oder Elektrofahrzeuge.

⁶ Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg und nicht mehr als 12.000 kg.

⁷ Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg.

⁸ Omnibusse – Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5.000 kg.

Diese Mindestanteile erhöhen sich für den Zeitraum 1.1.2026 bis zum 31.12.2030 auf

- 38,5 % für saubere leichte Straßenfahrzeuge,
- 15 % für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klassen N2 und N3 und
- 65 % für saubere schwere Straßenfahrzeuge der Klasse M3.

Berichterstattung Jeder Auftraggeber, der im jeweils vorangehenden Bezugszeitraum Straßenfahrzeuge beschafft bzw. eingesetzt hat, sollte künftig bis zum 10. Februar nach Ende des jeweiligen Bezugszeitraumes dem jeweiligen Landeshauptmann bzw. der jeweiligen Landeshauptfrau darüber einen Bericht übermitteln. Der Bericht sollte u.a. die Gesamtzahl aller sauberen Straßenfahrzeuge enthalten. Bei Nichteinhaltung waren Geldbußen vorgesehen.

3. Gebarung

3.1. Gebarungsentwicklung

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bewirtschaftete im Zeitraum 2015 bis 2020 Ausgaben iHv insgesamt rd. 30,1 Mio. € und Einnahmen iHv insgesamt rd. 3,8 Mio. €.

Ausgaben

Bei den vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik angewiesenen Ausgaben waren bei den jeweiligen Einzelpositionen nachfolgende jährliche Entwicklungen festzustellen:

Tab. 2: Ausgaben des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik (Beträge in €;
Quelle: Rechnungsabschlüsse des Landes Tirol jeweils zum 31.12. eines Jahres)

Ausgaben	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fahrzeugankäufe	2.690.381	2.300.668	2.493.268	2.412.204	2.412.018	1.916.971
Maschinenankäufe	611.119	1.065.384	1.154.067	1.084.323	1.137.511	1.487.780
Treibstoffe	488.455	393.966	438.909	456.154	447.320	563.743
Ersatzteile/Instandhaltung	325.304	309.611	314.480	299.251	313.749	283.775
Betriebsausstattung	153.485	247.185	191.868	121.991	220.032	201.812
Öffentliche Abgaben	150.443	154.813	157.351	154.097	179.954	215.860
Ver- und Gebrauchsgüter	99.813	115.049	112.231	108.959	140.207	140.208
Versicherungen	71.479	68.572	66.621	63.534	75.005	78.488
Brennstoffe und Energie	54.045	49.940	43.748	59.102	53.672	35.822
Operating Leasing	-	-	-	-	135.758	200.404
Sonstige Ausgaben	150.187	203.034	142.781	166.975	154.017	153.204
Summe	4.794.711	4.908.221	5.115.325	4.926.590	5.269.243	5.278.067

Wie in der Tabelle ersichtlich ist, betrafen rd. 70 % der Gesamtausgaben Fahrzeug- und Maschinenankäufe und rd. 10 % die Beschaffung von Treibstoffen (überwiegend Diesel). Erstmalig fielen im Jahr 2019 Ausgaben für das „Operating Leasing“⁹ an.

Einnahmen

Einnahmen Im Zeitraum 2015 bis 2020 verteilten sich die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik erzielten Einnahmen auf die nachfolgenden Einzelpositionen:

Tab. 3: Einnahmen des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik (Beträge in €; Quelle: Rechnungsabschlüsse des Landes Tirol jeweils zum 31.12. eines Jahres)

Einnahmen	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verkauf Fahrzeuge und Maschinen	483.080	545.786	379.686	306.322	613.599	485.717
Einnahmen aus Reparaturleistung	81.424	95.427	64.612	78.629	85.175	47.563
Schadenersatzleistungen	45.445	17.981	21.194	32.267	45.322	41.918
Betriebskostenrückersätze	70.832	72.126	24.139	22.830	35.937	55.846
Sonstige Einnahmen	1.338	1.801	1.635	11.834	35.653	38.298
Summe	682.119	733.121	491.266	451.882	815.686	669.342

Die Einnahmen des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik stammten somit jährlich zu rd. 75 % aus Verkaufserlösen von Fahrzeugen und Maschinen.

3.2. Gebarungsabwicklung

Organisation der Gebarungsabwicklung bis 2020 Die Abwicklung der Gebarung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik erfolgte bis zum Jahr 2020 im SAP-Buchungskreis 0200 „Landesbaudirektion“. Dabei führte das Sachgebiet die Prüfung und die Vorkontierung der Geschäftsfälle durch. Die Verbuchung und die Bezahlung der Eingangsrechnungen erfolgten jedoch durch den Haushalts- und Rechnungsdienst (HRD) der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten.

Das Sachgebiet verfügte über kein eigenes Bankkonto. Die Abwicklung des unbaren Zahlungsverkehrs erfolgte über ein von der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten bewirtschaftetes Bankkonto.

Für kleinere Ausgaben (Maut- und Parkgebühren, Fremdtankungen usw.) führte es eine Handkasse. Die diesbezüglichen Abrechnungen inklusive Belege übermittelte das Sachgebiet monatlich an den HRD zur Überprüfung und Verbuchung.

⁹ Bei dieser Leasingform kaufte der Leasinggeber (Bank) die Fahrzeuge an und vermietete (verleaste) diese an den Leasingnehmer (Land Tirol) weiter. Der Leasinggeber trägt die Investition (Anschaffung). Der Leasingnehmer hat ein uneingeschränktes, zweckentsprechendes Nutzungsrecht über das Leasinggut. Zusätzliche Dienstleistungen wie Wartung und Reparatur trägt der Leasinggeber.

Gebarungs- sicherheit	Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und der HRD setzten zahlreiche Maßnahmen, um die Gebarungssicherheit zu gewährleisten. Der LRH stellte auf Basis der Durchsicht, Prüfung und Analyse der im ZEVA-System¹⁰ abgebildeten Gebarungsabläufe fest, dass die Maßnahmen des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik zur Gebarungssicherheit • die lückenlose Erfassung der Belege, • die Anwendung des „Vier-Augen-Prinzips“ und • die systematische Aufbewahrung der Belege auf Basis der gesetzlichen Bestimmungen enthielten.
Erfassung der Belege	Die Eingangsstelle des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik versah die gebahrungsrelevanten Schriftstücke mit einem Eingangsvermerk (Stempel auf dem die Daten Finanzposition/Sachkonto, Kostenstelle, Auftragsnummer, Inventarnummer und das Datum des Einlangens ersichtlich waren).
Vier-Augen- Prinzip	Die Bestätigung der sachlichen Richtigkeit, der rechnerischen Richtigkeit sowie der Anweisungsauftrag erfolgte getrennt durch verschiedene MitarbeiterInnen des Sachgebietes. Mit der Bestätigung der rechnerischen Richtigkeit bescheinigte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik, dass die Rechnung im Original vorlag.
Aufbewahrung der Belege	Die Lieferscheine waren überwiegend den jeweiligen Belegen angeschlossen oder in einer separaten Ablage verwahrt. Die Belege waren grundsätzlich sortiert nach Finanzpositionen und in weiterer Folge nach Belegnummern abgelegt. Ein Auffinden der Belege war in angemessener Zeit möglich. Die gesetzliche Aufbewahrungsfrist von sieben Jahren wurde eingehalten.
Änderung der Gebarungsab- wicklung ab 2021	Mit 1.6.2021 erfolgte eine Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik war nunmehr nicht mehr der Gruppe Bau und Technik (Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten) sondern der Gruppe Präsidium (Abteilung Liegenschaftsverwaltung) zugeordnet. Im Rahmen der Zusammenführung von Rechenstellen im Amt der Tiroler Landesregierung erfolgte auch die Überführung der Gebarungsabwicklung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik vom HRD (Buchungskreis 0200) in die Rechenstelle Landesbuchhaltung (Buchungskreis 0100).

¹⁰ Im ZEVA-System erfolgte im Zeitraum 2015 bis 2020 die Anordnung zwischen der Anweisenden Stelle Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und dem HRD mittels Zahlungs-, Verrechnungs- und Empfangsaufträgen. Dieses System enthielt die Dokumentation von Grunddaten (Finanzposition/ Sachkonto, Kostenstelle, Auftragsnummer, Inventarnummer), Überweisungsdaten (Zahlungsart, Bankverbindung, Verwendungszweck) und Verbuchungsdaten (Belegart, Buchungsdatum) sowie Durchführungsbestätigungen des Belegerfassers, des Anweisungsbefugten, des Vorprüfers und des Rechenstellenleiters.

Ab 1.1.2022 änderte sich somit auch die Anweisende Stelle für die Fuhrparkverwaltung des Landes Tirol von „6130 Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten - Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik“ auf „0412 Abteilung Liegenschaftsverwaltung - Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik“.

4. Personalstand

Im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren zum Stand 31.12.2020 insgesamt 61 MitarbeiterInnen beschäftigt. Der Einsatz dieser Bediensteten erfolgte in der Verwaltung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik, als Fahrer und in den Betriebswerkstätten (davon zwei Lehrlinge).

In der Verwaltung waren von 2015 bis 2019 drei teilzeitbeschäftigte Mitarbeiterinnen auf 1,5 Planstellen und ab 2020 vier teilzeitbeschäftigte Mitarbeiterinnen auf zwei Planstellen tätig.

Entwicklung Im Zeitraum 2015 bis 2020 stellte sich der Personalstand des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik, unter Berücksichtigung des Beschäftigungsausmaßes, wie folgt dar:

Tab. 4: Personalstand des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik
 (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Personalstand (VBÄ)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Verwaltung	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	10,0
Betriebswerkstätte in Innsbruck	12,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0
Fahrer	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	15,0
Dezentrale Betriebswerkstätten	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0
Gesamt	54,5	55,5	55,5	55,5	55,5	57,0

MitarbeiterInnen in der Verwaltung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik

Personalstand und Aufgaben Die Aufgaben der MitarbeiterInnen in der Verwaltung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren in Arbeitsplatzbeschreibungen festgelegt. Demnach enthielten die Zuständigkeiten und Aufgaben der MitarbeiterInnen u.a. die Beschaffung von Fahrzeugen und Geräten, die Organisation des Fahrbetriebes (Fahrbetriebsleiter), die Organisation von Versteigerungen (Evidenz, Vorbereitung, Koordination usw.), die Organisation von Treibstoffeinkäufen, die Verwaltung von Tankstellen, die Gebarungsabwicklung, die Inventarverwaltung, die technische und organisatorische Gebäudebetreuung (Werkstätte, Garagen usw.) sowie Kanzleiangelegenheiten.

Bild 1: Standort des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik in Innsbruck, Valiergasse 1 (Quelle: Land Tirol)



Fahrer

Personalstand und Aufgaben

Dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren zum Stand 31.12.2020 zehn Fahrer für die Mitglieder der Tiroler Landesregierung zugewiesen. Weiters setzte das Sachgebiet im Zeitraum 2015 bis 2019 vier Bedienstete und ab dem Jahr 2020 fünf Bedienstete als Springerfahrer ein.

Grundsätzlich verfügte jedes Mitglied der Tiroler Landesregierung über einen zugeordneten Fahrer. Ausnahmen waren Landeshauptmann Günther Platter mit 1,6 Fahrern und Landesrat Anton Mattle mit 2 zugewiesenen Fahrern.

Die Springerfahrer kamen überwiegend im Rahmen der Landesverwaltung und als Vertretung von Fahrern der Tiroler Landesregierung und der Landtagspräsidentin (wegen Urlaub, Arbeitszeitüberschreitung, Zeitausgleichabbau, Krankheit usw.) zum Einsatz (siehe Kapitel „Fahrzeugeinsatz – Springerfahrzeuge“).

Jeder Fahrer konnte jedoch zusätzlich und bei Verfügbarkeit für notwendige andere Fahrten im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik herangezogen werden.

Mitarbeiter in den Betriebswerkstätten

Personalstand und Aufgaben

Die in den Betriebswerkstätten des Landes Tirol tätigen 32 Mitarbeiter waren für die Instandhaltung und Wartung der Landesfahrzeuge in der Verwaltung und in der Straßenerhaltung zuständig. Der Personaleinsatz dieser Werkstättenmitarbeiter verteilte sich auf die Betriebswerkstätte in Innsbruck (13 Mitarbeiter) und auf die dezentralen Betriebswerkstätten (19 Mitarbeiter).

Vorgabe	Mit Beschluss der Tiroler Landesregierung vom 3.5.1994 wurde die Anzahl der Bediensteten in den Betriebswerkstätten des Landes Tirol mit insgesamt 31 festgelegt (davon 14 in den dezentralen Betriebswerkstätten und 17 in der Betriebswerkstätte in Innsbruck).
Bewertung	Der LRH stellte fest, dass im Zeitraum 2015 bis 2020 die vorgegebene maximale MitarbeiterInnenanzahl in der Betriebswerkstätte in Innsbruck eingehalten und in den dezentralen Betriebswerkstätten geringfügig überschritten wurde.

5. Fahrbetrieb

5.1. Ausgangslage

Die Basis für den Fahrbetrieb bildeten für den Zeitraum 2015 bis 2020

- die Projekte „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ und „Landesstraßendienst 2020“ für den Einsatz der Fahrzeuge in der Straßenerhaltung,
- das „Kraftfahrzeugkonzept 2011“ für den Einsatz der Fahrzeuge in der Allgemeinen Verwaltung sowie
- die jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen „Kraftfahrzeugpläne“.

Projekte für Fahrzeuge in der Straßenerhaltung

Betriebliche Straßen- erhaltung 2005+	Im Jahr 2005 erstellte eine Arbeitsgruppe, bestehend aus MitarbeiterInnen der Gruppe Bau und Technik sowie der Abteilung Organisation und Personal, im Rahmen des Projektes „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ u.a. Leistungsstandards und Maßnahmen zur Optimierung der betrieblichen Straßenerhaltung. Die von der Tiroler Landesregierung am 21.2.2006 beschlossenen Ergebnisse des Projektes enthielten Empfehlungen u.a. über die Maximalanzahl der Großgeräte in den Straßenmeistereien (Lkw, Unimog usw.) und Kriterien für den Fahrzeugtausch. Die Festschreibung dieser Soll-Standards stellte auch die Grundlage für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge für die Straßenerhaltung durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik dar.
Landesstraßen- dienst 2020	Im Jahr 2013 erfolgte im Rahmen des von der Tiroler Landesregierung am 11.3.2014 beschlossenen Projektes „Landesstraßendienst 2020“ • die Evaluierung des Vorgängerprojektes „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ mit dem Ziel weitere Optimierungsmöglichkeiten auszuarbeiten, • die Überprüfung und Anpassung der Ressourcen Personal, Fahrzeuge und Geräte in Abstimmung mit dem zu betreuenden Straßennetz sowie • die Überprüfung der Leistungsstandards der betrieblichen Straßenerhaltung.

Ergebnisse	Der Endbericht zum Projekt beinhaltete die Feststellung, dass alle Soll-Standards des Vorgängerprojektes „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ umgesetzt wurden und dass die betriebliche Straßenerhaltung einen sehr hohen Optimierungsgrad aufwies. Weiters wurden im Rahmen des Projektes die Leistungsstandards des Landesstraßendienstes Tirol überprüft und festgestellt, dass mit einem Fahrzeugbestand von rd. 220 Fahrzeugen eine flächendeckende Straßenerhaltung möglich war. Im Zeitraum 2015 bis 2020 bildeten die Ergebnisse des Projektes „Landesstraßendienst 2020“ die Basis für die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zu beschaffenden Fahrzeuge der Straßenerhaltung. Kraftfahrzeugkonzept für Fahrzeuge in der Allgemeinen Verwaltung
Kraftfahrzeugkonzept 2011	Für die Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung beschloss die Tiroler Landesregierung am 12.7.2011 das „Kraftfahrzeugkonzept 2011“. Dieses Konzept enthielt Analysen, Darstellungen und Vorschläge u.a. zu Antriebskonzepten, zu Antriebsquellen (Benzin, Diesel, Erdgas, Hybrid, Elektro), zu Finanzierungsmodellen (Kauf versus Leasing), zu Beschaffungsmodellen (Rahmenverträge, Ausschreibung), zur Fahrzeugflottenpolitik („Ein-Marken-Politik“) sowie zu den idealen Wartungs- und Austauschintervallen.
Ergebnisse	Das Ergebnis des Konzeptes war, dass „bei Abwägung aller Umstände der Wirtschaftlichkeit und des Emissionsverhaltens der verschiedenen Motoren und Antriebskonzepte sich grundsätzlich die Verwendung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren empfiehlt. Im reinen Stadtverkehr ist die Anschaffung einzelner Elektro- und/oder Hybridfahrzeuge sinnvoll, wenn entsprechend günstige Anschaffungspreise vorhanden sind. Insbesondere müssten bei Elektrofahrzeugen seitens der Hersteller die Ladekapazität und der Batterieaustausch verbessert werden.“
Kritik – Kraftfahrzeugkonzept 2011 nicht zeitgemäß	Der LRH kritisierte, dass das „Kraftfahrzeugkonzept 2011“ nicht an die dargestellten Rahmenbedingungen (beispielsweise die Strategie „Tirol 2050 – Energieautonom“ und die Entschließung des Tiroler Landtages) angepasst wurde, die zusammengefasst eine Verpflichtung zur Forcierung der E-Mobilität enthielten. Weiters fehlte für den Zeitraum 2015 bis 2020 ein Kraftfahrzeugkonzept, das • die Festlegung von Maßnahmen, Handlungen und Schritte zur Umsetzung der geforderten Forcierung der E-Mobilität umfasste sowie • die technischen Entwicklungen am Fahrzeugmarkt (Erhöhung der Ladekapazität bei Elektrofahrzeugen usw.) berücksichtigte.

Empfehlung gem.
Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfahl die Ausarbeitung eines „Fahrzeugkonzeptes neu“. Dieses Fahrzeugkonzept sollte

- die Vorgaben für alternative Antriebstechnologien (im Sinne der Entschlie-
ßung des Tiroler Landtages und der gesetzlichen Bestimmungen),
- eine zentrale Steuerung,
- eine erweiterte und vollständige Fahrzeug-Datenbank sowie
- ausgewählte Kennzahlen als Grundlage für Ersatzanschaffungen, Instand-
haltungsmaßnahmen und eine verbindliche Finanzplanung

beinhalten.

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik sollte dieses neue Fahrzeug-
konzept in einem Zeitraum von maximal fünf Jahren evaluieren, gegebenenfalls
anpassen oder fortschreiben. Zusammengefasst sollte das neue Fahrzeugkonzept
zur verbesserten Optimierung, Planbarkeit und Ökologisierung des Fuhrparks des
Landes Tirol beitragen.

*Stellungnahme
der Regierung*

*Zur Empfehlung des LRH ein „Fahrzeugkonzept neu“ auszuarbeiten wird festgehal-
ten, dass dieser Empfehlung insofern entsprochen wurde, da sich das Kraftfahr-
zeugkonzept parallel zum Fahrzeugplan seit 2021 in Evaluierung befindet und spä-
testens in 5 Jahren abgeschlossen sein wird sowie speziell auf Themen der Ökolo-
gisierung und der Planbarkeit fußen wird.*

*Die Optimierung des Fuhrparks wird unabhängig davon und aus den Erfahrungen
und den Notwendigkeiten des laufenden Betriebs ständig angestrebt und umge-
setzt. Auf die sich dynamisch ändernden Bedürfnisse der Landesverwaltung wird
im Rahmen der geltenden Richtlinien eingegangen. Die Themen Umrüstung des
Fahrzeugpools und des neuen Mobilitätsmanagements sind auch Teil der Tiroler
Nachhaltigkeits- und Klimastrategie im Handlungsfeld „Landesverwaltung als Vor-
bild“.*

Kraftfahrzeugplan

Ausgangslage

Auf Basis der Projekte „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ und „Landesstraßen-
dienst 2020“ (für die Fahrzeuge der Straßenerhaltung) sowie des „Kraftfahrzeug-
konzeptes 2011“ (für die Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung) beschloss die
Tiroler Landesregierung jährlich einen „Kraftfahrzeugplan“. Dieser Kraftfahrzeug-
plan war ein Bestandteil des jährlichen Voranschlags des Landes Tirol.

Inhalte

Er enthielt das Jahreskilometerkontingent für Privat-Kraftfahrzeuge und die Anzahl
der in der Landesverwaltung eingesetzten Fahrzeuge (getrennt nach den einzelnen
Organisationseinheiten und Pool-Fahrzeuge). Die Kraftfahrzeuge der Straßenerhal-
tung (Landesstraße L und Landesstraße B) waren gesondert ausgewiesen.

Erstellung	Anträge für die Zurverfügungstellung der jeweiligen Kraftfahrzeuge waren von den jeweiligen LeiterInnen der Organisationseinheiten (Tiroler Landtag, Tiroler Landesregierung, Landesverwaltungsgericht, Abteilungen des Amtes der Tiroler Landesregierung, Landwirtschaftliche Lehranstalten (LLA), Bezirkshauptmannschaften, Betriebe des Landes Tirol usw.) beim Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik begründet einzubringen. Ausgenommen von dieser Vorgangsweise waren die Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen, die in der Straßenerhaltung eingesetzt wurden. Der diesbezügliche Bedarf für diese Fahrzeuge wurde von der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten, Sachgebiet Straßenerhaltung, festgelegt. Auf Basis der eingebrachten Anträge für den Fahrzeugbedarf erstellten die Abteilung Organisation und Personal gemeinsam mit dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik, im Einvernehmen mit dem Landesamtsdirektor, den Kraftfahrzeugplan als Regierungsvorlage.
Auswirkungen der Änderung in der Geschäftseinteilung	Auf Grund der Änderung in der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung war der Fahrzeugbestand für die Straßenerhaltung (inklusive der Instandhaltung, Anschaffung und Verkauf) somit nicht mehr ausschließlich in der Gruppe Bau und Technik, sondern „gruppenübergreifend“ zu vollziehen.

5.2. Fahrzeugbestand

Mit Stand 31.12.2020 verfügte das Land Tirol über einen Gesamtbestand von 706 Fahrzeugen, davon 489 Fahrzeuge für die Allgemeine Verwaltung und 217 Fahrzeuge für die Straßenerhaltung.

Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung

Verteilung	Die Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung setzten sich aus der nachfolgenden Anzahl an Personenkraftwagen, Kleintransporter, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sonder-Kfz zusammen:
------------	--

Tab. 5: Fahrzeuge der Verwaltung mit Stand 31.12.2020
(Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung	Anzahl
Personenkraftwagen und Kombis	342
Kleintransporter bis 3,5 t und Lastkraftwagen	112
Zugmaschinen	22
Sonder-Kfz	13
Summe	489

Antriebsformen Der überwiegende Anteil der Pkw- und Kombi-Flotte des Landes Tirol verfügte über Antriebe mit Diesel oder Benzin und zu einem geringen Anteil mit Gas. Beim Antrieb der Personenkraftwagen für die Mitglieder der Tiroler Landesregierung handelte es sich ab dem Jahr 2018 um einen „Mild-Hybrid-Motor“ (E-Antrieb/Benzin).

Ab dem Jahr 2018 begann das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik auch die Anschaffung von Personenkraftfahrzeugen mit E-Antrieb. Zum Stand 31.12.2020 umfasste der Fuhrpark der Landesverwaltung 21 Personenkraftfahrzeuge mit E-Antrieb. Dies entsprach einem Anteil von 6 % der insgesamt der Verwaltung zur Verfügung stehenden 342 Personenkraftfahrzeuge und Kombis.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO Aufgrund der EntschlieÙung des Tiroler Landtages Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren und der im SFBG festgelegten Vorgaben, den Anteil an sauberen Straßenfahrzeugen zu erhöhen, empfahl der LRH die jeweilige Antriebsform (Diesel, Benzin, Gas, Hybrid, E-Antrieb usw.) im jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen Kraftfahrzeugplan getrennt auszuweisen.

Stellungnahme der Regierung *Die Empfehlung des LRH wird umgesetzt. Des Weiteren wird der EntschlieÙung des Tiroler Landtages Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren und den Anteil an „sauberen Straßenfahrzeugen“ zu erhöhen bereits seit 2021 nachgekommen.*

Fahrzeuge der StraÙenerhaltung

Ausgangslage Das Land Tirol verfügte mit Stand 31.12.2020 ein LandesstraÙennetz im AusmaÙ von insgesamt rd. 2.240 km. Für deren Erhaltung war das Land Tirol als Straßenverwalter zuständig. GemäÙ § 46 Abs. 1 leg. cit. haben der Straßenverwalter u.a. die StraÙe in einem solchen Zustand zu erhalten, dass sie für den Verkehr ohne besondere Gefahr benützt werden kann und den Erfordernissen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht. Zur Erhaltung und laufenden Betreuung dieser StraÙen setzte das Land Tirol die MitarbeiterInnen der 15 StraÙenmeistereien ein.

Verteilung Den StraÙenmeistereien standen mit Stand 31.12.2020 rd. 220 Kraftfahrzeuge zur Verfügung:

Tab. 6: Fahrzeuge der StraÙenerhaltung zum Stand 31.12.2020
 (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Fahrzeuge der StraÙenerhaltung	Anzahl
Personenkraftwagen und Kombis	16
Kleintransporter bis 3,5 t	103
GroÙfahrzeuge (Lastkraftwagen, Unimog, Traktoren, Radlader)	98
Summe	217

Zuständigkeiten	Für den Betrieb dieser Fahrzeuge waren zwar die Straßenmeistereien (und damit die Baubezirksämter im Rahmen der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten) zuständig, die Beschaffung und Instandhaltung dieser Fahrzeuge der Straßenerhaltung oblagen jedoch dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik.
-----------------	---

5.3. Fahrzeugankauf

Beim Ankauf von Fahrzeugen

- für die Allgemeine Verwaltung,
- für die Mitglieder der Tiroler Landesregierung und die Landtagspräsidentin sowie
- für die Straßenerhaltung

kamen unterschiedliche Grundlagen, Nutzungsdauern, Austauschzyklen, technische Voraussetzungen sowie Finanzierungsmodelle zur Anwendung.

Ankauf von Fahrzeugen für die Allgemeine Verwaltung

Grundlage	Im Zeitraum 2015 bis 2020 orientierte sich das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik beim Ankauf und Auswahl der Fahrzeuge für den allgemeinen Fuhrpark der Verwaltung (Fahrzeugtype und Antriebsform der Personenkraftfahrzeuge und Kombis) an den von der Tiroler Landesregierung beschlossenen „Kraftfahrzeugplan“ und an den Festlegungen im „Kraftfahrzeugkonzept 2011“.
Kriterien für den Austausch	Der Austausch der Fahrzeuge erfolgte grundsätzlich nach den Kriterien Fahrzeugalter, Gesamtkilometerstand, technischer Allgemeinzustand und Kilometerstand. Zusätzlich waren jedoch auch die Einsatzbereiche des jeweiligen Fahrzeuges (Fahrbetrieb hauptsächlich im Gelände oder auf Autobahnen, hauptsächlich im Winter- oder im Sommer usw.) und die jährliche Laufleistung zu berücksichtigen.
Nutzungsdauer	Die Zusammenschau dieser Kriterien und der technische Zustand des Fahrzeuges ermöglichten somit dem Sachgebiet zu entscheiden, ob ein Fahrzeug früher oder später ausgetauscht werden sollte. Das Ziel des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik war es bei der Wartung und Instandhaltung möglichst geringe Kosten zu verursachen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer der Kraftfahrzeuge im Fuhrpark der Allgemeinen Verwaltung lag zwischen sechs und sieben Jahren.
Bewertung	Der LRH stellte auf Basis einer Kosten- und Datenanalyse fest, dass durch ein konstant bleibendes Austauschprogramm die Wartungs- und Instandhaltungskosten der Fahrzeuge im Zeitraum 2015 bis 2020 auf einem wirtschaftlichen Niveau gehalten werden konnte.
Marken- und Modellauswahl	Gemäß dem „Kraftfahrzeugkonzept 2011“ waren für die Bezirkshauptleute Fahrzeuge der Mittelklasse (z.B. VW Passat) und für die allgemeine Verwaltung Fahrzeuge der Kompaktklasse vorgesehen. Als „Einheits-Modell“ waren seit dem Jahr 2005 der VW Polo und seit dem Jahr 2020 der bauartgleiche Seat Ibiza im Einsatz.

Beim Ankauf von Fahrzeugen für den allgemeinen Fuhrpark der Verwaltung (Personenkraftfahrzeuge und Kombis) verfolgte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik somit die Strategie einer einheitlichen Marken- und Modellauswahl („Ein-Marken-Strategie“).

Ziele der Ein-Marken-Strategie	Mit der Ein-Marken-Strategie verfolgte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Ziele • den Werkstättenaufwand durch den modellspezifischen Einsatz von (unabdingbaren) Spezialwerkzeugen und Diagnosegeräten zu reduzieren, • sämtliche Reparaturen durch die Betriebswerkstätten des Landes Tirol - und nicht, wie bei einem „Mischfuhrpark“, nur einzelne Serviceleistungen (Ölwechsel-, Brems- und Auspuffserviceleistungen) - durchzuführen, • die Ersatzteilverhaltung zu reduzieren und diese nur mehr auf eine Marke zu begrenzen, • das Ausmaß des gebundenen Vermögens in der Lagerwirtschaft durch das laufende Ausscheiden von Ersatzteilen für andere Marken zu vermindern sowie • sich bei den MitarbeiterInnenschulungen nur auf modellspezifische technische Entwicklungen zu konzentrieren und zu spezialisieren.
--------------------------------	---

Zusätzlich setzte sich das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik das Ziel, bei der Fahrzeugbeschaffung neben den ökonomischen Gesichtspunkten auch ökologische Gesichtspunkte (eine Marke mit emissionsarmen Antriebsformen) zu verfolgen. Die Grundlagen bei der Fahrzeugbeschaffung sollten ein möglichst geringer CO₂ - Ausstoß und die Erfüllung der geltenden strengsten Abgasnormen sein.

Bewertung	Der LRH vertrat die Ansicht, dass durch die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 verfolgte „Ein-Marken-Strategie“ erhebliche ökonomische Vorteile (erreichte Einsparungen in der Lagerwirtschaft und in der Fahrzeugwartung) und technische Vorteile (MitarbeiterInnenschulungen nach dem letzten technischen Stand des eingesetzten Einheits-Grundmodells) zu erzielen waren. Auf Basis der vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik geführten Kfz-Datenbank stellte der LRH fest, dass bei der „Ein-Marken-Strategie“ auch die Berücksichtigung von technischen, ökonomischen und ökologischen Veränderungen erfolgte.
-----------	--

Beispielsweise erfolgten aufgrund von

- technischen Veränderungen, der Austausch des Einheits-Modells VW Golf gegen den VW Polo¹¹,
- ökologischen Veränderungen, der vermehrte Austausch der dieselmotortriebenen und benzinbetriebenen Fahrzeuge durch Fahrzeuge mit E-Antrieb ab dem Jahr 2018 und aufgrund von
- ökonomischen Veränderungen, der Austausch des bis zum Jahr 2020 eingesetzten Einheits-Modells VW Polo gegen den günstigeren aber gleichwertigen und vom gleichen Konzern produzierten Seat Ibiza.

Organisation
des Ankaufs

Der Ankauf der Fahrzeuge der Verwaltung erfolgte über einen Rahmenvertrag mit einem Salzburger Kfz-Handelsunternehmen und auf Basis von Rahmenvereinbarungen der Bundesbeschaffungsgesellschaft mbH (BBG)¹² entsprechend dem BVergG 2006¹³. Das Land Tirol kaufte jährlich zwischen 46 und 56 Personenkraftwagen, Kombis und Transporter bis 3,5 t über diese Unternehmungen an.

Die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik insgesamt angekauften rd. 300 Fahrzeuge für die Allgemeine Verwaltung verteilten sich wie folgt auf die Jahre 2015 bis 2020:

Tab. 7: Ankauf von Pkws, Kombis und Transporter bis 3,5 t Kenndaten
(Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Ankauf von Pkws, Kombis und Transporter bis 3,5 t	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rahmenvertrag	21	23	26	32	33	20
BBG	27	33	20	22	16	26
Gesamtsumme	48	56	46	54	49	46

Rahmenvertrag
mit dem Kfz-Handelsunternehmen

Auf Basis des im Wege eines Verhandlungsverfahrens am 25.7.1994 abgeschlossenen „Rahmenvertrages für die Lieferung von Dienststellenfahrzeugen“ räumte das Kfz-Handelsunternehmen dem Land Tirol bei jeder Bestellung einen Rabatt auf den Listenpreis des jeweiligen Werklieferungsumfanges ein. Grundlage dieses Rabattes war eine Abnahmemenge von rd. 35 bis 40 Fahrzeugen pro Jahr.

¹¹ Der VW Polo hatte annähernd dieselbe Größe als der VW Golf II (als die Entscheidung zum Golf gefällt wurde). Der Austausch auf den billigeren VW Polo erfolgte somit nicht zu Lasten des Komforts für die FahrzeugnutzerInnen.

¹² Gemäß dem Bundesgesetz über die Errichtung einer Bundesbeschaffung Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BB-GmbH-Gesetz), BGBl. I Nr. 39/2001 idF BGBl. I Nr. 76/2006, ist der Unternehmensgegenstand der Gesellschaft, die Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiet des Beschaffungswesens mit dem Ziel einer ökonomisch sinnvollen Volumens- und Bedarfsbündelung zur Optimierung der Einkaufsbedingungen nach wirtschaftlichen und qualitativen Kriterien. Die zu 100 % im Eigentum des Bundes stehende Gesellschaft ist berechtigt, auch im Namen und auf Rechnung von Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden Vergabeverfahren zur Deckung deren Bedarfes an Waren und Dienstleistungen durchzuführen.

¹³ Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006 - BVergG 2006), BGBl. I Nr. 17/2006 idF BGBl. I Nr. 7/2016.

Bei wesentlichen Stückzahländerungen (50 % des bisherigen Lieferumfangs) bestand die Verpflichtung die Konditionen neu zu verhandeln. Dieser Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann unter Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist von beiden Seiten gekündigt werden.

Im Zeitraum 2015 bis 2020 erfolgte jedoch nur mehr die Beschaffung von einzelnen Fahrzeugen der Verwaltung für spezielle Erfordernisse (beispielsweise von geländegängigen Fahrzeugen oder von Fahrzeugen mit erhöhter Ladekapazität) auf Basis dieses Rahmenvertrages, da es für diese Fahrzeuge keine Rahmenvereinbarung der BBG gab.

BBG-Rahmenvereinbarungen Der überwiegende Teil der Fahrzeuganschaffungen für die Verwaltung (somit überwiegend Fahrzeuge der Mittel- und Kompaktklasse) erfolgte im Zeitraum 2015 bis 2020 auf Basis der BBG-Rahmenvereinbarung¹⁴ „Fuhrparkmanagement alternativbetriebener Kraftfahrzeuge“ (Laufzeit vom 3.10.2017 bis zum 2.10.2022) und der BBG-Rahmenvereinbarung „Direktabfrage“ (Laufzeit vom 30.6.2020 bis zum 29.6.2025).

Diese Rahmenvereinbarungen enthielten Festlegungen u.a. über den Leistungsumfang, den Leistungsgegenstand, den Erfüllungsort, Lieferfristen, Zahlungsbedingungen, Haftungen, Gewährleistungen usw.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO Da das Land Tirol die Beschaffung der Fahrzeuge für den allgemeinen Fuhrpark der Verwaltung überwiegend auf Basis von BBG-Rahmenvereinbarungen entsprechend dem BVergG 2006 abwickelte, empfahl der LRH eine einheitliche Linie und damit die Entscheidung für ein System.

Stellungnahme der Regierung Zur Empfehlung des LRH wird angemerkt, dass es für die Erzielung erheblicher ökonomischer und technischer Vorteile weiterhin sinnvoll erscheint, sich aus beiden zurzeit zur Verfügung stehenden Rahmenverträgen bzw. Rahmenvereinbarungen zu bedienen. Um zum einen flexibel in der Anschaffung sein zu können und zum anderen die preislich günstigeren Ergebnisse erzielen zu können, ist an der jetzigen Vorgehensweise festzuhalten, um den Grundsätzen der Landesverwaltung wie Sparsamkeit und Effizienz bestmöglich entsprechen zu können.

Ankauf von Regierungsfahrzeugen

Grundlagen Gemäß dem Tiroler Landes-Bezügegesetz 1998¹⁵ gebührte dem Präsidenten/der Präsidentin des Tiroler Landtages und den Mitgliedern der Tiroler Landesregierung ein Dienstwagen. Dieses Recht fand auch im Kraftfahrzeugplan und im „Fahrzeugkonzept 2011“ Berücksichtigung.

¹⁴ Die Parteien dieser Rahmenvereinbarung sind einerseits die Republik Österreich, die BBG als zentrale Beschaffungsstelle, sowie alle weiteren Auftraggeber gemäß Drittkundenliste, jeweils als Auftraggeber, sowie andererseits der im Vergabeverfahren ermittelte Bestbieter als Auftragnehmer. Das Land Tirol fiel unter die Drittkunden.

¹⁵ Gesetz vom 11. Dezember 1997 über die Bezüge der obersten Organe des Landes Tirol (Tiroler Landes-Bezügegesetz 1998), LGBl. Nr. 23/1998 idF LGBl. Nr. 9/2020.

Kriterien für den Ankauf	Als Grundlage für den Ankauf der Regierungsfahrzeuge diente dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die hohen Laufleistungen zwischen 30.000 km und 70.000 km pro Jahr.
Nutzungsdauer	Unter Berücksichtigung des technischen Zustandes erfolgte der Austausch der Regierungsfahrzeuge in einem Zyklus von drei bis vier Jahren.
Marken- und Modellauswahl	Gemäß dem „Fahrzeugkonzept 2011“ waren für den/die Landtagspräsidenten/in und die Mitglieder der Tiroler Landesregierung Fahrzeuge der gehobenen Mittelklasse (z.B. Audi A6, BMW 5er - Reihe oder Mercedes E-Klasse) vorgesehen. Die Beschaffung der Regierungsfahrzeuge durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik erfolgte in Abstimmung mit dem jeweiligen Regierungsbüro.
Sachbezug	Der Einbehalt des Sachbezuges, als Kostenbeitrag der Mitglieder der Landesregierung für die Nutzung des jeweiligen Dienstwagens, erfolgte durch die Lohnverrechnung der Abteilung Landesbuchhaltung auf Basis der Bestimmungen des Landes-Bezügegesetzes und der Sachbezugswerteverordnung. ¹⁶
Höchstgrenzen für die Anschaffung	In einem Schreiben vom 18.1.2007 legte das damals für die Fuhrparkverwaltung zuständige Regierungsmitglied die Höchstgrenze für den Anschaffungspreis von Regierungsfahrzeugen auf maximal € 50.000 (brutto) fest. Im Jahr 2008 erfolgte eine Erhöhung auf € 55.000 (brutto). Seit damals erfolgte keine weitere Anpassung. Die Anschaffungspreise der Regierungsfahrzeuge betrugen bis zum Jahr 2018 (in diesem Jahr erfolgte der letztmalige Ankauf der Regierungsfahrzeuge durch das Land Tirol) zwischen € 38.574 und € 56.578. Seit dem Jahr 2019 wurden die Regierungsfahrzeuge geleast (siehe Kapitel „Fahrzeugfinanzierung“).
Anregung	Unter Berücksichtigung der Sicherheits- und Repräsentationsbedürfnisse der Mitglieder der Landesregierung regte der LRH an, die seit 2008 bestehende Höchstgrenze für den Anschaffungspreis von Regierungsfahrzeugen neu festzulegen und zu valorisieren.
Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten	Bis zum Jahr 2017 verfügten die Regierungsfahrzeuge überwiegend über Allrad-Antriebe mit Dieselmotoren. Aufgrund fehlender Fahrzeuge am Markt mit E-Antrieb (mit einer entsprechend hohen Reichweite und einem angemessenen Preis) verfügten alle angeschafften Regierungsfahrzeuge ab dem Jahr 2018, wie bereits dargestellt, über einen Mild-Hybrid Antrieb.

¹⁶ Verordnung über die Bewertung bestimmter Sachbezüge (Sachbezugswerteverordnung), BGBl. II Nr. 416/2001 idF BGBl. II Nr. 221/2020.

Stellungnahme der Regierung *Zur Anregung des LRH wird angemerkt, dass dieser Anregung entsprochen wird, um bei ständig steigenden Preisen qualitativ gleichbleibende Regierungsfahrzeuge anschaffen zu können, welche den Sicherheits- und Nutzungsbedürfnissen entsprechen. Es darf festgehalten werden, dass höhere Anschaffungskosten für Fahrzeuge mit alternativen, ökologisch vertretbaren Antriebssystemen eingeplant und entsprechend in Kauf genommen werden müssen. Erfahrungsgemäß sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen in der Anschaffung wesentlich teurer als Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungstechnologien (Benzin, Diesel).*

Organisation des Ankaufs Der Ankauf der Regierungsfahrzeuge erfolgte im Zeitraum 2015 bis 2020 ausschließlich auf Basis der BBG-Rahmenvereinbarung „Fuhrparkmanagement alternativbetriebener Kraftfahrzeuge“.

Ankauf der Fahrzeuge für die Straßenerhaltung

Grundlagen Beim Ankauf der Fahrzeuge für die Straßenerhaltung berücksichtigte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 die Ergebnisse der Projekte „Betriebliche Straßenerhaltung 2005+“ und „Landesstraßendienst 2020“ sowie den jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen „Fahrzeugplan“.

Bild 2: Fahrzeug der Straßenerhaltung (Quelle: Land Tirol)



Kriterien für den Ankauf Als Grundlage für den Ankauf der Fahrzeuge für die Straßenerhaltung dienten dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Kriterien

- Alter und allgemeiner technischer Zustand, unter Berücksichtigung von außerordentlichen externen Ereignissen und Einflüssen (z.B. Unfälle, übermäßiger Verschleiß im Rahmen einer „Winterstrenge“),
- Art des Einsatzbetriebes (Straßendienst, Wald- und Feldwege, Anhängerbetrieb, schwere und sperrige Landungen, Lang- oder Kurzstreckeneinsatz usw.),

- Höhe der Laufleistung (der Austausch der Nutzfahrzeuge im Straßenerhaltungseinsatz erfolgte durchschnittlich bei rd. 250.000 km),
- Höhe der Einsatzstunde (die Nutzfahrzeuge in der Straßenerhaltung waren jährlich mindestens 1.200 Stunden im Einsatz),
- Ausmaß der Auslastung (bei hohen Auslastungen stiegen grundsätzlich die Reparaturaufwendungen) sowie das
- Erreichen der Nutzungsdauer.

Je höher die Auslastungen der Straßenerhaltungsfahrzeuge waren, desto niedriger war auch die jeweilige Nutzungsdauer aufgrund der höheren mechanischen Beanspruchung.

Umsetzung

Die Berücksichtigung dieser dargestellten Kriterien als Grundlage bei der Kaufentscheidung erfolgte auf Basis von „Fahrzeug- und Gerätebedarfsbesprechungen“. Diese Besprechungen fanden jährlich zwischen den einzelnen Baubezirksämtern, Straßenmeistereien und betroffenen Abteilungen der Gruppe Bau und Technik (als Nutzer) sowie dem im Sachgebiet für den Ankauf von Fahrzeugen und Geräte der Straßenerhaltung zuständigen Mitarbeiter statt.

Dieser Mitarbeiter erhob bei den jeweiligen Nutzern, welcher Austauschbedarf bei den Fahrzeugen und Geräten der Straßenerhaltung auf Basis der dargestellten Kriterien bestand. Zusätzlich überprüften die Mitarbeiter der fünf landeseigenen Betriebswerkstätten die technische Notwendigkeit des Austauschbedarfes der jeweiligen Nutzer.

Zusammengefasst flossen in diese Bedarfserhebung überwiegend Daten über die Nutzungsdauer, die Einsatzstunden, den technischen Zustand, außergewöhnliche Ereignisse (Unfall) und auch die bereits investierten Erhaltungskosten mit ein. Die Hinterlegung, Wartung und Auswertung dieser Daten erfolgten im SAP.

Bewertung

Auf Basis der Daten, die der für die Beschaffung von Fahrzeugen für die Straßenerhaltung zuständige Mitarbeiter erhob, erfasste und auswertete, sowie auf Basis von Informationen und Aufzeichnungen, die von den Leitern der Betriebswerkstätte in Innsbruck und der Betriebswerkstätte in St. Johann i.T. erstellt wurden, stellte der LRH fest, dass das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik diese Kriterien einhielt.

Austauschzyklen

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien stellten sich die im Projekt „Landesstraßendienst 2020“ empfohlenen Austauschzyklen für Fahrzeuge der Straßenerhaltung im Zeitraum 2015 bis 2020 wie folgt dar:

Tab. 8: Austauschzyklen bei Fahrzeugen der Straßenerhaltung
 (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zum Stand 31.12.2020)

Fahrzeuge der Straßenerhaltung	Austauschzyklen in Jahren
Kleintransporter (Pritschen- und Kastenwagen, Doppelkabinen-Transporter)	7
Lastkraftwagen über 3,5 t	12
Unimog, Traktoren	15
Kehrmaschinen, Mähgeräte, Streuautomat	15
Radlader, Schneepflüge, Fräsen	18

Bewertung

Auf Basis von Daten, Aufzeichnungen und Informationen des für die Beschaffung von Fahrzeugen für die Straßenerhaltung zuständigen Mitarbeiters stellte der LRH fest, dass sich das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik an diese Empfehlung für die Austauschzyklen hielt. Der Austausch der Fahrzeuge am Ende der Nutzung basierte auf

- wirtschaftlichen Kennzahlen (Reparaturaufwand im Verhältnis zu den Anschaffungskosten usw.) und auf
- technischen Entwicklungen (Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen, verbesserte Qualität der Konstruktionen usw.).

Dies verhinderte eine kostenintensive und arbeitsaufwändige Überholung einzelner Fahrzeuge im Fuhrpark der Straßenerhaltung und reduzierte daher auch den Investitionsbedarf des Landes Tirol.

Eine jährliche Überwachung der angefallenen Reparaturkosten im Fuhrpark der Straßenerhaltung führte dazu, dass das Sachgebiet Fuhrpark- und Maschinenlogistik überdurchschnittlich reparaturbelastete Fahrzeuge als „Kostentreiber“ erkannte und solche Fahrzeuge, früher aber auch später als im dargestellten Austauschzyklus vorgesehen, austauschte.

In diesem Zusammenhang erhob der LRH als Beispiele für eine Verlängerung der Nutzungsdauer

- eine Fräse (Baujahr 1999, diese stand aufgrund des guten Zustandes und damit uneingeschränkter Nutzungsmöglichkeit noch im Einsatz),
- einen Pritschenwagen (Baujahr 2013, dieser stand aufgrund der geringen Laufleistung und der geringen Wartungskosten noch im Einsatz),
- einen Schneepflug (Baujahr 2000, aufgrund der unfallfreien Nutzung und des geringen Verschleißes erfolgte der Austausch erst im Jahr 2022) und
- einen Streuautomaten (Baujahr 2004, aufgrund des geringen Verschleißes erfolgte der Austausch ebenfalls erst im Jahr 2022).

	Im Gegensatz dazu erfolgte der Austausch eines Pritschenwagens (Baujahr 2015) bereits vor der (theoretischen) Austauschzeit. Der Grund dafür war die hohe Laufleistung und der schlechte technische Zustand dieses Fahrzeuges.
Marken- und Modellauswahl	Auch bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen für die Straßenerhaltung (überwiegend bei Kleintransportern und bei Lastkraftwagen über 3,5 t) verfolgte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Strategie einer möglichst „einheitlichen Marken- und Modellauswahl“.
Organisation des Ankaufs	Der Ankauf von Nutzfahrzeugen für die Straßenerhaltung erfolgte im Zeitraum 2015 bis 2020 ausschließlich auf Basis von BBG-Rahmenvereinbarungen. Die Regelung des Beschaffungsvorganges, die Rechte und Pflichten, die Zahlungsbedingungen usw. sind bei Fahrzeugen der Straßenerhaltung in den Rahmenvereinbarungen • „Lkw inklusive Anbaugeräte und Ausbauten“, • „Unimog inklusive Anbaugeräte und Ausbauten“ sowie • „Traktoren und Kommunalfahrzeuge inklusive Anbaugeräte und Ausbauten“ festgelegt. Beim Erwerb der Nutzfahrzeuge über diese BBG-Rahmenvereinbarungen bestand seitens des Landes Tirol die Möglichkeit, bestimmte Modelle mit speziellen, den Erfordernissen des Landes Tirol entsprechenden Ausstattungsdetails oder Zusatzausrüstungen zu beschaffen.
Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten	Im überprüften Zeitraum erfolgte der Betrieb von Fahrzeugen im Rahmen der Straßenerhaltung nahezu ausschließlich mit Diesel. Nach Auskunft des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik berücksichtigte die BBG bei der Fahrzeugbeschaffung, neben den technischen Erfordernissen, auch einen möglichst geringen CO₂-Ausstoß. Als Mindestgrenze dafür galten die zum Zeitpunkt der Anschaffung geltenden gesetzlich vorgeschriebenen Abgasnormen.
Einflussmöglichkeit des Landes Tirol	Um die Erfordernisse des Landes Tirol im Rahmen des Beschaffungsprozesses der BBG zu gewährleisten, war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Arbeitsausschuss „Fahrzeug und Geräte der Straßenerhaltung“ der „Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr“ als Mitglied vertreten. In diesem Arbeitsausschuss wurden technische Anforderungen, Richtlinien und technische Standards erarbeitet und bei den Ausschreibungen der BBG berücksichtigt.

Durch die Mitgliedschaft des Landes Tirol in diesem Arbeitsausschuss waren

- ein stetiger Informationsaustausch über technische Entwicklungen bei den Fahrzeugen der Straßenerhaltung sowie
- eine Mitarbeit und Einflussnahme auf die Leistungsbeschreibungen im BBG-Ausschreibungsprozess, beispielsweise im Zusammenhang mit den tirolspezifischen Erfordernissen im Winterdienst,

möglich.

5.4. Fahrzeugfinanzierung

Ausgangslage

Die Beschaffung von Fahrzeugen verursachte jährlich Ausgaben zwischen 1,9 Mio. € (im Jahr 2020) und 2,7 Mio. € (im Jahr 2015). Im Zeitraum 2015 bis 2020 verursachte die Fahrzeugbeschaffung für den Landesfuhrpark (Allgemeine Verwaltung und Straßenerhaltung) Gesamtausgaben iHv rd. 14,6 Mio. €.

Der überwiegende Teil dieser Gesamtausgaben (98 % oder rd. 14,2 Mio. €) betraf den Ankauf der Fahrzeuge. Nur zu einem geringen Teil (2 % oder rd. € 340.000) erfolgte die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung durch das „Operating Leasing“.

Eigentumsverhältnisse

Eigentums-
verhältnisse
beim Kauf

Beim dargestellten Ankaufsprozess (Bedarfserhebung, Ausschreibung, Bestellung, Lieferung, Bezahlung und Inbetriebnahme) erwarb das Land Tirol Eigentum an den Fahrzeugen.

Zusätzlich hatte das Land Tirol auch sämtliche laufende Instandhaltungskosten (beispielsweise für Service- und Wartungsleistungen, Ersatzteile bei Verschleiß, Reparaturen nach Unfällen, Neubereifungen usw.) zu tragen. Für die Durchführung der Instandhaltungen dieser Landesfahrzeuge war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik verantwortlich.

Eigentums-
verhältnisse
beim Leasing

Bei der Fahrzeugfinanzierung durch das „Operating Leasing“ erfolgte keine Eigentumsübertragung an das Land Tirol. Bei dieser Leasingform kaufte der Leasinggeber (Bank) die Fahrzeuge an und vermietete (verleaste) diese an den Leasingnehmer (Land Tirol) weiter.

Die Anschaffungskosten hatte der Leasinggeber als Eigentümer zu tragen. Im Jahr 2018 wurden die Regierungsfahrzeuge ohne Wartungsvertrag und ab dem Jahr 2019 immer inklusive Wartungsvertrag geleast. Für die Durchführung der Instandhaltung der an das Land Tirol verleasteen Fahrzeuge war somit ab 2019 der Leasinggeber verantwortlich. Mit Stand März 2022 war kein Regierungsfahrzeug ohne Wartungsvertrag mehr im Einsatz.

Anzahl, Auswahl und Inhalte der Leasingverträge

Anzahl

Mit Stand 31.12.2020 besaß das Land Tirol insgesamt 35 Leasingverträge (9 Verträge für Regierungsfahrzeuge, 19 Verträge für Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung mit E-Antrieb und 7 Verträge für sonstige Fahrzeuge) mit Leasinggebern.

Auswahl des Leasinggebers	Die Auswahl der Leasinggeber erfolgte im Zeitraum 2018 bis 2020 auf Basis von BBG-Rahmenvereinbarungen „Fuhrparkmanagement alternativbetriebener Kraftfahrzeuge – Leasing“ und „Fuhrparkmanagement Direktabruf – Leasing und Sofortkaufoption“. Die Auswahl der Bank erfolgte durch die BBG. Diese war gemäß der Rahmenvereinbarung verpflichtet, das Ausschreibungsverfahren zu dokumentieren. Auf Basis dieser Dokumentation überprüfte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Einhaltung des Bestbieterprinzips.
Inhalte der Leasingverträge	Die zwischen dem Land Tirol und der ausgewählten Bank abgeschlossenen Leasingverträge enthielten Bestimmungen über die Laufzeit, Leasingraten, Zahlungskonditionen, Kostenübernahmen und Dienstleistungen am Fahrzeug (Wartung, Reifen usw.).
Laufzeiten	Drei Leasingverträge für Regierungsfahrzeuge verfügten über eine Laufzeit von einem Jahr und bei sechs Regierungsfahrzeugen von zwei Jahren. Die geringen Laufzeiten der Leasingverträge bei den Regierungsfahrzeugen von maximal zwei Jahren waren in der hohen Jahreskilometerleistung von bis zu 70.000 km begründet. Die Laufzeit der Leasingverträge bei den Fahrzeugen der Allgemeinen Verwaltung mit E-Antrieb betrug vier Jahre. Das Land Tirol verfolgte dabei das Ziel, kurzfristig (innerhalb von maximal vier Jahren) auf technische Fortentwicklungen (u.a. bei der Reichweite oder bei der Auflade- und Batterie-Technologie) reagieren zu können.
Leasingraten	Die vom Leasinggeber festgelegte Höhe der Leasingrate erfolgte auf Basis des Anschaffungspreises¹⁷ und überwiegend auf Basis der vertraglich festgelegten maximalen Laufleistung. Die in den Jahren 2019 und 2020 vom Land Tirol angewiesenen Leasingraten verursachten Aufwendungen iHv insgesamt rd. € 340.000. Davon betrafen rd. € 195.000 (57 % der gesamten Leasingaufwendungen) die Zahlungen von Leasingraten für Regierungsfahrzeuge. Die Leasingraten für diese geleasten Regierungsfahrzeuge betrugen zwischen € 9.006 und € 18.735 pro Jahr und Fahrzeug.
Kostenvergleich	Die bis zum Jahr 2018 angekauften Regierungsfahrzeuge verursachten pro Jahr variable Kosten (ohne Anschaffungskosten) iHv rd. € 140.000. Die variablen Kosten enthielten Jahresreparatur- und Servicekosten, Jahrestreibstoffkosten, Jahresunfallinstandhaltungskosten und sonstige Kosten (Maut, Waschen usw.).
Bewertung	Nach Ansicht des LRH lagen die Vorteile des „Operating Leasing“ darin, dass die Festlegung der Laufzeiten, der voraussichtlichen Laufleistungen und die Leasingratenhöhen zu Vertragsbeginn erfolgten. Damit waren für den Leasingnehmer Land Tirol die Kosten der Fahrzeuge über die Laufzeit bekannt und damit kalkulierbar. Durch die Rückgabemöglichkeit des Fahrzeugs am Vertragsende bestand auch kein Wiederverkaufs- oder Verwertungsrisiko.

¹⁷ Der Anschaffungspreis ergab sich aus dem Listenpreis abzüglich einem Rabatt sowie abzüglich vom Fahrzeughersteller angesetzten Wiederverkaufswert. Dieser lag jedoch über der damaligen Kostengrenze von € 55.000 brutto.

Kritik – Leasingfinanzierung war kalkulierbar aber teuer

Der LRH kritisierte jedoch, dass die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung durch Operating Leasing, im Vergleich zur bis zum Jahr 2018 durchgeführten Fahrzeugbeschaffung durch Ankauf, höhere Gesamtkosten für das Land Tirol verursachte. Die an den Leasinggeber zu entrichtenden Leasingraten waren um durchschnittlich 20 % höher als jene Kosten, die beim Ankauf und beim laufenden Betrieb vom Land Tirol als Fahrzeugeigentümer zu leisten gewesen wären.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO

Aufgrund der höheren Kosten von Leasingfinanzierungen, keinen Einnahmen aus dem Verkauf und des steigenden Anteils der Fahrzeuge mit E-Antrieb im Landesfuhrpark (unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten technischen Weiterentwicklungen) empfahl der LRH, vermehrt Fahrzeuge durch Ankäufe seitens des Landes Tirol zu beschaffen. Dies würde auch die Auslastung der landeseigenen Betriebswerkstätten (inklusive der auf dem neuesten Stand der E-Technologie errichteten Betriebswerkstätte in Innsbruck) sicher stellen.

Stellungnahme der Regierung

Der Empfehlung Fahrzeuge mit E-Antrieb grundsätzlich anzukaufen anstatt zu leasen wird bereits entsprochen. Eine Ausnahme stellen die Regierungsfahrzeuge dar, da diese Fahrzeuge eine besonders hohe Kilometerleistung zu erbringen haben und dementsprechend nach kurzer Zeit bereits hohe Service- bzw. Betriebskosten anfallen würden, welche durch die Leasingvariante und den damit verbundenen Fahrzeugtausch nach jeweils zwei Jahren hintangehalten werden können. Insgesamt ist es somit für das Land Tirol die kostensparendere Betriebsvariante von Fahrzeugen dieser Fahrzeugklasse und Funktion. Ein weiterer Vorteil durch einen engmaschigen Fahrzeugtausch ist, dass auf neueste Technologien der Antriebssysteme eingegangen und reagiert werden kann.

Replik

Unbestritten haben die Regierungsfahrzeuge eine besonders hohe Kilometerleistung. Die Erhebungen des LRH ergaben jedoch, dass die Kosten des Operating-Leasings um rd. 20 % höher als jene Kosten waren, die bei Ankauf und laufendem Betrieb vom Land Tirol zu leisten gewesen wären. Der LRH verbleibt deshalb bei seiner Kritik und seiner Empfehlung.

5.5. Fahrzeugnutzung

Grundlagen

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik war zusätzlich zur Beschaffung auch für die Organisation der Nutzung zuständig. Dabei war es beim Vollzug an die bereits dargestellten LAD-Erlässe „Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten“ (Nr. 3) und „Dienstkraftfahrzeuge, Maschinen und Geräte, Springerbetrieb und Fahrdienst“ (Nr. 41) gebunden. Diese LAD-Erlässe enthielten Bestimmungen u.a. über die Nutzung von

- Fahrzeugen der Allgemeinen Verwaltung,
- Poolfahrzeugen,
- Springerfahrzeugen und
- Privatfahrzeugen auf Basis von Kilometerkontingenten.

Fahrzeugnutzung durch die Allgemeine Verwaltung

Ausgangslage	Wie bereits dargestellt verfügte die Allgemeine Verwaltung mit Stand 31.12.2020 über einen Fahrzeugbestand von 489 Fahrzeugen (Personenkraftwagen und Kombis, Kleintransporter, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sonder-Kfz). Die Nutzung der Personenkraftwagen und Kombis erfolgte durch Organisationseinheiten des Amtes der Tiroler Landesregierung (z.B. Abteilung Landesveterinär- direktion, Abteilung Landessanitätsdirektion), durch die Bezirkshauptmannschaften sowie durch die Mitglieder der Tiroler Landesregierung. Kleintransporter, Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sonder-Kfz (Kehrmaschinen, Gabelstapler, Feuerwehrfahrzeuge usw.) setzte das Land Tirol in den LLA, in der Gruppe Bau und Technik (z.B. in den Baubezirksämtern), in der Gruppe Forst (z.B. in den Landesforstgärten) sowie in der Gruppe Agrar (z.B. im Maschinenhof Agrartechnik) ein.
Festlegungen über die Nutzung	Die NutzerInnen dieser Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung hatten auch die Festlegungen über • die Führung von Fahrtenbüchern und über • Voraussetzungen für Heimfahrten mit Dienstfahrzeugen einzuhalten.
Fahrtenbücher	Die Führung und Form eines Fahrtenbuches waren in den Benützungsvorschriften für Dienstkraftfahrzeuge im LAD-Erlass Nr. 41 geregelt. Demnach waren die Eintragungen ins Fahrtenbuch grundsätzlich vor Fahrtantritt und am Ende der Fahrt vorzunehmen.
Inhalte	Die Lenker von Dienstfahrzeugen hatten im Fahrtenbuch bestimmte Eintragungen, wie Datum, tatsächliche Abfahrts- und Ankunftszeit, Kilometerstand, eventuelle Tankungen, Fahrtstrecke und Fahrtteilnehmer, vorzunehmen und waren durch eigenhändige Unterschrift zu bestätigen. Die jeweiligen Fahrtenbücher waren bis längstens 5. dem Folgemonat bei der jeweiligen Dienststelle abzugeben und von dieser auf die Dauer von sieben Jahren aufzubewahren.
Regelung für Regierungsfahrer	Analog zu den Bestimmungen zur Führung von Fahrtenbüchern im Rahmen der Nutzung von Dienstfahrzeugen galten für die Regierungsfahrer insofern Sonderregelungen, als diese seit dem Jahr 2005 keine konkreten Angaben der Reiseziele angeben müssen. Zur Kontrolle und Überwachung waren die Regierungsfahrer jedoch verpflichtet, am Ende des Monats Reiseabrechnungen an die jeweiligen Regierungsbüros zu übermitteln. Nach Überprüfung durch die jeweiligen Regierungsbüros erfolgte deren Freigabe.

Bewertung	Der LRH vertrat die Ansicht, dass das Fahrtenbuch grundsätzlich eine wichtige Grundlage für die wirtschaftliche Führung des Fuhrparks war. Der LRH stellte fest, dass die Führung der Fahrtenbücher sorgsam, chronologisch und vollständig erfolgte. Auch die Überwachung und Kontrolle der Regierungsfahrer war gewährleistet.
Heimfahrten	Nach Beendigung von Dienstfahrten waren die Dienstfahrzeuge auf den dafür vorgesehenen Plätzen abzustellen. Wenn dies nicht zweckmäßig oder zumutbar war (z.B. Beginn oder Ende der Dienstfahrt zu ungewöhnlicher Zeit), waren die Dienststellenleiter berechtigt, im Einzelfall Ausnahmen zu genehmigen.
Regelungen für Abstellungen zu Hause	Die Genehmigung Dienstfahrzeuge zu Hause abstellen zu dürfen war an die nachfolgenden Ausnahmeregelungen und Bedingungen gebunden: • zeitlich, örtlich und 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). Zusammengefasst waren die Genehmigungen ausschließlich personenbezogen, einem bestimmten Fahrzeug zugeordnet, zeitlich (z.B. für die Dauer des Bestehens einer bestimmten Baustelle) und örtlich befristet (z.B. für den Einsatz in einem bestimmten Forstbezirk). Bei der Befristung hatte der Vorgesetzte jeweils zu prüfen, ob die Einsatzstelle vom Wohnort aus tatsächlich schneller oder, wenn unwesentlich langsamer, auf einem direkteren Weg als von der Dienststelle oder vom Ort des Abstellplatzes aus zu erreichen war.
Nachfrage	Für die Umsetzung dieser Ausnahmeregelungen war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik verantwortlich. Diese Ausnahmeregelungen betrafen im Zeitraum 2015 bis 2020 insgesamt rd. 200 MitarbeiterInnen der Abteilung Allgemeine Bauangelegenheiten, Abteilung Geoinformation, Abteilung Ländlicher Raum, Abteilung Forstorganisation, Abteilung Wasserwirtschaft (Sachgebiet Hydrographie und Hydrologie), Abteilung Landesstraßen und Radwege (Sachgebiet Straßenerhaltung) sowie fünf Baubezirksämter, die Dienstfahrzeuge zu Hause abstellen durften.

Bewertung	Der LRH vertrat die Ansicht, dass sich die Vorgangsweise - in begründeten Ausnahmefällen - die generelle Genehmigung zu erteilen, Dienstfahrzeuge einzelner DienstnehmerInnen bei Beendigung des Dienstes nicht bei der Dienststelle, sondern bei sich zu Hause abzustellen, bewährte. Die Rechtfertigung für diese Ausnahmen lag auch darin, als sich die „Mit-nach-Hause-Nahme“ des Dienstfahrzeuges • aus der Art der Dienstverrichtung und der Funktion der DienstnehmerIn (z.B. Bereitschaftsdienst für Notfälle) sowie • aus einem Zeitgewinn hinsichtlich der Dienstleistung der DienstnehmerIn während der Normalarbeitszeit durch den Wegfall der An- und Abfahrtszeiten zum Ort der Dienstverrichtung ergab. Nutzung als Poolfahrzeuge
Ausgangslage	Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik setzte im Zeitraum 2015 bis 2020 insgesamt 76 Fahrzeuge aus dem Fuhrpark der Allgemeinen Verwaltung (Personenkraftwagen und Kombis) als „Poolfahrzeuge“ - im Rahmen eines „Pool-systems“ - ein. Die Einführung dieses Poolsystems erfolgte im Jahr 2011. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik nahm dabei „poolfähige“ Fahrzeuge (Fahrzeuge ohne spezielle Aufbauten oder Spezialausstattungen) aus der bisher üblichen Zuteilung an die jeweiligen Organisationseinheiten heraus und wies diese dem neu gebildeten Fahrzeugpool zu. Die Gesamtanzahl an Personenkraftwagen und Kombis im Kraftfahrzeugplan änderte sich dadurch jedoch nicht.
Ziele	Durch dieses Poolsystem sollten eine • bessere Erreichbarkeit und Verfügbarkeit der Dienstfahrzeuge für Bedienstete, • einfache Handhabung des Reservierungsvorganges, • automatisierte Dokumentation der Nutzung, • Minimierung der Stehzeiten, • Verbesserung der Auslastung von Dienstfahrzeugen der Verwaltung sowie eine • Jahreslaufleistung von 22.500 km pro Poolfahrzeug erreicht werden.
Bessere Verfügbarkeit	Die Standorte dieser Poolfahrzeuge befanden sich in der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck, im Amtsgebäude Herrengasse (Landesbaudirektion) sowie im Landhaus 1 und im Landhaus 2. Damit war die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit für den überwiegenden Teil der Bediensteten der Allgemeinen Verwaltung gegeben.

Einfache Handhabung des Reservierungsvorganges

Die Fahrzeugreservierung erfolgte elektronisch durch die FahrzeugnutzerInnen mittels einer zusätzlichen Funktion im „Elektronischen Dienstreisemanagement (EDM)“¹⁸. Das System erkannte bei der Reservierung anhand der Personalnummern die Adresse des Arbeitsplatzes der FahrzeugnutzerInnen. Daraufhin erfolgte die Zuweisung eines freien Fahrzeuges aus dem nächstgelegenen Poolstandort.

An den vier Poolstandorten waren Schlüsselkästen, kombiniert mit Terminals, montiert. Über den EZE-Chip erhielten die FahrzeugnutzerInnen den Schlüssel für das reservierte Fahrzeug (mit der Auswahlmöglichkeit von Fahrzeugen mit größerer Ladekapazität). Bei der Rückkehr erfolgte die Identifikation wiederum über den EZE-Chip.

Der LRH stellte fest, dass bei den Reservierungsvorgängen nur eine geringe Anzahl von Fehlermeldungen auftraten. Die Reservierungs- und Rückgabevorgänge erfolgten somit betriebssicher.

Automatisierte Dokumentation der Nutzung,

Bei der Schlüsselrückgabe hatten die FahrzeugnutzerInnen den Kilometerstand und Angaben über den Fahrzeugzustand in die Terminals der jeweiligen Standorte einzugeben.

Der LRH stellte fest, dass aufgrund der automatisierten Dokumentation Auswertungen der Kilometerleistungen und Anzahl der Buchungen für die Ermittlung der Auslastung inklusive Stehzeiten der Poolfahrzeuge an den jeweiligen Standorten möglich waren.

Kilometerleistungen

Die durchschnittliche Jahreslaufleistung betrug pro Poolfahrzeug rd. 12.100 km. Der LRH stellte fest, dass mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung im Ausmaß von 12.100 km das angestrebte Ziel von 22.500 km bei Einführung des Poolsystems nicht erreicht wurde.

Anzahl der Buchungen

Insgesamt waren bei den 76 Poolfahrzeugen an den vier Standorten die nachfolgende Anzahl an Buchungen und Betriebstagen sowie die Höhe der Auslastung pro Poolfahrzeug festzustellen:

Tab. 9: Buchungen, Betriebstage und Auslastung der Poolfahrzeuge
 (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik mit Stand 31.12.2020)

Poolstandorte	Anzahl der Poolfahrzeuge	Buchungen pro Jahr	Buchungen pro Poolfahrzeug	Betriebstage pro Poolfahrzeug	Auslastung pro Poolfahrzeug
BH Innsbruck	10	1.014	101	100	40 %
Herrengasse	18	1.540	86	90	36 %
Landhaus 1	15	2.089	139	140	56 %
Landhaus 2	33	3.897	118	120	48 %

¹⁸ Bei EDM handelte es sich um ein EDV-Programm, mit dem eine papierlose und einheitliche Abwicklung des gesamten Dienstreiseprozesses für Landesbedienstete geschaffen wurde.

Auslastung	Bei 250 Arbeitstagen im Jahr war jedes Poolfahrzeug durchschnittlich nur an 113 Tagen in Betrieb. Dies entsprach damit einer Auslastung von durchschnittlich 45 %.
Bewertung	Der LRH stellte fest, dass die Ziele bessere Erreichbarkeit und Verfügbarkeit, einfache Handhabung des Reservierungsvorganges und eine automatisierte Dokumentation der Nutzung erreicht, jedoch die Ziele Minimierung der Stehzeiten durch die Erhöhung der Betriebstage, Verbesserung der Auslastung und eine Jahreslaufleistung von 22.500 km pro Poolfahrzeug nicht erreicht werden konnten.
Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO	Aufgrund der hohen Stehzeiten und der geringen Laufleistung der Poolfahrzeuge empfahl der LRH Maßnahmen zu setzen, um die Auslastung und die Nachfrage nach den Poolfahrzeugen zu erhöhen. Diese Maßnahmen könnten beispielsweise eine Reduktion der Anzahl an Fahrzeugen sowie eine Analyse der Standorte beinhalten. Weiters könnte auch die Reduktion des Kilometerkontingents für die Verwendung von privaten Fahrzeugen die Nachfrage nach den 76 Poolfahrzeugen erhöhen.
Stellungnahme der Regierung	<i>Der Empfehlung des LRH wird Rechnung getragen und ist Gegenstand fortlaufender Evaluierungen.</i> <i>Die Tiroler Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 9. November 2021 im Rahmen des jährlichen Kraftfahrzeugplanes das Kilometerkontingent für die Verwendung von privaten Fahrzeugen für die Jahre 2022 und 2023 weiter gesenkt. Im Jahr 2021 wurde eine Gesamtsumme von 966.850 Kilometern (inkl. Reserve) beschlossen und für das Jahr 2022 um 267.200 Kilometer auf 699.650 (inkl. Reserve) gesenkt. Auch für das Jahr 2023 wurde eine darüberhinausgehende Reduktion in Höhe von 28.000 Kilometer (inkl. Reserve) beschlossen. Sihin beträgt die Gesamtsumme für das Jahr 2023 671.650 Kilometer (inkl. Reserve).</i> <i>Darüber hinaus wird festgehalten, dass eine hundertprozentige Auslastung des Fahrzeugpools unmöglich ist. Dazu darf angemerkt werden, dass die Auslastung der Poolfahrzeuge naturgemäß je nach Monat und Jahreszeit divergiert. Dies begründet sich einerseits mit Urlaubszeiten und andererseits mit jahreszeitbedingten Außendiensten des Amtes.</i> <i>Die durch die Evaluierung des Fahrzeugpools und den damit bis dato verbundenen Abbau von Poolfahrzeugen aufgrund geringer Auslastung eingesparten Budgetmittel werden für die Anschaffung von höherpreisigen Fahrzeugen mit E-Antrieb verwendet. Somit wird der Fahrzeugpool effizienter bei gleichzeitigem ökologischen Mehrwert. Bis auf Weiteres werden durch diese Vorgehensweise und die Poolbewirtschaftung für die langfristige Umstellung des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge keine zusätzlichen Budgetmittel benötigt.</i>

Nutzung als Springerfahrzeuge

Ausgangslage	Für den allgemeinen Fahrbetrieb standen im Zeitraum 2015 bis 2020 insgesamt 12 Fahrzeuge (Fahrzeuge der unteren Mittelklasse, der Mittelklasse und der oberen Mittelklasse, Kombis, Busse, Kleintransporter) als Springerfahrzeuge zur Verfügung.
Bereitstellung	Für diese Fahrzeuge waren sechs Springerfahrer im Einsatz. Diese Fahrer waren nicht den Mitgliedern der Tiroler Landesregierung oder der Präsidentin des Tiroler Landtages zugeteilt, sie hatten jedoch auch Vertretungsfahrten bei Abwesenheiten (Krankheiten usw.) für die fix zugeteilten Fahrer durchzuführen. Die Bereitstellung der Springerfahrzeuge erfolgte an alle Landesbediensteten (zusätzlich zu den zugewiesenen Dienstfahrzeugen und den Poolfahrzeugen) mit oder ohne Fahrer. Die Springerfahrzeuge waren jedoch grundsätzlich selbst zu lenken (so genannte „Selbstfahrer“). Die Anforderung eines Springerfahrzeuges mit Fahrer war nur in besonders begründeten Fällen (z.B. lange Verhandlungen, besondere Repräsentationsgründe, lange Anfahrtswege) möglich.
Organisation	Die Dienstwagenanforderungen waren schriftlich an das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zu richten, das auch die Einteilung der Fahrer für einen bestimmten Wagen des allgemeinen Fahrbetriebes (Springer) traf.
Nachfrage	Jährlich wurden die Springerfahrzeuge durchschnittlich 1.500 Mal gebucht. Diese Buchungen verteilten sich auf Abwesenheitsvertretungen von Regierungsfahrern, Dienstwagenanforderungen mit Springerfahrern und Dienstwagenanforderungen als SelbstfahrerInnen:

Tab. 10: Buchungen der Springerfahrzeuge (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zum Stand 31.12.2020)

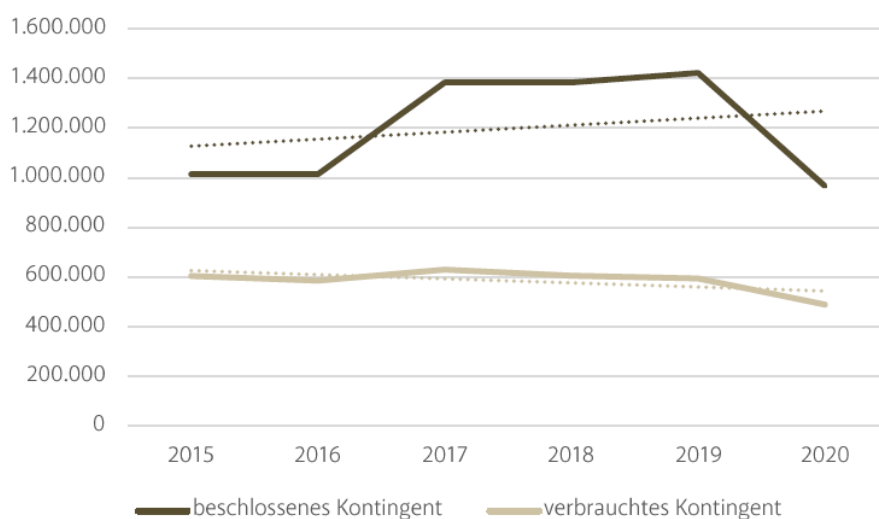
Springerfahrzeuge	Buchungen pro Jahr
Vertretungen für Regierungsfahrer	280
Fahren mit Springerfahrer	460
SelbstfahrerInnen	780
Summe	1.520

Bewertung	Mit dieser jährlichen Anzahl von Springerfahrzeuganforderungen erzielte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bei 250 Arbeitstagen eine Auslastung von nur 50 % pro Jahr.
Anregung	Aus diesem Grund regte der LRH an, die Anzahl der Springerfahrzeuge zu reduzieren, um deren Auslastung zu erhöhen.

Nutzung der Privatfahrzeuge auf Basis von Kilometerkontingenten

Ausgangslage	Die Tiroler Landesregierung beschloss im Rahmen des jährlichen Kraftfahrzeugplanes ein Kilometerkontingent für die Verwendung von privaten Fahrzeugen für Organisationseinheiten des Amtes der Tiroler Landesregierung, Bezirkshauptmannschaften sowie Betriebe und Anstalten des Landes Tirol. Dieses Kontingent war grundsätzlich unüberschreitbar. Die Festlegung des Kilometerkontingents sollte grundsätzlich als ein (transparentes) Regulativ und Entscheidungsgrundlage zum Einsatz von Dienstfahrzeugen oder privaten Fahrzeugen dienen.
Verteilung	Die jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen Kilometerkontingente verteilten sich mit rd. 350.000 km auf die Gruppe Bau und Technik, mit rd. 150.000 km auf die Bezirkshauptmannschaften sowie mit jeweils rd. 100.000 km auf die Allgemeine Verwaltung, die Gruppe Forst, die Gruppe Agrar, Anstalten und Betriebe des Landes Tirol.
Organisation	Anträge für die Bereitstellung des Jahreskilometerkontingentes waren von den Organisationseinheiten des Landes Tirol bei der Abteilung Organisation und Personal begründet einzubringen. Für den Zeitraum 2015 bis 2020 stellte sich die Entwicklung des beschlossenen Jahreskilometerkontingentes im Vergleich zu den jährlich für die Nutzung von privaten Fahrzeugen verbrauchten Kilometerleistungen wie folgt dar:

Diagr. 1: Beschlossene und verbrauchte Kilometerkontingente für die Nutzung von privaten Fahrzeugen (Beträge in km; Quellen: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und Abteilung Organisation und Personal)



Im Diagramm ist ersichtlich, dass das beschlossene Kilometerkontingent tendenziell im Steigen und das verbrauchte Kilometerkontingent tendenziell im Sinken begriffen war. Im überprüften Zeitraum wurden zwischen 410.000 km (im Jahr 2015) und 828.000 km (im Jahr 2019) nicht verbraucht. Aufgrund einer Reduktion der beschlossenen Kilometerkontingente im Jahr 2020 reduzierten sich die nicht verbrauchten Kontingente wiederum auf rd. 480.000 km.

5.6. Fahrzeugverkauf

Nicht mehr genutzte Fahrzeuge, Maschinen und Geräte veräußerte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik über

- Versteigerungen im Herbst jedes Jahres und über
- Verkäufe an die Abteilung Soziales für die „Bosnienhilfe“.

Versteigerungen

Versteigerungs-
bedingungen

Die Versteigerungen führte ein gewerblicher Auktionator durch. Dieser durch die Einholung mehrerer Angebote ermittelte Auktionator war auch zur Bekanntmachung der Versteigerung und zur Erstellung eines Katalogs verpflichtet.

Die ErsterInnen eines Artikels bezahlten 122 % der Versteigerungssumme (inkl. 22 % ErsterInnengebühr). Davon verblieben dem Land Tirol als Auftraggeber 112 % der Versteigerungssumme. Der Verkauf der Gegenstände erfolgte „so wie diese stehen und liegen“, eine Gewährleistung wurde zudem ausgeschlossen. Die erstandenen Gegenstände waren sofort bar zu bezahlen, Schecks benötigten eine Deckungsbestätigung.

Versteigerungserlöse

Im Zeitraum 2015 bis 2020 erzielte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik aus der Versteigerung von 45 bis 80 Fahrzeugen pro Jahr (Pkw, Lkw, Transporter und Zugfahrzeuge) Erlöse im Gesamtausmaß von rd. 2,1 Mio. €. Diese jährlichen Versteigerungserlöse verteilten sich wie folgt auf die Jahre 2015 bis 2020:

Tab. 11: Versteigerungserlöse (Beträge in €; Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Versteigerungserlöse	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Fahrzeuge	326.318	377.000	331.988	211.387	494.943	327.555

Bewertung

Der LRH stellte fest, dass sich die Versteigerung von nicht mehr genutzten Fahrzeugen, Maschinen und Geräten zu den gegebenen Konditionen bewährte, da keine Gewährleistungsansprüche des Meistbietenden bestanden und so Mängelrügen, und allfällige Gerichtsverfahren vermeidbar waren. Zudem war der Aufwand des Verwaltungspersonales im Rahmen der Versteigerungsabwicklung gering.

Diese Art der Anlagenveräußerung war somit zweckmäßig, da es dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ermöglichte, mit einem minimalen Verwaltungsaufwand angemessene Erlöse aus dem Verkauf zu erzielen.

Budgetierung der erzielten Erlöse Der LRH stellte fest, dass das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im überprüften Zeitraum aus der Versteigerung von Landesfahrzeugen jährlich zwischen rd. € 210.000 (im Jahr 2018) und rd. € 495.000 (im Jahr 2019) vereinnahmte.

Kritik – keine Budgetierung Der LRH kritisierte, dass das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik diese Versteigerungserlöse nicht budgetierte.

Anregung Um den Grundsatz der Budgetwahrheit zu entsprechen, regte der LRH an, die Versteigerungserlöse im Rahmen der Erstellung des Voranschlages des Landes Tirol zu budgetieren.

Stellungnahme der Regierung Zur Anregung des LRH wird festgehalten, dass eine genaue Budgetierung der durch die Versteigerung erzielten Erlöse nur sehr schwer möglich ist. Einerseits kann die Anzahl der versteigerten Fahrzeuge bzw. Exponate bei der Budgeterstellung nicht beziffert werden, da es häufig zu unvorhergesehenen Schäden an Fahrzeugen, Maschinen und Geräten kommt, wodurch diese unvorhergesehen zum Verkauf kommen bzw. eine Wertminderung erfahren und andererseits kann die Höhe der zu erzielenden Versteigerungssumme nicht vorhergesehen werden. Die Versteigerungssumme ist von vielen Faktoren abhängig, wie z.B. der Marktpreisentwicklung, der Verfügbarkeit von neuen Fahrzeugen, Zustand der Fahrzeuge usw. (Angebot und Nachfrage). Um der Anregung des LRH zu entsprechen, wird in Zukunft ein Mittelwert der Versteigerungserlöse aus den letzten fünf Jahren budgetiert.

Verkäufe im Rahmen der „Bosnienhilfe“

Ausgangslage Bis zum Jahr 2001 verkaufte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik sämtliche ausgemusterte Fahrzeuge des Landes Tirol ausschließlich im Versteigerungsweg. Mit Schreiben vom 31.10.2001 stimmte der Landeshauptmann zu, dass die Beschaffung von ausgeschiedenen Fahrzeugen und Geräten des Landes Tirol „für Rückkehrer- und Wiederaufbauprojekte des Landes Tirol“ direkt (und damit vor der Versteigerung) erfolgen kann.

Umsetzung Ab dem Jahr 2001 erwarb ein Mitarbeiter der Abteilung Soziales und Behindertenhilfe vor der Versteigerung zahlreiche vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ausgeschiedene Fahrzeuge.

Diese Fahrzeuge wurden „bedürftigen Personenkreisen“ (Gemeinden, Feuerwehren, Rettungsorganisationen, Sozialeinrichtungen usw.) in den ehemaligen Kriegsgebieten Kosovo, Bosnien-Herzegowina und Kroatien zur Verfügung gestellt.

Hinweis	Der LRH weist darauf hin, dass zwischenzeitlich zahlreiche Ansuchen von Sozialvereinen über die Überlassung von ausgeschiedenen Fahrzeugen der Landesverwaltung mit der Begründung vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik abgelehnt wurden, dass grundsätzlich nur im Versteigerungswege Fahrzeuge erworben werden können.
Anzahl	Im Zeitraum 2015 bis 2020 verkaufte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik insgesamt 20 (ausgeschiedene) Fahrzeuge der Klein- und Mittelklasse, Kombis, Transporter, Elektromotorräder usw., vor dem veröffentlichten Versteigerungstermin. Die Erlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen für die Nutzung in den ehemaligen Kriegsgebieten stellten sich im Zeitraum 2015 bis 2020 wie folgt dar:

Tab. 12: Verkäufe im Rahmen der „Bosnienhilfe“ (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Verkäufe "Bosnienhilfe"	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl	4	3	2	2	5	4
Erlöse	€ 11.600	€ 11.000	€ 6.000	€ 6.180	€ 20.000	€ 11.700

Erlöse	Der Gesamterlös aus dem Fahrzeugverkauf betrug im Zeitraum 2015 bis 2020 rd. € 66.000. Die Ermittlung des Verkaufspreises erfolgte bei den jeweiligen ausgeschiedenen Fahrzeugen in Form von Schätzungen, die von Mitarbeitern des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik durchgeführt wurden. Zur Schätzung wurde dabei, unter Berücksichtigung des Allgemeinzustandes und Beschädigungen, der Eurotax-Mittelwert ¹⁹ zwischen Ankauf und Verkauf herangezogen.
Anregung	Der LRH regte an, den Verkauf von einzelnen ausgeschiedenen Fahrzeugen vor der grundsätzlich durchzuführenden öffentlichen Versteigerung, z.B. auf Art der Nutzung in den ehemaligen Kriegsgebieten, zu evaluieren.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Der Anregung des LRH, den Verkauf von einzelnen ausgeschiedenen Fahrzeugen vor der grundsätzlich durchzuführenden öffentlichen Versteigerung, z.B. auf Art der Nutzung in den ehemaligen Kriegsgebieten, zu evaluieren, wird entsprochen.</i>

6. Werkstättenbetrieb

Organisation	Für die Wartungs- und Serviceleistungen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten der Allgemeinen Verwaltung und der Straßenerhaltung betrieb das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 - eine Betriebswerkstätte in Innsbruck sowie - vier Betriebswerkstätten in St. Johann i.T., Imst, Reutte und Lienz.
--------------	---

¹⁹ In der „Eurotax-Liste“ befanden sich grundsätzlich die durchschnittlichen Verkaufserlöse in allen auf den Markt befindlichen Versionen, 18 Monate bis zehn Jahre alt. Die Werte in den Listen beziehen sich auf Autos in gutem Zustand mit durchschnittlichen Kilometerleistungen.

Grundlagen	Für deren Betrieb beschloss die Tiroler Landesregierung am 9.9.1986 das „Werkstättenkonzept 1986“. Dieses Konzept enthielt im Wesentlichen Ausführungen über die Organisation von Wartungs- und Serviceleistungen für den Landesfuhrpark, über den Einsatz des Werkstättenpersonals sowie über allgemeine Vorgaben bei der Lagerhaltung von Ersatzteilen. Mit dem vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik erstellten „Werkstättenkonzept 2009“ erfolgte eine Evaluierung des Werkstättenkonzeptes aus dem Jahr 1986. Diese Evaluierung enthielt Darstellungen und Analysen im Zusammenhang mit • der Notwendigkeit der Standorte und des Personalstandes in den Betriebswerkstätten, • der Höhe des Stundensatzes der Betriebswerkstätten im Vergleich zu den gewerblichen Werkstätten, • den Einsparungsmöglichkeiten bei der Lagerhaltung sowie • der Anschaffung von Ersatzteilen und Fahrzeugen. Ergebnis des „Werkstättenkonzeptes 2009“ war, dass „die Unterhaltung der eigenen fünf Werkstätten durch die besonderen Erfordernisse des Straßendienstes, insbesondere im Winter, unbedingt erforderlich waren. Die Besonderheit des Winterdienstes lag darin, dass das Land Tirol als Straßenerhalter verpflichtet war, den durch die RVS 14.02.16²⁰ vorgeschriebenen Mindeststandards der winterdienstlichen Betreuung der Landesstraßen B (= ehemals Bundesstraßen) und L (Landesstraßen) lückenlos einzuhalten.“
Bewertung	Nach Ansicht des LRH erfüllte das „Werkstättenkonzept 2009“ für den Fuhrpark des Landes Tirol nicht mehr die Erfordernisse, die sich aus den dargestellten • strategischen Rahmenbedingungen (z.B. Entschließung des Tiroler Landtages), • gesetzlichen Rahmenbedingungen (SFBG), • organisatorischen Rahmenbedingungen (Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung), • technischen Rahmenbedingungen (steigende E-Mobilität) und der • finanziellen Rahmenbedingungen (vermehrte Investitionen) ergaben.

²⁰ Die „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)“ waren als Grundlage für die Einweisung des im Straßenwinterdienst eingesetzten Personals anzuwenden. Ziel dieser RVS war die Erstellung einheitlicher und übersichtlicher Unterlagen über die Schwerpunkte im Winterdienst. Durch klare Aufgabenzuordnungen sollte dem Winterdienstpersonal geholfen werden, richtige Entscheidungen zu treffen, um dadurch die Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Qualität des Winterdienstes zu erhöhen sowie die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zur Durchführung des Winterdienstes waren verschiedene Gesetze und Vorschriften zu beachten, die einer ständigen Veränderung unterliegen. Die Einweisungsunterlagen wurden für das Winterdienstpersonal im „RVS-Merkblatt 14.02.16 -statischer Teil“ und im „RVS-Arbeitspapier Nr. 21 - regelmäßig zu ändernder Teil“ dargestellt.

Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO

Der LRH empfahl ein „Werkstättenkonzept neu“ zu erarbeiten. Dieses Konzept sollte als strategische Grundlage für Entscheidungen im Zusammenhang mit den durch die stetig steigende E-Mobilität verursachten Änderungen bei den Wartungs- und Serviceleistungen und der damit zusammenhängenden Investitionen in technische Einrichtungen (z.B. dezentrale Ladestationen) dienen. Weiters sollten dabei u.a. auch die gesetzlichen Bestimmungen des SFBG im Zusammenhang mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen berücksichtigt werden.

Stellungnahme
der Regierung

Zur Empfehlung des LRH, ein „Werkstättenkonzept neu“ zu erarbeiten, wird angemerkt, dass in den letzten Jahren, beginnend mit 2017, das Serviceangebot in den Betriebswerkstätten St. Johann i. T., Imst, Lienz und Reutte ausgebaut werden musste. Die Mitarbeiter wurden fachlich geschult, um § 57a-Überprüfungen für den landeseigenen Fuhrpark selbst durchführen zu können. Des Weiteren musste damit einhergehend auch die entsprechende technische Infrastruktur geschaffen werden. Durch die nunmehr geschaffene Möglichkeit diese Überprüfungen landesintern durchzuführen, kann eine erhebliche budgetäre Entlastung erzielt und die landeseigenen Betriebswerkstätten einer besseren Auslastung zugeführt werden.

Des Weiteren wird durch die Eigenleistung in diesem Bereich ein wesentlich höheres Maß an Flexibilität und Verminderung der Verwaltung erreicht. In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 wurde intensiv geprüft, inwieweit alle aktuell bestehenden Betriebswerkstätten in den Bezirken ihre Berechtigung haben. Man kam im Zuge dieser Erhebung zum Ergebnis, dass auf keine der bestehenden Betriebswerkstätten verzichtet werden kann bzw. ist auch eine Zusammenlegung einzelner Standorte weder effizient, noch sinnvoll. Dezentrale Betriebswerkstätten sind in exponierten Gegenden angesiedelt, wodurch Reparaturleistungen direkt vor Ort durchgeführt werden können und diese Fahrzeuge und Geräte somit so rasch als möglich wieder zum Einsatz kommen. Dies ist besonders bei Winterdienst und der Straßenerhaltung von großer Bedeutung. Erfahrungsgemäß sind bei zivilen Werkstätten in der Regel speziell im Lkw- und Maschinenbereich lange Wartezeiten einzuplanen.

6.1. Betriebswerkstätte in Innsbruck

Aufgaben

Die Aufgaben der Betriebswerkstätte in Innsbruck umfassten den gesamten Arbeitsumfang der Fahrzeugwartung und -instandhaltung durch Pkw- und Lkw-Mechaniker, Schlosser, Spengler, Lackierer, Autoelektriker und Hydrauliktechniker (inklusive Lehrlingsausbildung).

Diese Bediensteten der Betriebswerkstätte führten von einfachen Serviceleistungen bis hin zu komplexen Motor- und Getriebeüberholungen sämtliche anfallenden Reparaturen durch. Lediglich die Durchführung von Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten für die Regierungsfahrzeuge erfolgte durch die jeweiligen Fachwerkstätten.

Bild 3: Betriebswerkstätte des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik in Innsbruck
(Quelle: Land Tirol)



Einzugsgebiet

Die Zuständigkeit der Betriebswerkstätte in Innsbruck umfasste die Fahrzeuge und Geräte der Straßenmeistereien Zirl, Matri a. Br., Vomp und Zell am Ziller sowie die Fahrzeuge und Geräte der Allgemeinen Verwaltung (Landhaus 1 und 2), der Bezirkshauptmannschaften Innsbruck und Schwaz, der Landesbaudirektion, des Baubezirksamts Innsbruck, der Landesforstdirektion, der Bezirksforstinspektionen Innsbruck und Steinach a. Br., der Landesforstgärten, der Innsbrucker LandesberufsschülerInnenheime sowie der LLA Rotholz.

Infrastruktur

Das Werkstättengebäude befand sich in der Valiergasse 1 in Innsbruck. Die Errichtung des Gebäudes erfolgte Anfang der 60iger Jahre. Trotz der laufenden Durchführung von baulichen Instandhaltungsmaßnahmen wies der Gebäudebestand funktionale, bau- und sicherheitstechnische sowie energetische Mängel auf.

Beispielsweise waren das Werkmeisterbüro, das Ersatzteil- und das Reifenlager dezentral und verstreut situiert, die Lackiererei in einem 300 m entfernten Gebäude beim Baubezirksamt Innsbruck untergebracht. Zudem fehlten Lager- und Garagenflächen. Aufgrund der schlechten Dämmung des Werkstättengebäudes betrug der Verbrauch an Heizöl zwischen 80.000 und 120.000 Liter pro Jahr.

Auf Basis einer von der Abteilung Hochbau durchgeführten Kostenermittlung würde die Sanierung des Werkstättengebäudes (Fassaden- und Dachsanierung, Erneuerung der Elektroinstallationen und des Brandschutzes, Erneuerung sämtlicher Tore und der Betriebstankstelle) Gesamtkosten iHv 6,6 Mio. € verursachen.

Aufgrund dieser hohen Sanierungskosten prüfte die Abteilung Hochbau als Alternativvariante die Errichtung eines Neubaus für eine Betriebswerkstätte.

Neuerrichtung

Raum- und Funktionsprogramm, Machbarkeitsstudie	Im Jahr 2015 erstellte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ein Raum- und Funktionsprogramm. Demnach sollte rd. 2.000 m ² Nutzfläche mit einer Kubatur von rd. 14.400 m ³ geschaffen werden. Eine Machbarkeitsstudie zeigte, dass die Neuerrichtung des Werkstattegebäudes auf Basis dieses Raum- und Funktionsprogrammes am Freiareal nördlich des derzeitigen Verwaltungsgebäudes erfolgen kann.
Projektkommission	Die Projektkommission des Landes Tirol genehmigte in der Sitzung vom 21.4.2016 das gegenständliche Projekt auf Basis des Raum- und Funktionsprogrammes und der Machbarkeitsstudie einstimmig.
Regierungsbeschluss vom 30.3.2017	Am 4.4.2017 stimmte die Tiroler Landesregierung gemäß den Hochbaurichtlinien des Landes Tirol dem Projekt „Neubau der Betriebswerkstätte Innsbruck“ zu. Dabei wurde die Abteilung Hochbau mit der Abwicklung und Durchführung dieses Bauvorhabens mit geschätzten Gesamtprojektkosten von rd. 7,7 Mio. € beauftragt. Der Baubeginn war im Sommer 2017 und die Fertigstellung mit Jahresende 2018 vorgesehen.
Architektenwettbewerb	Auf Grundlage eines in Abstimmung mit der Architektenkammer durchgeführten „geladenen Architektenwettbewerbes“ erfolgte im März 2018 die Vergabe der architektonischen Leistungen an das Siegerprojekt einer Architekten ARGE.
Ergänzungsprojekte	Im Zuge der weiterführenden Planung des gegenständlichen Projektes regte die Abteilung Raumordnung und Statistik an, den vorgesehenen Standort des Neubaus der Betriebswerkstätte nochmalig zu überdenken und in ein ganzheitliches Konzept (Bebauungsstudie) über die künftige Nutzung des gesamten Bauhofareals zu integrieren.
Bebauungsstudie	Die von der Abteilung Hochbau daraufhin erstellte Bebauungsstudie enthielt zusätzlich zum Neubau der Betriebswerkstätte auch den Neubau der Tiefgarage, Tankstelle und Waschstraße sowie die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes für den Landesbauhof.
Regierungsbeschluss vom 9.9.2020	Auf Basis dieser Bebauungsstudie stimmte die Tiroler Landesregierung am 9.9.2020 der Neukonzeptionierung der Neuerrichtung der Betriebswerkstätte am Gelände des Bauhofareals zu.

Neu- konzeptionierung	Das neue Konzept der Betriebswerkstätte in Innsbruck enthielt, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit verstärkter Forcierung der E-Mobilität, u.a. die Installation • eines der modernsten Technik entsprechenden Bremsprüfstandes (inklusive einer Rüttelplatte und eines Achsvermessungsgerätes), • einer speziellen Hebebühne für Elektrofahrzeuge, • von umweltgerechten Sandstrahl- und Lackierkabinen sowie • einer automatischen Ölversorgungsanlage, die eine emissionsarme Verteilung und eine zentrale Registrierung der Ölverbrauchsmengen ermöglicht.
Zeitplan	Der Baubeginn der Betriebswerkstätte erfolgte im Herbst 2020. Gemäß dem Bauzeitplan sollte die Errichtung im Herbst 2022 abgeschlossen sein.

Bild 4: Rohbau der Betriebswerkstätte des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik in Innsbruck zum Stand Februar 2022 (Quelle: Land Tirol)



Kosten	Für den Neubau der Betriebswerkstätte des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik am Areal des Landesbauhofes Innsbruck legte die Tiroler Landesregierung maximale Errichtungskosten iHv rd. 15,0 Mio. € fest. Diese Errichtungskosten verteilten sich wie folgt auf die nachfolgenden Kostenbereiche:
--------	--

Tab. 13: Kostenrahmen der Neuerrichtung der Betriebswerkstätte in Innsbruck
 (Beträge in €; Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Kostenbereiche	Kostenrahmen
Aufschließung	50.000
Bauwerk - Technik	7.940.000
Einrichtung	1.240.000
Außenanlagen	690.000
Honorare	1.790.000
Nebenkosten	300.000
Reserve	490.000
MwSt.	2.500.000
Gesamtsumme brutto	15.000.000

Bewertung

Der LRH vertrat die Ansicht, dass die Neuerrichtung der Betriebswerkstätte des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik auf Basis eines in einer Bebauungsstudie festgelegten, umfassenden, ganzheitlichen, nachhaltigen Konzeptes beruhte. Die bei diesem gegenständlichen Bauprojekt durchgeführten Investitionen in maschinenbautechnische Einrichtungen und bauliche Infrastruktur

- erfolgten auf dem neuesten Stand der Umwelttechnik,
- gewährleisteten effiziente Arbeitsabläufe (kurze Wege usw.) und
- berücksichtigten auch Maßnahmen zur E-Mobilität (inklusive der Vorgaben des SFBG zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge).

Auf Basis dieser Vorteile erachtete der LRH die Projektänderung und -ausweitung als gerechtfertigt.

6.2. Dezentrale Betriebswerkstätten

Aufgaben

Die Aufgaben der Betriebswerkstätten in St. Johann i.T., Imst, Reutte und Lienz enthielten insbesondere die Verpflichtung im Rahmen der winterdienstlichen Betreuung „die Winterdienstfahrzeuge und -geräte samt Ersatzfahrzeugen und -geräten im Fall eines auftretenden Schadens das Fahrzeug oder Gerät so schnell als möglich zu reparieren und wieder auf die Straße zu bringen.“

Zusätzlich zur winterdienstlichen Betreuung waren diese Betriebswerkstätten für Service- und Reparaturleistungen der Landesfahrzeuge und -geräte zuständig. Eine Spezialisierung auf die einzelnen Gewerke erfolgte jedoch in den jeweiligen Betriebswerkstätten nicht im selben Ausmaß, wie in der Betriebswerkstätte in Innsbruck.

- Erfordernisse** Aufgrund der speziellen Winterdienstausrüstung der Schwerfahrzeuge (verstärkte Ausführungen, spezielle Winterdienst - Hydraulikanlagen, hydrostatischer Fahrantrieb usw.) sowie der technischen Eigenheiten der Winterdienstgeräte (Schneepflüge, -fräsen und -schleudern sowie Streuautomaten) waren umfassendes Spezialwissen und Know-how bei der Fehlersuche und Reparatur erforderlich.
- Die Reparatur außerhalb eigener Werkstätten wäre aufgrund der zum Teil großen Wegstrecken (Pflug- und Streuautomatenhersteller befinden sich z.B. in Kitzbühel, Ober- und Niederösterreich) ohne einen umfangreichen Reserve- und Gerätefuhrpark nicht zu bewerkstelligen.
- Die einzelnen Betriebswerkstätten unterhielten einen Nacht- und Wochenend-Bereitschaftsdienst der Werkmeister, sodass eine schnelle Einsatzbereitschaft des Winterdienstfahrzeuges oder -gerätes gewährleistet war. In jeder Werkstätte stand ein voll aufgerüstetes Ersatzfahrzeug zur Verfügung, das für die Dauer einer längeren Reparatur sofort einsatzbereit war.

Bild 5: Betriebswerkstätte (Quelle: Land Tirol)



- Einzugsgebiete** Die Betriebswerkstätte St. Johann i.T. betreute die Fahrzeuge und Geräte der Straßenmeisterei Kufstein, St. Johann i.T und Wörgl, weiters der Verwaltungsorganisationseinheiten der Bezirkshauptmannschaften Kitzbühel und Kufstein, des Baubezirksamtes Kufstein, der Bezirksforstinspektion Kitzbühel und Kufstein, des Landesforstgartens Bad Häring und der LLA St. Johann i.T. sowie die an diesem Standort befindlichen Fahrzeuge und Geräte der Gruppe Agrar.

Die Betriebswerkstätte in Imst war für die Fahrzeuge und Geräte der Straßenmeisterei Landeck, Nassereith, Ried i. O. und Umhausen, der Verwaltungsorganisationseinheiten der Bezirkshauptmannschaften Imst und Landeck, des Baubezirksamtes Imst, der Bezirksforstinspektion Imst und Landeck, des Landesforstgartens Stams, der Landesjagd Pitztal und der LLA Imst zuständig.

Die Betreuung der Fahrzeuge und Geräte der Straßenmeisterei Reutte und Lechtal, der Verwaltungsorganisationseinheiten der Bezirkshauptmannschaften Reutte, des Baubezirksamtes Reutte und der Bezirksforstinspektion Reutte erfolgte durch die Betriebswerkstätte in Reutte.

Das Einzugsgebiet der Betriebswerkstätte in Lienz erstreckte sich auf die Fahrzeuge und Geräte der Straßenmeisterei Matrei i. O. und Leisach, der Verwaltungsorganisationseinheiten der Bezirkshauptmannschaft Lienz, des Baubezirksamtes Lienz, der Bezirksforstinspektion Osttirol, des Landesforstgartens Nikolsdorf und der LLA Lienz.

6.3. Personaleinsatz

Ausgangslage Wie bereits dargestellt, waren in den Betriebswerkstätten des Landes Tirol insgesamt 32 Mitarbeiter tätig. Der Personaleinsatz dieser Mitarbeiter verteilte sich auf die Betriebswerkstätte in Innsbruck (13 Mitarbeiter) und auf die dezentralen Betriebswerkstätten (19 Mitarbeiter).

Berufsgruppen

Berufsgruppen der Werkstätte Innsbruck In der Betriebswerkstätte in Innsbruck waren mit Stand 31.12.2020 die Berufsgruppen der Pkw-Mechaniker (3), Lkw-Mechaniker (1), Schlosser (1), Elektriker (1), Großgerätemechaniker (2), Spengler/Lackierer (1) und Magazineure (2) vertreten. Ein Lehrling befand sich in Ausbildung. Die fachliche Aufsicht über diese Mitarbeiter erfolgte durch einen Werkmeister.

Berufsgruppen der dezentralen Werkstätten In den vier dezentralen Betriebswerkstätten waren mit Stand 31.12.2020 insgesamt 19 Mitarbeiter tätig, die sich wie folgt auf die unterschiedlichen Berufsgruppen verteilten:

Tab. 14: Berufsgruppen in den dezentralen Betriebswerkstätten zum Stand 31.12.2020
(Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Berufsgruppen in den dezentralen Werkstätten	Imst	Reutte	St. Johann i.T.	Lienz	Summe
Werkmeister	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Mechaniker	2,0	2,0	1,5	2,0	7,5
Schlosser	1,0	1,0	1,0	1,0	4,0
Lackierer	-	-	0,5	-	0,5
Magazineur	1,0	-	1,0	-	2,0
Lehrling	-	-	1,0	-	1,0
Summe	5,0	4,0	6,0	4,0	19,0

Weisungszusammenhänge

Die Mitarbeiter der Betriebswerkstätte in Innsbruck waren disziplinarrechtlich und fachlich dem Leiter des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik unterstellt.

Im Zeitraum 2015 bis 2020 waren die vier dezentralen Betriebswerkstätten organisatorisch den Baubezirksämtern Imst, Kufstein, Lienz und Reutte als Außenstellen zugeordnet und die dort verwendeten Bediensteten dadurch dienstrechtlich den jeweiligen Leitern zugeteilt. In fachlicher Hinsicht unterstanden diese Mitarbeiter jedoch dem Leiter des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik.

Bewertung Der LRH stellte fest, dass diese „Doppelzuständigkeit“ einen erhöhten Verwaltungsaufwand zur Folge hatte. Beispielsweise wurden fahrzeugspezifische Schulungen vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ausgeschrieben und angeboten, die entsprechende Freistellung der Bediensteten in den dezentralen Betriebswerkstätten erfolgte jedoch durch die jeweiligen Leiter der Baubezirksämter.

Anregung Im Zusammenhang mit der Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung, regte der LRH an, auch die fachliche und dienstrechtliche Zuständigkeit für die Mitarbeiter der vier dezentralen Betriebswerkstätten im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zusammenzuführen.

Stellungnahme der Regierung *Die Anregung des LRH mit der Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung auch die fachliche und dienstrechtliche Zuständigkeit für die Mitarbeiter der vier dezentralen Betriebswerkstätten im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zusammenzuführen, wird geprüft.*

Zeiterfassung

Ausgangslage Das Land Tirol führte im Jahr 2002 für die MitarbeiterInnen der Landesverwaltung das System der „Elektronischen Zeiterfassung (EZE)“ ein. Die dazu erlassene Gleitzeitordnung ermöglichte den betreffenden Bediensteten grundsätzlich eine flexible Dienstzeitgestaltung.

Zwei Systeme Im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren jedoch nur die MitarbeiterInnen in der Verwaltung und die Regierungsfahrer in die EZE eingebunden, nicht jedoch die MitarbeiterInnen der Betriebswerkstätten.

Fixe Dienstzeiten der WerkstättenmitarbeiterInnen Für die MitarbeiterInnen der Betriebswerkstätten galt eine fixe Dienstzeitregelung nach dem System der „Leistungsorientierten Zeiterfassung (LZe)“. Die betroffenen MitarbeiterInnen hatten ihre tatsächlich geleisteten Arbeitszeiten in sogenannten Arbeitsberichten zu erfassen. Der Werkmeister überprüfte diese Aufzeichnungen und bestätigte deren Richtigkeit.

Die Aufzeichnungen dienten der Kontrolle und waren auch die Grundlage für die Gewährung der jeweiligen Aufwandsentschädigungen (Bemessung nach tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden). Überstunden wurden, soweit nicht dienstliche Interessen entgegenstanden oder es sich um Sonn- und Feiertagsüberstunden handelte, in Freizeit abgegolten. Die Führung der Urlaubsevidenz erfolgte händisch durch eine Mitarbeiterin des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik.

Umstellung Die Integration der MitarbeiterInnen der Betriebswerkstätte in Innsbruck in die EZE erfolgte mit 1.8.2021. Mit Stand März 2022 erfolgte noch keine Umstellung der Zeiterfassung bei den Mitarbeitern der dezentralen Betriebswerkstätten.

Bewertung Nach Ansicht des LRH führte die Integration der Fahrer sowie der Verwaltungs- und WerkstättenmitarbeiterInnen des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik in die EZE zur

- Gleichbehandlung von MitarbeiterInnen bei der Zeiterfassung,
- Erhöhung der Transparenz (Kontrolle der Arbeitszeit, bessere Übersicht über die An- und Abwesenheiten) und zur
- Reduktion des administrativen Aufwandes (durch das Wegfallen von Aufzeichnungen).

Anregung Aufgrund der Vorteile einer einheitlichen Zeiterfassung und der (geänderten) Zuständigkeit des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik auch für die Mitarbeiter der dezentralen Betriebswerkstätten, regte der LRH an, die in den dezentralen Betriebswerkstätten noch geltende LZe durch die EZE abzulösen.

Stellungnahme der Regierung Zur Anregung des LRH wird angemerkt, dass es ein großes Anliegen ist, schnellstmöglich sämtliche Dienststellen in die Elektronische Zeiterfassung einzubinden. Die diesbezügliche Umsetzung erfolgt laufend, abhängig von den jeweils zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten.

6.4. Auslastung

Ausgangslage Der Auslastungsgrad der Betriebswerkstätten errechnete sich aus dem Verhältnis der für die einzelnen Aufträge verwendeten Arbeitsstunden (Produktivstunden) zur Sollarbeitszeit der Mitarbeiter in den jeweiligen Betriebswerkstätten.

Um einen möglichst hohen Auslastungsgrad zu gewährleisten, vergab das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik nur in Ausnahmefällen (z.B. bei zeitweilig auftretenden Kapazitätsengpässen) Reparaturleistungen an gewerbliche Werkstätten. Im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik galt der Grundsatz, dass so weit als möglich, „jedes Service und jede Reparatur durch die landeseigenen Betriebswerkstätten durchzuführen ist, um wirtschaftlich arbeiten zu können“.

Entwicklung Im Zeitraum 2015 bis 2020 stellte der LRH nachfolgende Entwicklung der Anwesenheitsstunden, Produktivstunden und der daraus ergebenden jährlichen Auslastungsgrade bei den Betriebswerkstätten in Innsbruck und den dezentralen Betriebswerkstätten fest:

Tab. 15: Auslastung der Betriebswerkstätten (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Auslastung der Betriebswerkstätten	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sollarbeitszeit	45.891	46.509	45.032	44.626	45.181	44.128
Produktivstunden	34.190	35.305	35.499	35.060	34.977	32.568
Auslastungsgrad in %	74,50	75,91	78,83	78,43	77,42	73,80

Parameter für den Auslastungsgrad Der Auslastungsgrad der Betriebswerkstätten war grundsätzlich

- von der geographischen Lage (Lage im Zentralraum oder die Zuständigkeit für ein Seitental),
- von den Wetterverhältnissen (milde oder schneereiche Winter, Naturereignisse im Sommer) sowie
- vom Alter des Fuhrparks im jeweiligen zu betreuenden Einsatzgebiet abhängig.

Auslastungsgrad pro Standort Im Detail war der Auslastungsgrad an den jeweiligen Standorten im Zeitraum von 2015 bis 2020, wie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich ist, unterschiedlich:

Tab. 16: Auslastungsgrade der Betriebswerkstätten in %
(Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Auslastungsgrade der Betriebswerkstätten	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Innsbruck	74,67	73,02	81,09	85,43	85,46	80,90
Imst	66,76	70,60	74,93	70,54	72,18	81,91
Reutte	83,33	80,10	84,68	83,49	83,60	83,26
St. Johann i.T.	88,60	87,75	87,57	84,78	77,01	57,93
Lienz	57,86	74,47	62,44	57,15	50,50	55,47
Gesamtauslastung	74,50	75,91	78,83	78,43	77,42	73,80

Erhöhung der Auslastung	Die Erhöhung des Auslastungsgrades bei der Werkstätte in Imst war darauf zurückzuführen, dass ab dem Jahr 2020 in dieser Werkstätte, nach der Schaffung der entsprechenden technischen und personellen Voraussetzungen, erstmalig auch § 57a Überprüfungen ²¹ bei Landesfahrzeugen erfolgten.
Reduktionen der Auslastung	Die Auslastungsrückgänge bei den Betriebswerkstätten in St. Johann i.T. und in Lienz verursachten u.a. personelle Kapazitätsengpässe durch Krankenstände, die Fremdvergaben von einzelnen Leistungen (z.B. Schlosserarbeiten) erforderten.
Anregung	Wie bereits dargestellt, hatte das Land Tirol ab dem Jahr 2021 die Bestimmungen des SFBG im Zusammenhang mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen umzusetzen. Aus diesem Grund wird die gesetzlich festgelegte Umstellung auf alternativ angetriebene Fahrzeuge den jeweiligen Auslastungsgrad der Betriebswerkstätten reduzieren, da diese Fahrzeuge (überwiegend E-Fahrzeuge) einen geringeren Wartungs- und Serviceaufwand verursachen. Der LRH regte an, den Personalbedarf an die Reduktion des Auslastungsgrades der Betriebswerkstätten abzustimmen und an die Entwicklung anzupassen.
<i>Stellungnahme der Regierung</i>	<i>Der Anregung des LRH wird entsprochen. Die hinsichtlich der Thematik Antriebsformen (Punkt 5.2.) vermehrt angeschafften E-Fahrzeuge sind weniger wartungsintensiv als herkömmliche Verbrennungsfahrzeuge. Mit der Einführung der E-Mobilität geht demnach eine Arbeitsminimierung einher, welche durch die Installation, Wartung, Reparatur und Instandhaltung der über das ganze Land verteilten E-Ladestationen kompensiert wird. Das heißt, man wird auch in Zukunft denselben Personalstand benötigen, wenngleich die Mitarbeiter im Einzelfall auch über andere Ausbildungen verfügen müssen.</i>
Replik	Der LRH teilt die Ansicht der Landesregierung nicht, nach der eine Arbeitsminimierung, verursacht durch eine geringere Wartungsintensität der E-Fahrzeuge, die Installation, Wartung, Reparatur und Instandhaltung der (neuen) E-Ladestationen kompensiert wird. Im Gegenzug wird auch der Bedienungs- und Wartungsaufwand konventioneller (fossiler) Tankstellen geringer. Der LRH bleibt deshalb auch hier bei seiner Anregung.

²¹ Auf Basis der Bestimmungen im § 57a des Kraftfahrgesetzes (KFG), BGBl. Nr. 267/1967 idGF BGBl. I Nr. 78/2019, und der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV), BGBl. II Nr. 78/1998 idGF BGBl. II Nr. 65/2018, erfolgte die Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltbelastung der Fahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik.

6.5. Stundensatz

Ausgangslage	Die Berechnung der Stundensätze erfolgte auf Basis der vom HRD durchgeführten Kalkulation. Diese enthielt • Einzelkosten²² (Kosten des Werkstättenpersonals, Energie-, Material-, Fremdleistungs- und Anlagenkosten) sowie • Overheadkosten²³ (beispielsweise anteilige Verwaltungskosten des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik).
Stundensatz der Betriebswerkstätten	Mit Stand 31.12.2020 betrug der Stundensatz in den Betriebswerkstätten des Landes Tirol unter Berücksichtigung der Einzelkosten und anteiligen Overheadkosten € 71.
Stundensätze der gewerblichen Werkstätten	Auf Basis von Stundensätzen, die gewerbliche Werkstätten dem Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bei Fremdvergaben verrechneten, erhob der LRH, dass diese Stundensätze im Vergleich zum Stundensatz der Betriebswerkstätten nahezu doppelt so hoch waren. Beispielsweise betrug der Stundensatz bei gewerblichen Werkstätten für Serviceleistungen und allgemeine Reparaturen (bei Auspuffanlagen, Bremsen, Keilriemen, Stoßdämpfer usw.) rd. € 130. Für Arbeiten die besondere Fachausbildung, Spezialwerkzeuge und Messgeräte erforderten, verrechneten die gewerblichen Werkstätten bis zu € 210.
Bewertung	Nach Ansicht des LRH fehlten beim Stundensatz der Betriebswerkstätten wesentliche Kostenanteile. Die Kalkulation des Stundensatzes für die Betriebswerkstätten enthielt keine Gebäudekosten und keine kalkulatorischen Mieten (beispielsweise für die dezentralen Betriebswerkstätten, die sich in landeseigenen Gebäuden bei den Baubezirksämtern befinden). Im Gegensatz dazu wies der LRH darauf hin, dass gewerbliche Werkstätten einen Gewinnanteil einkalkulierten sowie auch einen kalkulatorischen Unternehmerlohn und eine kalkulatorische Abschreibung der Gebäude berücksichtigten.
Empfehlung gem. Art. 69 Abs. 4 TLO	Der LRH empfahl, sämtliche Kostenbestandteile bei der Kalkulation des Stundensatzes für die Betriebswerkstätten zu berücksichtigen, um damit eine Vollkostenrechnung inklusive Gebäudekosten anzustreben. Dies sollte auch im Zusammenhang mit den Errichtungskosten der neuen Betriebswerkstätte in Innsbruck zur Kostenwahrheit beitragen.

²² Einzelkosten bezeichnen in der Kostenrechnung Kosten, welche einer Dienstleistung direkt zurechenbar sind.

²³ Overheadkosten sind indirekte Kosten, da diese nicht eindeutig einer einzelnen Dienstleistung zugeordnet werden können. Dies sind beispielsweise Kosten für die Verwaltung usw.

Stellungnahme der Regierung *Der Empfehlung des LRH wird nachgekommen. Bis dato wurde ein Mittelwert für einen Stundensatz zur Weiterverrechnung herangezogen. Als Berechnungsgrundlage werden hierfür die Overhead-Betriebskosten aller Betriebswerkstätten zu Grunde gelegt. Aufgrund der Tatsache, dass in allen Betriebswerkstätten verschiedene Professionisten beschäftigt sind (Schlosser, Spengler, Pkw-Mechaniker, Lkw-Mechaniker, usw.) wird bei den Personalkosten ebenfalls ein Mittelwert herangezogen. Dies begründet sich darin, dass die einzelnen Gewerke meist „fachübergreifend“ arbeiten.*

6.6. Lagerhaltung

Ausgangslage	Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik war (in Zusammenarbeit mit den Baubezirksämtern bei den dezentralen Betriebswerkstätten) für die Organisation der Beschaffung von Ersatzteilen, Werkzeugen und Maschinen sowie für die Organisation der Lagerhaltung dieser Gegenstände zuständig.
Organisation der Beschaffung	Im Rahmen des Beschaffungsprozesses erfolgte die Auswahl der Lieferanten, Preisverhandlungen und -festlegungen durch die Betriebswerkstätte in Innsbruck. Auch die Ersatzteilbeschaffung bei den dezentralen Betriebswerkstätten erfolgte zu den von der Betriebswerkstätte in Innsbruck ausverhandelten Preisen und Konditionen.
Organisation der Lagerhaltung	Die Betriebswerkstätten verfügten über jeweils ein Lager für Ersatzteile, Werkzeuge und Maschinen, wobei die dezentralen Betriebswerkstätten nur ein Lager für gängige, viel gebrauchte und schnell zur Verfügung stehende Ersatzteile unterhielten. Bei Bedarf erfolgte ein Austausch von eingelagerten Gegenständen zwischen der Betriebswerkstätte in Innsbruck und den dezentralen Betriebswerkstätten.
Steuerung und Abbildung	Für die Steuerung und Abbildung (Dokumentation) der Beschaffung und der Lagerhaltung verwendete das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Software „SAP-MM“²⁴. Das SAP-MM ermöglichte und unterstützte • die Bewirtschaftung, • die Inventarisierung sowie • die Bestandsführung der vom Sachgebiet eingelagerten Gegenstände.

²⁴ Das SAP-Modul „MM“ (Materialmanagement) wird für die Verwaltung der grundlegenden Prozesse in der Materialwirtschaft eingesetzt.

Lagerbewirtschaftung

Inhalte	Die Lagerbewirtschaftung durch das Sachgebiet enthielt • die laufende Erfassung und Dokumentation von Ersatzteilen, Werkzeugen und Maschinen, • die Erstellung von Einzelnachweisen über diese Gegenstände für die zentrale Vermögensrechnung des Landes sowie • die Überprüfung der Übereinstimmung zwischen buchmäßigem (Soll-Bestand) und tatsächlichem Bestand (Ist-Bestand) in Form eines „Soll-Ist-Vergleiches“.
Soll-Ist-Vergleich	Der „Soll-Ist-Vergleich“ erfolgte auf Basis von SAP-MM erstellten „Lagerbestandslisten“ (Soll-Bestand) und den Auswertungen auf Basis der „Materialentnahmekarten“ (Ist-Bestand), die die Ausgaben von Gegenständen aus dem Lager dokumentierten. Durch einen „Soll-Ist-Vergleich“ ermittelten die Mitarbeiter etwaige Differenzen und Abweichungen (Minderbestand oder Mehrbestand) in der Lagerbewirtschaftung.
Standortdokumentation	Zusätzlich zum SAP-MM führte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik eine auf „Excel“ basierende „Standortdokumentation“ von beschafften Ersatzteilen, Werkzeugen und Kleinmaschinen.
Bewertung	Nach Ansicht des LRH hatte die durch SAP-MM unterstützte Lagerbewirtschaftung Vorteile, da sich dadurch die Möglichkeit einer automatisierten Mengenüberwachung und der damit einhergehenden Ermittlung des optimalen Bestellzeitpunktes (Mindestmengen für die Bereitstellungssicherheit, Höchstmengen um die Höhe des gebundenen Kapitals möglichst gering zu halten usw.) ergaben.

Inventarisierung

Die Inventarisierung der beschafften Gegenstände erfolgte einmal jährlich. Dabei erfolgte die SAP-unterstützte Bewertung des Lagerbestandes an Ersatzteilen, Werkzeugen und Maschinen sowie eine Bestandsaufnahme der Vorräte zum Stichtag 31.12.

Bewertung	Der LRH stellte fest, dass die Führung des Inventars gewissenhaft, vollständig und entsprechend den Inventarvorschriften des Landes Tirol erfolgte. Der gesamte Bestand des Inventars war im SAP abgebildet. Die Inventargegenstände waren dokumentiert und auffindbar.
-----------	--

Lagerbestand

Der Lagerbestand an Ersatzteilen, Werkzeugen und Maschinen verteilte sich zum Stichtag 31.12.2020 wie folgt auf die Betriebswerkstätte in Innsbruck und die dezentralen Betriebswerkstätten:

Tab. 17: Lagerbestände der Betriebswerkstätten (Beträge in €;
 Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Lagerbestände	Stand 31.12.2020
Innsbruck	825.942
Imst	162.836
Reutte	51.884
St. Johann i.T.	88.153
Lienz	47.011
Summe	1.175.826

Aufgrund der Konzentration des Beschaffungsprozesses von Ersatzteilen, Werkzeugen und Maschinen betrafen über 70 % des Lagerbestandes die Betriebswerkstätte in Innsbruck.

Bewertung Der LRH stellte fest, dass das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Lagerbestände sorgsam betreute, sachgemäß behandelte sowie die Zu- und Abgänge im Lager auf Grund schriftlicher Unterlagen (Belege, Bestandslisten) erfolgten. Auch verwendete das Sachgebiet die Lagerbestände wirtschaftlich. Dies zeigte sich auch dadurch, dass es übermäßige Lagerbestände und Altbestände vermied.

Altbestand Bis zum Jahr 2014 enthielten die Lagerbestände einen erheblichen Anteil an Gegenständen (Ersatzteilen, Werkzeugen, Maschinen usw.) die älter als zehn Jahre oder noch älter waren. Zur effizienten Nutzung der bestehenden Lagerflächen war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik ab dem Jahr 2015 bestrebt den Altbestand zu reduzieren.

Die Verwertung von Altbeständen (z.B. von Ersatzteilen für nicht mehr verwendete Fahrzeugtypen) erfolgte durch vom Sachgebiet organisierte, jährlich stattfindende und öffentlich zugängliche Versteigerungen (siehe das Kapitel „Versteigerungen“).

Die Versteigerungen der inventarisierten Altbestände betrafen beispielsweise Schneepflüge, Streuautomaten, Böschungsmäher, Radladerschaufeln, Palettengabeln, Gerüste, Hebebühnen, Reifenwuchtmaschinen, Stromerzeuger, Kreissägen, Kompressoren, Scheinwerfer-Einstellgeräte, Baustellenampeln, Schweißtransformatoren, Hochdruckreiniger oder Werkzeugschleifmaschinen.

Im Zeitraum 2015 bis 2020 erzielte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik Erlöse aus der Versteigerung von Maschinen und Geräten im Altbestand iHv insgesamt 0,4 Mio. €. Diese Versteigerungserlöse verteilten sich wie folgt auf die Jahre 2015 bis 2020:

Tab. 18: Versteigerungserlöse (Beträge in €; Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Versteigerungserlöse	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Maschinen und Geräte	68.535	61.967	38.913	76.714	32.981	124.985

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik entsorgte die aufgrund des schlechten technischen Zustandes unreparierbaren und unverkäuflichen Altbestände.

Dokumentation Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik dokumentierte diese Verwertung eines inventarisierten Gegenstandes in Form von unterschriebenen Ausscheidungsbelegen inklusive Beilagen (Ausscheidungsgrund, technischer Zustand, Produktbeschreibungen usw.). Weiters erfasste es das Ausscheiden oder die Verwertung im SAP und verbuchte etwaige Verwertungserlöse aus den Altbeständen lückenlos.

7. Tankstellenbetrieb

Ausgangslage Das Land Tirol verfügte in den Baubezirksämtern und Straßenmeistereien über 17 eigene Tankstellen, um von Tankstellenöffnungszeiten unabhängig zu sein. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik war in Zusammenarbeit mit den einzelnen Straßenmeistereien und den Baubezirksämtern für die Beschaffung des Treibstoffes sowie die Wartung und Instandhaltung der Tankstellen zuständig.

LAD-Erlass Nr. 41 Gemäß dem LAD-Erlass waren die Dienstfahrzeuge grundsätzlich bei den Tankstellen des Landes Tirol zu tanken. Nur auf Fahrten, bei denen eine Betankung an den Betriebstankstellen nicht möglich war, durfte auch an anderen Tankstellen getankt werden.

7.1. Tankstellennetz

Kapazität Das landeseigene Tankstellennetz hatte eine Treibstofflagerkapazität im Ausmaß von insgesamt rd. 400.000 Liter. Deren Kapazität lag zwischen 4.000 Liter (Standort St. Christoph a. A.) und 40.000 Liter Treibstoff (Standorte Wörgl und Zirl).

Angebot Das Tankstellennetz des Landes Tirol verfügte - mit Ausnahme des Standortes Innsbruck, wo auch Benzin getankt werden konnte - nur über den Treibstoff Diesel. Die jährliche Treibstoffbezugsmenge des landeseigenen Tankstellennetzes betrug zwischen rd. 1,7 Mio. und 2,1 Mio. Liter.

7.2. Treibstoffbeschaffung

Ausgangslage Die Betankung erfolgte mit Unterstützung (Dokumentation, Kontrolle) eines in jedem Fahrzeug installierten elektronischen Chip. Auf diese Weise war gewährleistet, dass nur befugte Personen eine Betankung vornehmen konnten. Darüber hinaus war die jeweilige Treibstoffmenge dem entsprechenden Fahrzeug zuordenbar.

	War keine landeseigene Tankstelle erreichbar, wurden die Fahrzeuge jedoch auch an herkömmlichen Tankstellen aufgetankt (Fremdtankungen) und die getankte Treibstoffmenge elektronisch erfasst.
Ausgaben	Die Ausgaben des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 für die Beschaffung von Treibstoffen betrug insgesamt rd. 2,8 Mio. €.
Beschaffung	Die Beschaffung von Treibstoff im Zeitraum 2015 bis 2020 erfolgte auf Basis der BBG-Rahmenvereinbarung „Frei Haus Lieferungen von Treibstoffen“. Darin regelten die Vertragspartner u.a. den Erfüllungsort, die Lieferbedingungen, den Terminplan, die Zahlungskonditionen, die Art der Rechnungslegung, die Meldepflichten, die Vertragsdauer sowie die Auflösungsgründe. Die im Juni 2020 abgeschlossene Rahmenvereinbarung endet am 31.7.2022. Zur Ermittlung des Billigstbieters von Treibstofflieferungen an das Land Tirol führte die BBG auf Basis dieser Rahmenvereinbarung eine österreichweite Ausschreibung nach den Bestimmungen des BVergG 2006²⁵ und des BVergG 2018²⁶ durch.
Preisvorteil	Gemäß den vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik erstellten Aufzeichnungen und Auswertungen wurden im Rahmen von BBG-Ausschreibungen, im Vergleich zur Betankung bei öffentlichen Tankstellen, Preisvorteile für die jeweiligen Dieselvarianten (Diesel, Polardiesel und Spezialwinterdiesel) erzielt.
Umstellung des Fuhrparks	Bis zum Jahr 2018 bestand die Standardmotorisierung des landeseigenen Fuhrparks aus Dieselmotoren. Einige wenige Kleinwagen wurden mit E-Motorisierung angeschafft. Seit dem Jahr 2021 kaufte das Land Tirol aus umwelttechnischen Gründen nur mehr Kleinwagen (überwiegend Seat Ibiza, VW Polo, VW T-Cross), die über einen Benzinmotor verfügten. Diese Kleinwagen wurden mit Tankkarten²⁷ ausgestattet und ausschließlich über öffentliche Tankstellen betankt.
Anpassungen	Wie bereits dargestellt, wird sich jedoch der Anteil der Fahrzeuge mit E-Antrieb, aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen des SFBG, erhöhen. Das Land Tirol berücksichtigt die gesetzlich festgelegte Verpflichtung zur verstärkten E-Mobilität auch bei der im Jahr 2023 fertiggestellten Betriebswerkstätte in Innsbruck, Valiergasse 1. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik wird in der neu errichteten Betriebswerkstätte - neben der Tankstelle für Diesel, für Benzin und für das Additiv AdBlue²⁸ - zusätzlich auch zwanzig E-Ladestationen betreiben.

²⁵ Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2006 - BVergG 2006), BGBl. I Nr. 17/2006 idF BGBl. I Nr. 7/2016.

²⁶ Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2018 - BVergG 2018), BGBl. I Nr. 65/2018 idF BGBl. II Nr. 91/2019.

²⁷ Mit Tankkarten ist es NutzerInnen der Kraftfahrzeuge möglich, an Tankstellen bargeldlos den Kraftstoff zu bezahlen. Durch die Nutzung der Tankkarte verringerte sich der Verwaltungs- und Buchhaltungsaufwand, da kein Sammeln einzelner Belege mehr erforderlich war.

²⁸ AdBlue besteht aus rund 33 % Harnstoff und 67 % demineralisiertem Wasser und wird in einem separaten Tank im Fahrzeug mitgeführt.

Zusätzlich plante das Land Tirol (mit Stand März 2022) im Rahmen des Neubaus eines Kühlhauses beim Landesforstgarten in Bad Häring sowie des Neubaus einer Schlacht-, Zerlege- und Verarbeitungseinrichtung in der LLA Lienz jeweils E-Ladestationen.

Bewertung

Der LRH vertrat grundsätzlich die Ansicht, dass ein landeseigenes Tankstellennetz, im Zusammenhang mit der Versorgungssicherheit im Rahmen der Straßenerhaltung (besonders im Winterdienst) und der Unabhängigkeit von Tankstellenöffnungszeiten, von Vorteil war.

Weiters waren die landeseigenen Tankstellen Teil der vorsorglichen Maßnahmen beim Zivil- und Katastrophenschutz. Sämtliche landeseigenen Tankstellen waren notstromversorgt und daher war eine Betankung auch bei Stromausfall möglich. Das landeseigene Tankstellennetz könnte somit im Falle eines flächendeckenden Stromausfalles von der jeweiligen Einsatzleitung genutzt werden.

Demgegenüber stand das eingeschränkte Betankungsangebot bei den landeseigenen Tankstellen. Diese hatten grundsätzlich sämtliche Fahrzeuge des Landesfuhrparks – daher auch alle Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung und nicht nur der Straßenmeistereien – mit Treibstoff zu versorgen. Diese verfügten jedoch nur über Dieseltreibstoff. Seit dem Jahr 2018 erfolgte jedoch eine sukzessive Umstellung bei den Fahrzeugen der Allgemeinen Verwaltung auf Benzin- und E-Motoren.

**Empfehlung gem.
Art. 69 Abs. 4 TLO**

Der LRH empfahl ein „Tankstellen- und Ladestationen-Konzept“ zu entwickeln. Aufgrund der stetig steigenden Anzahl von Fahrzeugen mit Benzin- und E-Antrieb sollte dieses Konzept auch

- die Möglichkeit einer Erweiterung des Treibstoffangebotes an landeseigenen Tankstellen und
- eine Nutzungserweiterung des landeseigenen Tankstellennetzes um Ladestationen für E-betriebene Landesfahrzeuge

beinhalten.

Der Aufbau einer dezentralen Ladestationen-Infrastruktur sollte jedoch auch andere Standorte, wie beispielsweise Bezirkshauptmannschaften, umfassen.

**Stellungnahme
der Regierung**

Zur Empfehlung des LRH, ein „Tankstellen- und Ladestationen-Konzept“ zu entwickeln, wird angemerkt, dass der Empfehlung bereits zum Teil entsprochen wird. Das Land Tirol verfügt insgesamt über 17 landeseigene Tankstellen. Diese Anzahl erscheint als zwingend erforderlich und sinnvoll, um landesweit die entsprechende Tankinfrastruktur sicherzustellen und entsprechend autark zu sein. Die Vertragsdauer Bundesbeschaffungsgesellschaft mbH (BBG)-Rahmenvereinbarung „Frei Haus Lieferung von Treibstoffen“ endet am 31.07.2022. Die Folgeausschreibung der BBG ist im Laufen. Das heißt, auch nach dem 31.07.2022 wird der Treibstoff über die BBG beschafft.

Ein Elektro-Ladestationen-Konzept ist bereits in Ausarbeitung. Zudem wird bei allen Neubauprojekten aber auch bei allen Bestandsobjekten die Möglichkeit von Elektro- Ladestationen berücksichtigt bzw. geprüft. Für die Betreuung und Umsetzung dieses Projektes wird ein Mitarbeiter, welcher aktuell im Werkstättenbereich tätig ist und die entsprechende Fachkompetenz vorweisen kann, eingesetzt werden. Somit wird künftig eine Modellstelle mit einem Beschäftigungsausmaß von 100 % ausschließlich für den Bereich E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Folglich wird gewährleistet, dass das Projekt mit höchster Priorität vorangetrieben werden kann.

Auch die empfohlene Erweiterung des Treibstoffangebotes wird in Innsbruck, Valleriengasse, in Kürze umgesetzt. In allen anderen Betriebstankstellen ist die Erweiterung mit dem Angebot für Benzin wirtschaftlich zu hinterfragen. Die Investitionskosten für zusätzliche Benzintankmöglichkeiten wären unverhältnismäßig hoch. Die damit verbundenen sicherheitstechnischen und behördlichen Auflagen sind nur mit sehr hohem finanziellem Aufwand zu erfüllen. Die Notwendigkeit einer unabhängigen Tankmöglichkeit ist primär nur für Winterdienstfahrzeuge und vereinzelte Dienstfahrzeuge gegeben. Diese sind ausschließlich mittels Diesel zu betanken. Im Pkw Bereich verfügt man über eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen, welche entweder mit Diesel oder aber E-Antrieb funktionieren. Demnach stehen die Investitionen in keiner Relation zum tatsächlichen Nutzen. Für benzinbetriebene Fahrzeuge außerhalb von Innsbruck ist das Tanken an öffentlichen Tankstellen mittels Routex-Karte, wie bisher, die wirtschaftlichste und effizienteste Möglichkeit.

8. Schadensabwicklung

Ausgangslage	Im Zeitraum 2015 bis 2020 war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik auch für die Schadensabwicklungen aus Verkehrsunfällen, mit Ausnahme der Vertretung in Gerichtsverfahren, zuständig.
Richtlinien und Erlässe	Grundsätzlich galten für die außergerichtliche Behandlung von Schadensfällen bei Landesfahrzeugen die „Richtlinien für die Behandlung von Schadensfällen“ (Erlass Nr. 76 a) und die „Regelungen betreffend Dienstunfälle mit Kraftfahrzeugen“ (Erlass Nr. 76 b).

8.1. Organisation

Verpflichtungen der LenkerInnen	Gemäß diesen Richtlinien und Regelungen hatten die LenkerInnen u.a. den Unfall an die nächste Polizeiinspektion zu melden, den Umfang des Schadens zu dokumentieren und den Schadensbericht ehestmöglich an das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik weiterzuleiten.
---------------------------------	--

- Schritte bei der Schadensabwicklung
- Die weiteren Schritte im Rahmen der Schadensabwicklung stellten sich grundsätzlich wie folgt dar:
- Überprüfung des geltend gemachten Anspruches des Unfallgegners dem Grunde nach (durch die Abteilung Justizariat),
 - Überprüfung des Schadensumfanges in technischer Hinsicht auf Kausalität und Abschätzung des Reparaturaufwandes (durch Techniker des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik oder durch externe Sachverständige),
 - allfällige Korrespondenz über Allein- oder Mitverschulden, die Schadenshöhe und eine allfällige Schadensteilung nach dem EKHG²⁹ (durch die Abteilung Justizariat),
 - mögliche gerichtliche Auseinandersetzung mit Kostenfolgen (durch die Abteilung Justizariat) sowie
 - Veranlassung der Zahlung des Schadens, eventuell auch der angefallenen Prozess- und Gutachterkosten (durch die Abteilung Justizariat).

Zusammengefasst war das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bei der Schadensabwicklung für alle technischen Angelegenheiten und die Abteilung Justizariat für alle zivilrechtlichen Angelegenheiten zuständig.

- Bewertung
- Der LRH stellte bei der Schadensabwicklung einen ordnungsgemäßen Vollzug durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und die Abteilung Justizariat fest.

8.2. Versicherungen

- Ausgangslage
- Der Abschluss von Haftpflichtversicherungen war grundsätzlich für das Land Tirol als Gebietskörperschaft nicht verpflichtend. Bis zum Jahr 1996 finanzierte das Land Tirol die Schadensfälle aus dem Landeshaushalt (Selbstträgersystem). Für die Abdeckung von Schäden, die im Rahmen des Fahrbetriebes entstanden, schloss das Land Tirol ab dem Jahr 1997 mit Versicherungsgesellschaften

- für die Fahrzeuge der Straßenerhaltung eine Straßenerhalterhaftpflichtversicherung (Ausgaben im Zeitraum 2015 bis 2020 iHv insgesamt rd. € 240.000) sowie
- für Fahrzeuge der Allgemeinen Verwaltung eine Kfz-Haftpflichtversicherung (Ausgaben im Zeitraum 2015 bis 2020 iHv insgesamt rd. € 210.000)

ab. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik und die Abteilung Justizariat waren im Rahmen der Schadensabwicklung auch für die Abwicklung dieser Haftpflichtversicherungen zuständig.

²⁹ Bundesgesetz vom 21. Jänner 1959 über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz - EKHG.), BGBl. Nr. 48/1959 idF BGBl. I Nr. 245/2021.

Straßenerhalterhaftpflichtversicherung

Ausgangslage	Die Straßenerhalterhaftpflichtversicherung war im Rahmen des vom Land Tirol abgeschlossenen Gesamtversicherungsvertrages (Sach- und Haftpflichtversicherungen des Landes Tirol) inkludiert.
Regierungs- beschluss	Für die Abwicklung von Angelegenheiten der Straßenerhalterhaftpflicht durch das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 galt die von der Tiroler Landesregierung am 12.7.2011 beschlossene Ausschreibung eines Gesamtversicherungsvertrages. Die Tiroler Landesregierung ermächtigte die Abteilung Justizariat, die Versicherung im Rahmen eines offenen Vergabeverfahrens gemäß BVergG 2006 auszuschreiben und einen Vertrag abzuschließen. Aus diesem Vergabeverfahren erhielt eine Versicherungsgesellschaft als Bestbieter den Zuschlag. Der mit dieser Gesellschaft abgeschlossene Gesamtversicherungsvertrag inklusive Straßenhalterhaftpflichtversicherung begann am 1.1.2012. Dieser Versicherungsvertrag enthielt eine Laufzeit von ursprünglich fünf Jahren. Die Laufzeit verlängerte sich jeweils um ein Jahr.
Art und Anzahl der Schäden	Durch die Straßenerhalterhaftpflichtversicherung war die Haftung des Landes Tirol (als Wege- und Straßenhalter) für das Straßennetz (Landesstraßen B und L) sowie für sämtliche Arten von Wegen (Forstwege, Almwege, Stege, Brücken usw.) umfasst³⁰. Inkludiert waren auch die Schäden an Fahrzeugen im Rahmen des Einsatzes in der Straßenerhaltung, beim Betrieb der eigenen Tankstellen, Hebebühnen und Waschanlagen. Im Zeitraum 2015 bis 2020 waren insgesamt rd. 140 (jährlich zwischen 18 und 37) abgewinkelte Schadenfälle aus der Straßenerhalterhaftpflichtversicherung festzustellen.

Kfz-Haftpflichtversicherung

Regierungs- beschluss	Im Zeitraum 2015 bis 2020 galt die von der Tiroler Landesregierung am 5.3.2013 beschlossene Neuausschreibung der Kfz-Haftpflichtversicherung für den Fuhrpark der Allgemeinen Verwaltung. Wiederum ermächtigte die Tiroler Landesregierung die Abteilung Justizariat die gegenständliche Versicherungsleistung im Rahmen eines offenen Vergabeverfahrens gemäß BVergG 2006 auszuschreiben und einen Vertrag abzuschließen.
--------------------------	--

³⁰ Dabei machte es keinen Unterschied, ob es sich beim jeweiligen Weg um eine öffentliche oder nicht öffentliche Verkehrsfläche handelt. Versichert ist die Schadensersatzpflicht des Wegehalters, auch diejenigen, der vom Wegehalter die Haftung für allfällige Schäden vertraglich übernimmt, die sonst haftungsmäßig den Wegehalter treffen würden. Soweit Erhaltungsarbeiten, wie insbesondere auch Schneeräumung und Streuung, Dritten übertragen werden, ist deren persönliches Haftungsrisiko mitversichert, es sei denn, dass diese Dritten selbst dafür Haftpflicht-Versicherungsschutz haben.

Aus diesem Vergabeverfahren erhielt eine Versicherungsgesellschaft als Bestbieter den Zuschlag. Der mit dieser Gesellschaft abgeschlossene Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag begann am 1.1.2014 und endete am 31.12.2018. Die Tiroler Landesregierung beschloss am 3.4.2018 die Verlängerungsoption um drei Jahre und am 2.2.2021 um weitere drei Jahre.

Art und Anzahl der Schäden 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. Die Entwicklung der Schadensarten stellte sich im Zeitraum 2015 bis 2020 wie folgt dar:

Tab. 19: Schadensarten (Quelle: Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik)

Schadensarten	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Teilschuld	-	-	-	1	5	3
Eigenverschulden mit Gegner	63	57	69	85	99	62
Eigenverschulden ohne Gegner	114	103	82	76	83	83
Fremdverschulden	40	42	34	40	48	30
Unbekannt	26	38	6	32	37	36
Summe	243	240	191	234	272	214

Jährlich waren zwischen 190 (im Jahr 2017) und 270 Schadensfälle (im Jahr 2019) mit Dienstkraftfahrzeugen des Landes Tirol festzustellen. Über 70 % dieser Schadensfälle war auf Eigenverschulden mit oder ohne Gegner, 20 % auf Fremdverschulden und 10 % auf Teilschuld zurück zu führen.

Bewertung

Die Fahrzeuge des Landes Tirol für die Allgemeine Verwaltung und für die Straßenerhaltung waren ausschließlich haftpflichtversichert. Es wurde keine Teil- oder Vollkaskoversicherung, aber auch keine Insassen- oder Unfallversicherung abgeschlossen. Nach Ansicht des LRH war der Versicherungsschutz für Landesfahrzeuge ausreichend, da im Fall eines fremdverschuldeten Unfalles die gegnerische Haftpflichtversicherung zum Tragen kam. Bei selbstverschuldeten Unfällen hatte die eigene Haftpflichtversicherung einzustehen, zudem galten die Regeln über Dienstunfälle.

Auf Basis von Aufzeichnungen der Abteilung Justizariat und des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik stellte der LRH fest, dass bei einer Gegenüberstellung der Schadenshöhen zu den bezahlten Prämien sowie unter Berücksichtigung der allenfalls anfallenden Prozesskosten und den damit verbundenen Personal- und Verwaltungsaufwendungen des Landes Tirol, sich der Abschluss eines Haftpflichtversicherungsvertrages im Vergleich zum Selbstträgersystem als die günstigere Variante erwies.

9. Zusammenfassende Feststellungen

Aufgaben	Die Aufgaben des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik beinhalteten die Anschaffung, Bereitstellung und Reparaturabwicklung von Fahrzeugen und Maschinen, die Landeskraftwagenverwaltung, den Betrieb von Werkstätten zur Instandhaltung von Fahrzeugen und Maschinen des Landes Tirol sowie die zivilrechtlichen Angelegenheiten der Straßenerhaltung und Schadensabwicklungen aus Verkehrsunfällen mit landeseigenen Fahrzeugen.
Rahmenbedingungen	Die Rahmenbedingungen für die Aufgaben des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik bildeten im überprüften Zeitraum 2015 bis 2020 die • LAD-Erlässe „Richtlinien für die Reisetätigkeit der Landesbediensteten“ und „Dienstfahrzeuge, Maschinen und Geräte, Springerbetrieb und Fahrdienst“, • Strategie „Tirol 2050 - Energieautonom“ (inklusive dem Projekt „So fährt Tirol 2050“ und dem „Aktionsprogramm E-Mobilität“), • Entschliebung des Tiroler Landtages über die E-Mobilität sowie die • Bestimmungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG).
Gebärung	Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik bewirtschaftete im Zeitraum 2015 bis 2020 Ausgaben iHv insgesamt rd. 30,1 Mio. € und Einnahmen iHv insgesamt rd. 3,8 Mio. €.
Personalstand	Im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik waren zum Stand 31.12.2020 insgesamt 57 MitarbeiterInnen (VBÄ) beschäftigt. Der Einsatz dieser Bediensteten erfolgte in der Verwaltung des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik (10), als Fahrer (15) und in den Betriebswerkstätten (32, davon 2 Lehrlinge).
Kraftfahrzeugkonzept	Die Basis für den Einsatz der Fahrzeuge in der Allgemeinen Verwaltung im Zeitraum 2015 bis 2020 bildete u.a. das „Kraftfahrzeugkonzept 2011“. Dieses Konzept enthielt Analysen, Darstellungen und Vorschläge u.a. zu Antriebskonzepten, zu Antriebsquellen, zu Finanzierungsmodellen, zu Beschaffungsmodellen, zur Fahrzeugflottenpolitik sowie zu den Wartungs- und Austauschintervallen. Der LRH kritisierte, dass das „Kraftfahrzeugkonzept 2011“ nicht an die dargestellten Rahmenbedingungen (beispielsweise die Strategie „Tirol 2050 - Energieautonom“ und die Entschliebung des Tiroler Landtages) angepasst wurde, die zusammengefasst eine Verpflichtung zur Forcierung der E-Mobilität enthielten.

Der LRH empfahl die Ausarbeitung eines „Fahrzeugkonzeptes neu“. Dieses Fahrzeugkonzept sollte

- die Vorgaben für alternative Antriebstechnologien (im Sinne der Entschlie-ßung des Tiroler Landtages und der gesetzlichen Bestimmungen),
- eine zentrale Steuerung,
- eine erweiterte und vollständige Fahrzeug-Datenbank sowie
- ausgewählte Kennzahlen als Grundlage für Ersatzanschaffungen, Instand-haltungsmaßnahmen und eine verbindliche Finanzplanung

beinhalten.

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik sollte dieses neue Fahrzeugkonzept in einem Zeitraum von maximal fünf Jahren evaluieren, gegebenenfalls anpassen oder fortschreiben. Zusammengefasst sollte das neue Fahrzeugkonzept zur verbesserten Optimierung, Planbarkeit und Ökologisierung des Fuhrparks des Landes Tirol beitragen.

Fahrzeug- bestand

Mit Stand 31.12.2020 verfügte das Land Tirol über einen Gesamtbestand von 706 Fahrzeugen. Dieser Gesamtbestand verteilte sich auf 492 Fahrzeuge der Verwaltung (inklusive Landesregierung, Bezirkshauptmannschaften und Landesanstalten) und auf 217 Fahrzeuge der Straßenerhaltung. Der Betrieb dieser Fahrzeuge erfolgte überwiegend mit Dieseltreibstoff.

Der überwiegende Anteil der Pkw- und Kombi-Flotte des Landes Tirol verfügte über Antriebe mit Diesel oder Benzin und zu einem geringen Anteil mit Gas. Beim Antrieb der Personenkraftwagen für die Mitglieder der Tiroler Landesregierung handelte es sich ab dem Jahr 2018 um einen „Mild-Hybrid-Motor“ (E-Antrieb/Benzin).

Die Entschlie-ßung des Tiroler Landtages enthielt die Aufforderung, dass beim Austausch von Personenkraftfahrzeugen im Fuhrpark des Landes Tirol, der Ersatz von Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor durch Fahrzeuge mit E-Antrieb forciert werden sollte. Mit Stand 31.12.2020 umfasste der Fuhrpark der Allgemeinen Landesverwaltung 21 Personenkraftfahrzeuge mit E-Antrieb. Dies entsprach einem Anteil von 6 % der insgesamt der Verwaltung zur Verfügung stehenden 342 Personenkraftfahrzeuge und Kombis.

Aufgrund der Entschlie-ßung des Tiroler Landtages Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren und der im SFBG festgelegten Vorgaben, den Anteil an sauberen Straßenfahrzeugen zu erhöhen, empfahl der LRH die jeweilige Antriebsform (Diesel, Benzin, Gas, Hybrid, E-Antrieb usw.) im jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen Kraftfahrzeugplan getrennt auszuweisen.

Fahrzeugankauf für die Allgemeine Verwaltung Beim Ankauf von Fahrzeugen für den allgemeinen Fuhrpark der Verwaltung (Personenkraftfahrzeugen und Kombis) verfolgte das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik die Strategie einer einheitlichen Marken- und Modellauswahl („Ein-Marken-Strategie“).

Der LRH vertrat die Ansicht, dass durch die vom Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020 verfolgte „Ein-Marken-Strategie“ erhebliche ökonomische Vorteile (erreichte Einsparungen in der Lagerwirtschaft und in der Fahrzeugwartung) und technische Vorteile (MitarbeiterInnenschulungen nach dem letzten technischen Stand des eingesetzten Einheits-Grundmodells) zu erzielen waren.

Der LRH stellte fest, dass bei der „Ein-Marken-Strategie“ auch die Berücksichtigung von technischen, ökonomischen und ökologischen Veränderungen erfolgte. Der Ankauf der Fahrzeuge der Verwaltung erfolgte über einen Rahmenvertrag mit einem Salzburger Kfz-Handelsunternehmen und auf Basis von Rahmenvereinbarungen der Bundesbeschaffungsgesellschaft mbH (BBG).

Der LRH empfahl in diesem Zusammenhang eine einheitliche Linie und damit die Entscheidung für ein System zu treffen.

Fahrzeugankauf für die Mitglieder der Landesregierung Das für die Fuhrparkverwaltung zuständige Regierungsmitglied legte im Jahr 2007 die Höchstgrenze für den Anschaffungspreis von Regierungsfahrzeugen auf maximal € 50.000 (brutto) fest. Im Jahr 2008 erfolgte eine Erhöhung auf € 55.000 (brutto). Seit damals erfolgte keine weitere Anpassung.

Die Anschaffungspreise der Regierungsfahrzeuge betrugen bis zum Jahr 2018 (in diesem Jahr erfolgte der letztmalige Ankauf der Regierungsfahrzeuge durch das Land Tirol) zwischen € 38.574 und € 56.578.

Unter Berücksichtigung der Sicherheits- und Repräsentationsbedürfnisse der Mitglieder der Landesregierung regte der LRH an, die seit 2008 bestehende Höchstgrenze für den Anschaffungspreis von Regierungsfahrzeugen neu festzulegen und zu valorisieren.

Fahrzeugfinanzierung Die Beschaffung von Fahrzeugen verursachte jährlich Ausgaben zwischen 1,9 Mio. € (im Jahr 2020) und 2,7 Mio. € (im Jahr 2015). Im Zeitraum 2015 bis 2020 verursachte die Fahrzeugbeschaffung für den Landesfuhrpark (Allgemeine Verwaltung und Straßenerhaltung) Gesamtausgaben iHv rd. 14,6 Mio. €.

Der überwiegende Teil dieser Gesamtausgaben (98 % oder rd. 14,2 Mio. €) betraf den Ankauf der Fahrzeuge. Nur bei einem geringen Teil (2 % oder rd. € 340.000) erfolgte die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung durch das „Operating Leasing“.

Nach Ansicht des LRH lagen die Vorteile des „Operating Leasing“ darin, dass die Festlegung der Laufzeiten, der voraussichtlichen Laufleistungen und die Leasingratenhöhen zu Vertragsbeginn erfolgten. Der LRH kritisierte jedoch, dass die Finanzierung der Fahrzeugbeschaffung durch Operating Leasing, im Vergleich zur bis zum Jahr 2018 durchgeführten Fahrzeugbeschaffung durch Ankauf, höhere Gesamtkosten für das Land Tirol verursachte. Die an den Leasinggeber zu entrichtenden Leasingraten waren um durchschnittlich 20 % höher als jene Kosten, die beim Ankauf und beim laufenden Betrieb vom Land Tirol als Fahrzeugeigentümer zu leisten gewesen wären.

Aufgrund der höheren Kosten von Leasingfinanzierungen, keinen Einnahmen aus dem Verkauf und des steigenden Anteils der Fahrzeuge mit E-Antrieb im Landesfuhrpark, empfahl der LRH künftig Fahrzeuge anzukaufen. Dies würde auch die Auslastung der landeseigenen Betriebswerkstätten (inklusive der auf dem neuesten Stand der E-Technologie errichteten Betriebswerkstätte in Innsbruck sicher stellen).

Poolfahrzeuge

Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik setzte im Zeitraum 2015 bis 2020 insgesamt 76 Fahrzeuge aus dem Fuhrpark der Allgemeinen Verwaltung (Personenkraftwagen und Kombis) als „Poolfahrzeuge“ - im Rahmen eines „Pool-systems“ - ein.

Der LRH stellte fest, dass die Ziele bessere Erreichbarkeit und Verfügbarkeit, einfache Handhabung des Reservierungsvorganges und eine automatisierte Dokumentation der Nutzung erreicht, jedoch die Ziele Minimierung der Stehzeiten durch die Erhöhung der Betriebstage, Verbesserung der Auslastung und eine Jahreslaufleistung von 22.500 km pro Poolfahrzeug nicht erreicht werden konnten.

Aufgrund der hohen Stehzeiten und der geringen Laufleistung der Poolfahrzeuge empfahl der LRH Maßnahmen zu setzen, um die Auslastung und die Nachfrage nach den Poolfahrzeugen zu erhöhen. Diese Maßnahmen könnten beispielsweise eine Reduktion der Anzahl an Fahrzeugen sowie eine Analyse der Standorte beinhalten. Weiters könnte auch die Reduktion des Kilometerkontingents für die Verwendung von privaten Fahrzeugen die Nachfrage nach den 76 Poolfahrzeugen erhöhen.

Werkstätten- betrieb

Für die Wartungs- und Serviceleistungen von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten der Allgemeinen Verwaltung und der Straßenerhaltung betrieb das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik im Zeitraum 2015 bis 2020

- eine Betriebswerkstätte in Innsbruck sowie
- vier Betriebswerkstätten in St. Johann i.T., Imst, Reutte und Lienz.

Für deren Betrieb galt im Zeitraum 2015 bis 2020 das „Werkstättenkonzept 2009“. Nach Ansicht des LRH erfüllte dieses Konzept nicht mehr die Erfordernisse, die sich aus den

- strategischen Rahmenbedingungen (z.B. Entschließung des Tiroler Landtages),

- gesetzlichen Rahmenbedingungen (SFBG),
- organisatorischen Rahmenbedingungen (Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung),
- technischen Rahmenbedingungen (steigende E-Mobilität) und der
- finanziellen Rahmenbedingungen (vermehrte Investitionen)

ergaben.

Der LRH empfahl ein „Werkstättenkonzept neu“ zu erarbeiten. Dieses Konzept sollte als strategische Grundlage für Entscheidungen im Zusammenhang mit den durch die stetig steigende E-Mobilität verursachten Änderungen bei den Wartungs- und Serviceleistungen und der damit zusammenhängenden Investitionen in technische Einrichtungen (z.B. dezentrale Ladestationen) dienen. Weiters sollten dabei u.a. auch die gesetzlichen Bestimmungen des SFBG im Zusammenhang mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen berücksichtigt werden.

Das Land Tirol hat die Bestimmungen des SFBG im Zusammenhang mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen umzusetzen. Aus diesem Grund wird die gesetzlich festgelegte Umstellung auf alternativ angetriebene Fahrzeuge den jeweiligen Auslastungsgrad der Betriebswerkstätten reduzieren, da diese Fahrzeuge (überwiegend E-Fahrzeuge) einen geringeren Wartungs- und Serviceaufwand verursachen.

Der LRH regte an, den Personalbedarf an die Reduktion des Auslastungsgrades der Betriebswerkstätten abzustimmen und an die Entwicklung anzupassen.

Mit Stand 31.12.2020 betrug der Stundensatz in den Betriebswerkstätten des Landes Tirol unter Berücksichtigung der Einzelkosten und anteiligen Overheadkosten € 71. Nach Ansicht des LRH fehlten beim Stundensatz der Betriebswerkstätten wesentliche Kostenanteile. Die Kalkulation des Stundensatzes für die Betriebswerkstätten enthielt keine Gebäudekosten und keine kalkulatorischen Mieten (beispielsweise für die dezentralen Betriebswerkstätten, die sich in landeseigenen Gebäuden bei den Baubezirksämtern befinden).

Der LRH empfahl daher, sämtliche Kostenbestandteile bei der Kalkulation des Stundensatzes für die Betriebswerkstätten zu berücksichtigen, um damit eine Vollkostenrechnung inklusive Gebäudekosten anzustreben. Dies sollte auch im Zusammenhang mit den Errichtungskosten der neuen Betriebswerkstätte in Innsbruck zur Kostenwahrheit beitragen.

Tankstellen-
betrieb

Das Land Tirol verfügte in den Baubezirksämtern und Straßenmeistereien über 17 eigene Tankstellen, um von Tankstellenöffnungszeiten unabhängig zu sein. Das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik war in Zusammenarbeit mit den einzelnen Straßenmeistereien und den Baubezirksämtern für die Beschaffung des Treibstoffes sowie die Wartung und Instandhaltung der Tankstellen zuständig.

Der LRH vertrat grundsätzlich die Ansicht, dass ein landeseigenes Tankstellennetz, im Zusammenhang mit der Versorgungssicherheit im Rahmen der Straßenerhaltung (besonders im Winterdienst) und der Unabhängigkeit von Tankstellenöffnungszeiten, von Vorteil war.

Demgegenüber stand das eingeschränkte Betankungsangebot bei den landeseigenen Tankstellen. Die landeseigenen Tankstellen hatten grundsätzlich sämtliche Fahrzeuge des Landesfuhrparks mit Treibstoff zu versorgen. Diese verfügten jedoch nur über Dieseltreibstoff. Seit dem Jahr 2018 erfolgte jedoch eine sukzessive Umstellung bei den Fahrzeugen der Allgemeinen Verwaltung auf Benzin- und E-Motoren. Der LRH empfahl ein „Tankstellen- und Ladestationen-Konzept“ zu entwickeln. Aufgrund der stetig steigenden Anzahl von Fahrzeugen mit Benzin- und E-Antrieb sollte dieses Konzept auch die Möglichkeit

- einer Erweiterung des Treibstoffangebotes an landeseigenen Tankstellen und
- eine Nutzungserweiterung des landeseigenen Tankstellennetzes um Ladestationen für E-betriebene Landesfahrzeuge

beinhalten.



DI Reinhard Krismer
Innsbruck, am 8. Juni 2022

Hinweis

Gemäß § 7 Abs. 1 des Gesetzes über den Tiroler Landesrechnungshof hat der Landesrechnungshof die Äußerung der Tiroler Landesregierung in seine Erwägungen einzubeziehen und in den Bericht einzuarbeiten. Dies ist unter der jeweiligen Randzeile „*Stellungnahme der Regierung*“ und „**Replik**“ vollzogen worden. Darüber hinaus hat der Landesrechnungshof die Äußerung dem Bericht als Beilage anzuschließen.



Amt der Tiroler Landesregierung
Sachgebiet Innenrevision und IT

Mag.a Bettina Wengler
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck
+43 512 508 2110
innenrevision.it@tirol.gv.at
www.tirol.gv.at

Informationen zum rechtswirksamen Einbringen und
Datenschutz unter www.tirol.gv.at/information

Geschäftszahl – beim Antworten bitte angeben
IRIT-RL-173/3-2022
Innsbruck, 24.05.2022

**Vorläufiges Ergebnis der Überprüfung des Landesrechnungshofes
"Fuhrparkverwaltung – Organisation und Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen";
Äußerung der Landesregierung**

Der Landesrechnungshof hat von September bis Februar 2022 die Rahmenbedingungen der Fuhrparkverwaltung (Organisation und Beschaffung von Fahrzeugen und Maschinen) geprüft und das vorläufige Ergebnis vom 29.03.2022, LR-1011/5, erstellt. Die Tiroler Landesregierung erstattet aufgrund ihres Beschlusses vom 24.05.2022 hierzu folgende

Äußerung:

Zu Punkt 5.1. Ausgangslage

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 12 und 13)

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, ein „Fahrzeugkonzept neu“ auszuarbeiten, welches die Vorgaben für alternative Antriebstechnologien (im Sinne der Entschließung des Tiroler Landtages und der gesetzlichen Bestimmungen), eine zentrale Steuerung, eine erweiterte und vollständige Fahrzeug-Datenbank sowie ausgewählte Kennzahlen als Grundlage für Ersatzanschaffungen, Instandhaltungsmaßnahmen und eine verbindliche Finanzplanung beinhalten sollte, wobei das Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik dieses neue Fahrzeugkonzept in einem Zeitraum von maximal fünf Jahren evaluieren, gegebenenfalls anpassen oder fortschreiben sollte und zusammengefasst das neue Fahrzeugkonzept zur verbesserten Optimierung, Planbarkeit und Ökologisierung des Fuhrparks des Landes Tirol beitragen sollte, wird festgehalten, dass dieser Empfehlung insofern entsprochen wurde, da sich das Kraftfahrzeugkonzept parallel zum Fahrzeugplan seit 2021 in Evaluierung befindet und spätestens in 5 Jahren abgeschlossen sein wird sowie speziell auf Themen der Ökologisierung und der Planbarkeit fußen wird.

Die Optimierung des Fuhrparks wird unabhängig davon und aus den Erfahrungen und den Notwendigkeiten des laufenden Betriebs ständig angestrebt und umgesetzt. Auf die sich dynamisch ändernden Bedürfnisse der Landesverwaltung wird im Rahmen der geltenden Richtlinien eingegangen. Die Themen Umrüstung des

Fahrzeugpools und des neuen Mobilitätsmanagements sind auch Teil der Tiroler Nachhaltigkeits- und Klimastrategie im Handlungsfeld „Landesverwaltung als Vorbild“.

Zu Punkt 5.2. Fahrzeugbestand

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 14)

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes, aufgrund der EntschlieÙung des Tiroler Landtages Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren und der im SFBG festgelegten Vorgaben, den Anteil an sauberen Straßenfahrzeugen zu erhöhen, die jeweilige Antriebsform (Diesel, Benzin, Gas, Hybrid, E-Antrieb usw.) im jährlich von der Tiroler Landesregierung beschlossenen Kraftfahrzeugplan getrennt auszuweisen, wird umgesetzt. Des Weiteren wird der EntschlieÙung des Tiroler Landtages Fahrzeuge mit E-Antrieb zu forcieren und den Anteil an „sauberen Straßenfahrzeugen“ zu erhöhen bereits seit 2021 nachgekommen.

Zu Punkt 5.3. Fahrzeugankauf

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 18)

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, eine einheitliche Linie und damit die Entscheidung für ein System zu wählen, da das Land Tirol die Beschaffung der Fahrzeuge für den allgemeinen Fuhrpark der Verwaltung überwiegend auf Basis von BBG-Rahmenvereinbarungen entsprechend dem BVerG 2008 abwickelte, wird angemerkt, dass es für die Erzielung erheblicher ökonomischer und technischer Vorteile weiterhin sinnvoll erscheint, sich aus beiden zurzeit zur Verfügung stehenden Rahmenverträgen bzw. Rahmenvereinbarungen zu bedienen. Um zum einen flexibel in der Anschaffung sein zu können und zum anderen die preislich günstigeren Ergebnisse erzielen zu können, ist an der jetzigen Vorgehensweise festzuhalten, um den Grundsätzen der Landesverwaltung wie Sparsamkeit und Effizienz bestmöglich entsprechen zu können.

Zu Punkt 5.3. Fahrzeugankauf

Anregung (Seite 19)

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, unter Berücksichtigung der Sicherheits- und Repräsentationsbedürfnisse der Mitglieder der Landesregierung die seit 2008 bestehende Höchstgrenze für den Anschaffungspreis von Regierungsfahrzeugen neu festzulegen und zu valorisieren, wird angemerkt, dass dieser Anregung entsprochen wird, um bei ständig steigenden Preisen qualitativ gleichbleibende Regierungsfahrzeuge anschaffen zu können, welche den Sicherheits- und Nutzungsbedürfnissen entsprechen. Es darf festgehalten werden, dass höhere Anschaffungskosten für Fahrzeuge mit alternativen, ökologisch vertretbaren Antriebssystemen eingeplant und entsprechend in Kauf genommen werden müssen. Erfahrungsgemäß sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen in der Anschaffung wesentlich teurer als Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungstechnologien (Benzin, Diesel).

Zu Punkt 5.4. Fahrzeugfinanzierung

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 25)

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, aufgrund der höheren Kosten von Leasingfinanzierungen sowie fehlende Einnahmen aus dem Verkauf und des steigenden Anteils der Fahrzeuge mit E-Antrieb im Landesfuhrpark (unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten technischen Weiterentwicklungen) Fahrzeuge vermehrt durch Ankäufe seitens des Landes Tirol zu beschaffen, da dies auch die Auslastung

der landeseigenen Betriebswerkstätten (inklusive der auf dem neuesten Stand der E-Technologie errichteten Betriebswerkstätte in Innsbruck) sicher stellen würde, wird festgehalten, dass der Empfehlung Fahrzeuge mit E-Antrieb grundsätzlich anzukaufen anstatt zu leasen bereits entsprochen wird. Eine Ausnahme stellen die Regierungsfahrzeuge dar, da diese Fahrzeuge eine besonders hohe Kilometerleistung zu erbringen haben und dementsprechend nach kurzer Zeit bereits hohe Service- bzw. Betriebskosten anfallen würden, welche durch die Leasingvariante und den damit verbundenen Fahrzeugtausch nach jeweils zwei Jahren hintangehalten werden können. Insgesamt ist es somit für das Land Tirol die kostensparendere Betriebsvariante von Fahrzeugen dieser Fahrzeugklasse und Funktion. Ein weiterer Vorteil durch einen engmaschigen Fahrzeugtausch ist, dass auf neueste Technologien der Antriebssysteme eingegangen und reagiert werden kann.

Zu Punkt 5.5. Fahrzeugnutzung

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 30)

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, aufgrund der hohen Stehzeiten und geringen Laufleistung der Poolfahrzeuge Maßnahmen zu setzen, um die Auslastung und die Nachfrage nach den Poolfahrzeugen zu erhöhen, wobei diese Maßnahmen beispielsweise eine Reduktion der Anzahl an Fahrzeugen, eine Analyse der Standorte sowie die Reduktion des Kilometerkontingents für die Verwendung von privaten Fahrzeugen umfassen könnten, wird Rechnung getragen und ist Gegenstand fortlaufender Evaluierungen. Die Tiroler Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 9. November 2021 im Rahmen des jährlichen Kraftfahrzeugplanes das Kilometerkontingent für die Verwendung von privaten Fahrzeugen für die Jahre 2022 und 2023 weiter gesenkt. Im Jahr 2021 wurde eine Gesamtsumme von 966.850 Kilometern (inkl. Reserve) beschlossen und für das Jahr 2022 um 267.200 Kilometer auf 699.650 (inkl. Reserve) gesenkt. Auch für das Jahr 2023 wurde eine darüberhinausgehende Reduktion in Höhe von 28.000 Kilometer (inkl. Reserve) beschlossen. Somit beträgt die Gesamtsumme für das Jahr 2023 671.650 Kilometer (inkl. Reserve). Darüber hinaus wird festgehalten, dass eine hundertprozentige Auslastung des Fahrzeugpools unmöglich ist. Dazu darf angemerkt werden, dass die Auslastung der Poolfahrzeuge naturgemäß je nach Monat und Jahreszeit divergiert. Dies begründet sich einerseits mit Urlaubszeiten und andererseits mit jahreszeitbedingten Außendiensten des Amtes. Die durch die Evaluierung des Fahrzeugpools und den damit bis dato verbundenen Abbau von Poolfahrzeugen aufgrund geringer Auslastung eingesparten Budgetmittel werden für die Anschaffung von höherpreisigen Fahrzeugen mit E-Antrieb verwendet. Somit wird der Fahrzeugpool effizienter bei gleichzeitigem ökologischen Mehrwert. Bis auf Weiteres werden durch diese Vorgehensweise und die Poolbewirtschaftung für die langfristige Umstellung des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge keine zusätzlichen Budgetmittel benötigt.

Zu Punkt 5.6. Fahrzeugverkauf

Anregung (Seite 33)

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, die Versteigerungserlöse im Rahmen der Erstellung des Voranschlags des Landes Tirol zu budgetieren, um den Grundsatz der Budgetwahrheit zu entsprechen, wird festgehalten, dass eine genaue Budgetierung der durch die Versteigerung erzielten Erlöse nur sehr schwer möglich ist. Einerseits kann die Anzahl der versteigerten Fahrzeuge bzw. Exponate bei der Budgeterstellung nicht beziffert werden, da es häufig zu unvorhergesehenen Schäden an Fahrzeugen, Maschinen und Geräten kommt, wodurch diese unvorhergesehen zum Verkauf kommen bzw. eine Wertminderung erfahren und andererseits kann die Höhe der zu erzielenden Versteigerungssumme nicht vorhergesehen werden. Die Versteigerungssumme ist von vielen Faktoren abhängig, wie z.B. der Marktpreisentwicklung, der Verfügbarkeit von neuen Fahrzeugen, Zustand der Fahrzeuge usw. (Angebot und Nachfrage). Um der Anregung des Landesrechnungshofes zu entsprechen, wird in Zukunft ein Mittelwert der Versteigerungserlöse aus den letzten fünf Jahren budgetiert.

Anregung (Seite 34)

Der Anregung des Landesrechnungshofes, den Verkauf von einzelnen ausgeschiedenen Fahrzeugen vor der grundsätzlich durchzuführenden öffentlichen Versteigerung, z.B. auf Art der Nutzung in den ehemaligen Kriegsgebieten, zu evaluieren, wird entsprochen.

Zu Punkt 6. Werkstättenbetrieb

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 35 und 36)

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, ein „Werkstättenkonzept neu“ zu erarbeiten, welches als strategische Grundlage für Entscheidungen im Zusammenhang mit den durch die stetig steigende E-Mobilität verursachten Änderungen bei den Wartungs- und Serviceleistungen und der damit zusammenhängenden Investitionen in technische Einrichtungen (z.B. dezentrale Ladestationen) dienen sollte und dabei u.a. auch die gesetzlichen Bestimmungen des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes im Zusammenhang mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen berücksichtigt werden sollen, wird angemerkt, dass in den letzten Jahren, beginnend mit 2017, das Serviceangebot in den Betriebswerkstätten St. Johann i. T., Imst, Lienz und Reutte ausgebaut werden musste. Die Mitarbeiter wurden fachlich geschult, um § 57a-Überprüfungen für den landeseigenen Fuhrpark selbst durchführen zu können. Des Weiteren musste damit einhergehend auch die entsprechende technische Infrastruktur geschaffen werden. Durch die nunmehr geschaffene Möglichkeit diese Überprüfungen landesintern durchzuführen, kann eine erhebliche budgetäre Entlastung erzielt und die landeseigenen Betriebswerkstätten einer besseren Auslastung zugeführt werden.

Des Weiteren wird durch die Eigenleistung in diesem Bereich ein wesentlich höheres Maß an Flexibilität und Verminderung der Verwaltung erreicht. In der zweiten Hälfte des Jahres 2021 wurde intensiv geprüft, inwieweit alle aktuell bestehenden Betriebswerkstätten in den Bezirken ihre Berechtigung haben. Man kam im Zuge dieser Erhebung zum Ergebnis, dass auf keine der bestehenden Betriebswerkstätten verzichtet werden kann bzw. ist auch eine Zusammenlegung einzelner Standorte weder effizient, noch sinnvoll. Dezentrale Betriebswerkstätten sind in exponierten Gegenden angesiedelt, wodurch Reparaturleistungen direkt vor Ort durchgeführt werden können und diese Fahrzeuge und Geräte somit so rasch als möglich wieder zum Einsatz kommen. Dies ist besonders bei Winterdienst und der Straßenerhaltung von großer Bedeutung. Erfahrungsgemäß sind bei zivilen Werkstätten in der Regel speziell im LKW- und Maschinenbereich lange Wartezeiten einzuplanen.

Zu Punkt 6.3. Personaleinsatz

Anregung (Seite 42)

Die Anregung des Landesrechnungshofes, im Zusammenhang mit der Änderung der Geschäftseinteilung des Amtes der Tiroler Landesregierung auch die fachliche und dienstrechtliche Zuständigkeit für die Mitarbeiter der vier dezentralen Betriebswerkstätten im Sachgebiet Fahrzeug- und Maschinenlogistik zusammenzuführen, wird geprüft.

Zu Punkt 6.3. Personaleinsatz

Anregung (Seite 43)

Zur Anregung des Landesrechnungshofes, die in den dezentralen Betriebswerkstätten noch geltende „Leistungsorientierte Zeiterfassung (LZe)“ durch die EZE aufgrund der Vorteile einer einheitlichen Zeiterfassung und der (geänderten) Zuständigkeit des Sachgebietes Fahrzeug- und Maschinenlogistik auch für die Mitarbeiter der dezentralen Betriebswerkstätten abzulösen, wird angemerkt, dass es ein großes Anliegen ist, schnellstmöglich sämtliche Dienststellen in die Elektronische Zeiterfassung

einzubinden. Die diesbezügliche Umsetzung erfolgt laufend, abhängig von den jeweils zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten.

Zu Punkt 6.4. Auslastung

Anregung (Seite 44)

Der Anregung des Landesrechnungshofes, den Personalbedarf an die Reduktion des Auslastungsgrades der Betriebswerkstätten abzustimmen und an die Entwicklung anzupassen, wird entsprochen. Die hinsichtlich der Thematik Antriebsformen (Punkt 5.2.) vermehrt angeschafften E-Fahrzeuge sind weniger wartungsintensiv als herkömmliche Verbrennungsfahrzeuge. Mit der Einführung der E-Mobilität geht demnach eine Arbeitsminimierung einher, welche durch die Installation, Wartung, Reparatur und Instandhaltung der über das ganze Land verteilten E-Ladestationen kompensiert wird. Das heißt, man wird auch in Zukunft denselben Personalstand benötigen, wenngleich die Mitarbeiter im Einzelfall auch über andere Ausbildungen verfügen müssen.

Zu Punkt 6.5. Stundensatz

Empfehlung nach Art. 69 Abs. 4 TLO (Seite 45)

Der Empfehlung des Landesrechnungshofes, sämtliche Kostenbestandteile bei der Kalkulation des Stundensatzes für die Betriebswerkstätten zu berücksichtigen, um damit eine Vollkostenrechnung inklusive Gebäudekosten anzustreben, da dies auch im Zusammenhang mit den Errichtungskosten der neuen Betriebswerkstätte in Innsbruck zur Kostenwahrheit beitragen sollte, wird nachgekommen. Bis dato wurde ein Mittelwert für einen Stundensatz zur Weiterverrechnung herangezogen. Als Berechnungsgrundlage werden hierfür die Overhead-Betriebskosten aller Betriebswerkstätten zu Grunde gelegt. Aufgrund der Tatsache, dass in allen Betriebswerkstätten verschiedene Professionisten beschäftigt sind (Schlosser, Spengler, PKW-Mechaniker, LKW-Mechaniker, usw.) wird bei den Personalkosten ebenfalls ein Mittelwert herangezogen. Dies begründet sich darin, dass die einzelnen Gewerke meist „fachübergreifend“ arbeiten.

Zu Punkt 7.2. Treibstoffbeschaffung

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

Zur Empfehlung des Landesrechnungshofes, ein „Tankstellen- und Ladestationen-Konzept“ zu entwickeln, welches aufgrund der stetig steigenden Anzahl von Fahrzeugen mit Benzin- und E-Antrieb auch die Möglichkeit einer Erweiterung des Treibstoffangebotes an landeseigenen Tankstellen und eine Nutzungserweiterung des landeseigenen Tankstellennetzes um Ladestationen für E-betriebene Landesfahrzeuge beinhalten sollte sowie dass der Aufbau einer dezentralen Ladestationen-Infrastruktur jedoch auch andere Standorte, wie beispielsweise Bezirkshauptmannschaften umfassen sollte, wird angemerkt, dass der Empfehlung bereits zum Teil entsprochen wird. Das Land Tirol verfügt insgesamt über 17 landeseigene Tankstellen. Diese Anzahl erscheint als zwingend erforderlich und sinnvoll, um landesweit die entsprechende Tankinfrastruktur sicherzustellen und entsprechend autark zu sein. Die Vertragsdauer Bundesbeschaffungsgesellschaft mbH (BBG)-Rahmenvereinbarung „Frei Haus Lieferung von Treibstoffen“ endet am 31.07.2022. Die Folgeausschreibung der BBG ist im Laufen. Das heißt, auch nach dem 31.07.2022 wird der Treibstoff über die BBG beschafft.

Ein Elektro-Ladestationen-Konzept ist bereits in Ausarbeitung. Zudem wird bei allen Neubauprojekten aber auch bei allen Bestandsobjekten die Möglichkeit von Elektro- Ladestationen berücksichtigt bzw. geprüft. Für die Betreuung und Umsetzung dieses Projektes wird ein Mitarbeiter, welcher aktuell im Werkstättenbereich tätig ist und die entsprechende Fachkompetenz vorweisen kann, eingesetzt werden. Somit wird künftig eine Modellstelle mit einem Beschäftigungsausmaß von 100 % ausschließlich für den

Bereich E-Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Folglich wird gewährleistet, dass das Projekt mit höchster Priorität vorangetrieben werden kann.

Auch die empfohlene Erweiterung des Treibstoffangebotes wird in Innsbruck, Valiergasse, in Kürze umgesetzt. In allen anderen Betriebstankstellen ist die Erweiterung mit dem Angebot für Benzin wirtschaftlich zu hinterfragen. Die Investitionskosten für zusätzliche Benzintankmöglichkeiten wären unverhältnismäßig hoch. Die damit verbundenen sicherheitstechnischen und behördlichen Auflagen sind nur mit sehr hohem finanziellem Aufwand zu erfüllen. Die Notwendigkeit einer unabhängigen Tankmöglichkeit ist primär nur für Winterdienstfahrzeuge und vereinzelte Dienstfahrzeuge gegeben. Diese sind ausschließlich mittels Diesel zu betanken. Im PKW Bereich verfügt man über eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen, welche entweder mit Diesel oder aber E-Antrieb funktionieren. Demnach stehen die Investitionen in keiner Relation zum tatsächlichen Nutzen. Für benzinbetriebene Fahrzeuge außerhalb von Innsbruck ist das Tanken an öffentlichen Tankstellen mittels Routex-Karte, wie bisher, die wirtschaftlichste und effizienteste Möglichkeit.

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