

## **BERICHT ÜBER DIE PRÜFUNG VON TEILBEREICHEN DER GEBARUNG DES WINTERDIENSTES DER STADT INNSBRUCK**

Der gemeinderätliche Kontrollausschuss hat den ihm zugemittelten Bericht der Kontrollabteilung über die Prüfung von Teilbereichen der Gebarung des Winterdienstes der Stadt Innsbruck, eingehend behandelt und erstattet mit Datum vom 17.01.2012 dem Gemeinderat folgenden Bericht:

Der Bericht der Kontrollabteilung vom 05.01.2012, ZI. KA-08642/2011, ist allen Klubobleuten zugegangen; zusätzlich wird auf die Möglichkeit jedes Gemeinderates, den Bericht bei den Akten zum Gemeinderat oder in der Mag. Abteilung I, Kanzlei für Gemeinderat und Stadtsenat einzusehen, verwiesen.

### 1 Prüfauftrag/-umfang

#### Prüfkompetenz

Die Kontrollabteilung ist gemäß § 74 Abs. 2 IStR u.a. auch beauftragt, die Gebarung der Stadt und ihrer wirtschaftlichen Unternehmungen zu prüfen. Diese Prüfungsbefugnis kann die gesamte Gebarung oder bestimmte Teile davon umfassen und hat sich nach § 74a Abs. 1 leg. cit. auf die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften, auf die Sparsamkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Zweckmäßigkeit sowie auf die ziffernmäßige Richtigkeit und die Ordnungsmäßigkeit der Gebarung zu erstrecken.

#### Prüfungsgegenstand

In Wahrnehmung dieses gesetzlichen Auftrages hat die Kontrollabteilung eine stichprobenartige Einschau in Teilbereiche der Gebarung des „Winterdienstes“ durchgeführt.

Prüfungsrelevantes Wirtschaftsjahr war grundsätzlich das Jahr 2010. Im Zuge der durchgeführten Prüfung wurde aus Gründen der Aktualität und Zeitnähe fallweise auch das Jahr 2011 tangiert, wie auch teilweise Daten aus Vorjahren dargestellt worden sind.

Personenbezogene Bezeichnungen in diesem Bericht werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und leichteren Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform formuliert und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

#### Anhörungsverfahren

Das gemäß § 52 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck (MGO) festgelegte Anhörungsverfahren ist durchgeführt worden.

### 2 Vorbemerkungen

#### Aufbauorganisation

Im Zusammenhang mit dem Winterdienst sind den Ämtern für Straßenbetrieb, Grünanlagen sowie Land- und Forstwirtschaft verschiedene Tätigkeiten zugeordnet. Gemäß der in der MagistrateGeschäftsordnung – besonderer Teil getroffenen Aufgabenverteilung ist das Amt

für Straßenbetrieb mit seinen Referaten „Straßenbauhöfe“ und „Fuhrpark und Werkstatt“ hauptverantwortlich für die Abwicklung des Winterdienstes.

#### Neuorganisation der Bauhöfe

Im Jahr 2008 wurde eine Neuorganisation der Bauhöfe umgesetzt.

In einem ersten Schritt wurden die vormals fünf Bauhöfe, die bis dahin dem Amt für Tiefbau zugeordnet waren, auf zwei Bauhöfe und einen Stützpunkt reduziert und in einem eigenständigen Amt für Straßenbetrieb organisiert, welches zuvor mit 01.12.2007 neu in der Aufbauorganisation der Stadt Innsbruck integriert worden ist.

#### Leistungskategorien

Die Zielsetzung der Neuorganisation war die Konzentration der personellen und technischen Ressourcen sowie eine ergebnisorientierte Planung und Steuerung der Leistungen der städtischen Bauhöfe zur Erhöhung der Effizienz. Dies führte zur Festlegung von Leistungsstandards für sämtliche Tätigkeiten, die durch die Mitarbeiter der Bauhöfe zu besorgen sind.

Zu diesem Zweck wurden zwei Leistungskategorien als amtsinterne Richtlinie für die Betreuung von Gehsteigen eingeführt, für welche Umlaufzeiten bzw. Durchführungsdauern – im Fall des Winterdienstes für die Kompletträumung bzw. -streuung eines Gebietes – festgelegt wurden:

- Leistungskategorie 1 (innerstädtisch) 6 Stunden
- Leistungskategorie 2 8,5 Stunden

#### Rangordnung entsprechend Anforderungsniveaus von Straßen

Hatte sich die dargestellte Einteilung in ortsbezogene Leistungskategorien für den größten Teil der Aufgaben der Bauhöfe bewährt, wurde sie für eine Rangordnung der Dringlichkeit zur Schneeräumung und Streuung verschiedener Straßenzüge, Gehsteige und auch Plätze nicht herangezogen. Um den umfassenden Anforderungen an den Winterdienst zu entsprechen, wurden sämtliche Straßen einzeln und auf Basis unterschiedlicher Faktoren wie z.B. örtliche Gegebenheiten, Verkehrsaufkommen etc. in Gruppen 1. bzw. 2. Rangordnung eingeteilt.

Des Weiteren finden sich in der RVS 12.04.12 „Schneeräumung und Streuung“, welche durch die Verbindlicherklärung durch die Bundesländer auch für weite Teile der Gemeindestraßen verpflichtend ist, verschiedene, je nach Bedeutung der Straßen abgestufte Anforderungsniveaus an den Winterdienst.

#### Neubemessung der Personal- und Fuhrparkressourcen

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Neustrukturierung der Bauhöfe eine Neubemessung der Personal- und Fuhrparkressourcen durch Überarbeitung des Dienstpostenplans und Einführung eines Fuhrparkmanagements vorgenommen.

Im Anhörungsverfahren bestätigte das Amt für Straßenbetrieb die Ausführungen der Kontrollabteilung und führte ergänzende Bemerkungen an.

**Begriffsbestimmungen** Im Hinblick auf fachspezifische Begriffe verweist die Kontrollabteilung auf die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 12.04 „Winterdienst“) und diverse gesetzliche Bestimmungen und Verordnungen (ABGB, StVO, Tiroler Straßengesetz u.a.m.).

### 3 Ablauf des Winterdienstes

---

**Zuständigkeiten** Die umfassenden Aufgaben des Winterdienstes werden in der Stadt Innsbruck durch verschiedene Ämter wahrgenommen.

**Forst- und Feldwege** Bei Vorliegen einer erhöhten Dringlichkeit wird die Räumung und Streuung von Forst- und Feldwegen, welche zum größten Teil außerhalb des verbauten Gebietes im Freiland liegen, durch das Amt für Land- und Forstwirtschaft übernommen.

**Grünanlagen** Das Amt für Grünanlagen besorgt den Winterdienst für die Park-, Geh- und Radwege im Gebiet der städtischen Grünanlagen.

In diesem Bereich wird der größte Teil der Tätigkeiten im Rahmen der Normalarbeitszeit durch Bedienstete des Amtes durchgeführt, während die Haupttrouten entlang der Inn- und Sillpromenaden gegebenenfalls bereits in den Nachtstunden betreut werden, um zu den Morgen- und Tagesstunden eine den Witterungsverhältnissen entsprechend sichere Begehung und Befahrung gewährleisten zu können.

**Straßen und Gehsteige** Mit seinen Referaten Straßenbauhöfe sowie Fuhrpark und Werkstatt trägt das Amt für Straßenbetrieb den überwiegenden Anteil an den Aufgaben des Winterdienstes. Es übernimmt die Betreuungsaufgaben des Straßenerhalters Stadt Innsbruck für rund:

- 550 km Fahrstreifen Straße
- 130 km Gehsteige und Gehwege, dies entspricht
- 380.000 m<sup>2</sup> Gehsteigflächen, davon
  - 220.000 m<sup>2</sup> im Zwangsreinigungsgebiet und
  - 160.000 m<sup>2</sup> im Bereich städtischer Wohnbauten und landwirtschaftlicher Grundstücke

**Aufgabenprofil** Mit Fokus auf den Winterdienst sind eine Vielzahl an Aufgaben wie z.B.

- Kontinuierliche Kontrolle des Straßenzustandes,
- Schneeräumung und Streumittelaufbringung auf Fahrbahnen, Parkstreifen, Gehsteigen und Radwegen,
- Räumung und Streuung im Bereich von Bus- und Straßenbahnhaltestellen innerhalb des Zwangsreinigungsgebietes,
- Abtransport des Schnees sowie
- Entfernen des Streusplitts nach Nutzung

prioritär zu erfüllen.

Im Anhörungsverfahren bestätigte das Amt für Straßenbetrieb die Ausführungen der Kontrollabteilung und führte ergänzende Bemerkungen an.

Zielsetzung des Winterdienstes	Die Zielsetzung des Winterdienstes ergibt sich aus der Ausgewogenheit der Wechselbeziehung von Qualitätssicherung, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit.
Qualitätssicherung	Die oberste Priorität des Winterdienstes gilt der Qualitätssicherung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch einen witterungsangepassten, maßvollen Einsatz von personellen und stofflichen Ressourcen. Die Benutzbarkeit des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes ist so auch bei großen Neuschneezuwächsen oder bei Glätte zu gewährleisten, insoweit eine Räumung mit angemessenem Aufwand durchgeführt werden kann (siehe § 46 Abs. 1 Tiroler Straßengesetz).
Umweltschutz	Um den Anforderungen des Umweltschutzes zu entsprechen, ist die Wahl des geeigneten Streumittels mit Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten vorzunehmen und der quantitative Einsatz auf das notwendige Maß zu reduzieren.
Wirtschaftlichkeit	Einen weiteren Einflussfaktor stellen die Kosten dar, welche je nach Wahl des Mittels teils erheblich variieren. Neben den mengenabhängigen Materialkosten müssen monetäre Aufwendungen für den Zukauf neuer Gerätschaften sowie für die eventuell notwendigen Adaptierungsmaßnahmen bestehender Einrichtungen berücksichtigt werden, welche von der Wahl des Streumittels und deren Aufbringung abhängig sind (Beispiel Umstellung Feuchtsalzstreuung).
Differenzierter Winterdienst	Aus den zuvor beschriebenen vorgegebenen Bedingungen entwickelte sich der differenzierte Winterdienst, der eine ökonomische und auf die jeweiligen Gebiete, Straßenzüge oder Straßen abgestimmte Betreuung durch einen geplanten Einsatz von Gerätschaften, Streumitteln und Personalressourcen gewährleistet.
Entwicklung in Innsbruck	<p>In Innsbruck wurde über viele Jahre hinweg das Streuen von Splitt bevorzugt. Die Nutzung von Salz war in Ausnahmefällen besonders stark befahrenen Straßen sowie solchen in Hanglage vorbehalten.</p> <p>Noch Mitte der 1970er Jahre wurde die Streuung von Salz auf ebenen Straßen kategorisch ausgeschlossen. Im Jahr 1989 wurden die Winterdienstverantwortlichen per StS-Beschluss ermächtigt, in Ausnahmefällen Salz auch im ebenen Stadtgebiet zu streuen.</p> <p>Nach vielen Jahren und zahlreichen Anträgen, Debatten und Beratungen im Gemeinderat sowie Stadtsenat zum Thema Winterdienst, im Besonderen zum grundsätzlichen Salzstreuverbot auf ebenen Flächen innerhalb des Stadtgebiets, wurde im Stadtsenat vom 04.05.2005 der Beschluss gefasst, den Winterdienst im gesamten Stadtgebiet von Innsbruck durch den grundsätzlich gleichwertigen Einsatz von Splitt wie Salz durchzuführen, wobei die Straßenmeister auf eine sparsame und umweltschonende Nutzung des Streugutes Bedacht zu nehmen hätten.</p>
Zuständigkeitsbereich der Bauhöfe	Im Wesentlichen verteilt sich die Zuständigkeit der Bauhöfe (inkl. Fuhrpark) auf die Räumung und Bestreuung der Gehsteige (im Zwangsreinigungsgebiet bzw. im Bereich von Wohnbauten und landwirtschaftlicher Grundstücke im städtischen Eigentum), Geh- und Radwege sowie von Sonderflächen (z.B. Bus- und Straßenbahnhaltstellen, Stiegen,

Fußgängerübergänge oder Verbindungswege). Die Mitarbeiter des Fuhrparks sorgen vornehmlich für die Räumung und Streuung der Fahrbahnflächen, wie etwa Straßen oder befahrbare Brücken.

#### Verantwortlichkeit

Während den werktäglichen Dienstzeiten wird die Leitung des Winterdienstes von den Straßenmeistern der Bauhöfe durchgeführt. Außerhalb der Normalarbeitszeit, d.h. in den Nachtstunden sowie an den Wochenenden und Feiertagen, übernimmt ein Einsatzleiter die Verantwortung über die Koordinierung der Winterdiensttätigkeiten. Bei diesen handelt es sich um Mitarbeiter der Bauhöfe (Straßenmeister und -stellvertreter sowie zwei Mitarbeiter des Bereichs „Verkehrseinrichtungen“) sowie um einen Mitarbeiter des Referates für Fuhrpark und Werkstatt, welche sich täglich abwechseln.

Die Straßenmeister bzw. Einsatzleiter sind für den auf die herrschenden Witterungsbedingungen abgestimmten Einsatz von Personal und Gerätschaften verantwortlich.

#### Personalressourcen Straßenbauhöfe

Gemäß Auskunft des Amtes für Straßenbetrieb sind bei Bedarf in den Wintermonaten ca. 20 – 25 Mitarbeiter des Fahrdienstes täglich ausschließlich mit dem Winterdienst, d.h. für Kontroll- und Streufahrten, Schneeräumung sowie -verladung, beschäftigt. Das für die manuelle Reinigung eingesetzte Personal hat neben den ganzjährig zu erfüllenden Aufgaben, wie bspw. die Papierkorbentleerung, den Winterdienst zu besorgen. Je nach Erfordernis ist die zusätzliche Beiziehung weiteren Personals der Straßenbauhöfe möglich.

In Fällen, in denen mit der personellen Besetzung der Bauhöfe die Besorgung des Winterdienstes nicht ausreichend abgedeckt werden kann, werden zusätzliche Dienstnehmer (z.B. Gelegenheitsarbeiter und Asylwerber) zur zeitlich begrenzten Unterstützung eingesetzt.

Im Anhörungsverfahren bestätigte das Amt für Straßenbetrieb die Ausführungen der Kontrollabteilung und führte ergänzende Bemerkungen an.

#### Personaleinsatz des Fuhrparks

Für die Betreuung der Fahrbahnen stehen von Seiten des Referates für Fuhrpark und Werkstatt abwechselnd 19 Fahrer und 8 Mechaniker (inkl. 2 Lehrlinge) zur Verfügung.

Zur Gewährleistung eines flächendeckenden Winterdienstes bedient sich das Amt für Straßenbetrieb weiters externer Dienstleistungen durch Frächter oder Landwirte, welche über die notwendigen Gerätschaften verfügen und je nach Erfordernis kurzfristig verständigt und eingesetzt werden können.

#### Personaleinsatz außer- halb der Normdienstzeit

Die Anzahl der außerhalb der Normdienstzeit tätigen Mitarbeiter und der auf Abruf bestellten Arbeitskräfte (Bereitschaft) sowie der eingesetzten Gerätschaften variiert stetig, da diese täglich einige Stunden vor Beginn des Einsatzes durch den diensthabenden Einsatzleiter auf Grundlage von aktuellen Wetterdaten und Straßenkontrollfahrten festgelegt wird.

Entsprechend der Auskunft des Amtes für Straßenbetrieb und nach Durchsicht der im Rahmen der Prüfung zur Verfügung gestellten Winterdienstprotokolle liegt die Schwankungsbreite hierbei zwischen 2 und 10 Fahrzeugen des Fuhrparks bei einem Personalaufwand von 4 – 12 Fahrern (2 Fahrer pro Nacht für Fahrzeuge im Schichtbetrieb, 1 Fahrer für Fahrzeuge in Bereitschaft). Die Zahl der in Bereitschaft versetzten Mitarbeiter der Bauhöfe pendelt meist zwischen 1 – 4 pro Bauhof bzw. Stützpunkt.

In seiner Stellungnahme bestätigte das Amt für Straßenbetrieb die Ausführungen der Kontrollabteilung und brachte ergänzende Bemerkungen ein.

#### Gerätschaften des Fuhrparks und der Bauhöfe

Im Winter 2010/11 standen für den Räum- und Streudienst auf Straßen gesamt 18 stadt eigene zur Schneeräumung verwendbare Fahrzeuge zur Verfügung, von denen sämtliche über einen Pflug und 14 über eine Streueinrichtung verfügten.

Zur Räumung und Streuung der Geh- und Sonderflächen standen weiters 10 Schmalspurgeräteträger (kommunale Trägerfahrzeuge, die durch Anbau unterschiedlicher Gerätschaften wie z.B. Mähauflauf, Besen etc. für den Ganzjahreswerkeinsatz tauglich sind) mit Pflug und Streuer sowie 23 Kleinfahrzeuge für den manuellen Winterdienst (händisches Räumen und Streuen der Flächen) zur Verfügung.

#### Dokumentation

Die Arbeiten des Winterdienstpersonals werden täglich dokumentiert. Dies geschieht einerseits mittels Winterdienstprotokollen der diensthabenden Einsatzleiter und andererseits anhand von Streuberichten, welche durch die für die Räumung und Streuung vor Ort eingesetzten Mitarbeiter gefertigt werden.

#### Winterdienstprotokoll

Der verantwortliche Einsatzleiter führt zu Beginn und während des Dienstes laufend Kontrollfahrten im Stadtgebiet durch, um stets auf die aktuellen Witterungs- und Straßenverhältnisse reagieren zu können. Während den Kontrollfahrten werden die jeweils herrschenden Witterungsverhältnisse und Temperaturen unter Angabe von Ort und Uhrzeit im Winterdienstprotokoll regelmäßig dokumentiert. Zusätzlich finden Einsatzbefehle an das Personal des Fuhrparks und der Straßenbauhöfe sowie besondere Vorkommnisse Eingang ins Tagesprotokoll.

#### Streubericht

Die mit dem Winterdienst betrauten Mitarbeiter führen die Räumung und Streuung im großen Maße selbstverantwortlich durch. Mit Ausnahme von Einsatzbefehlen durch den diensthabenden Einsatzleiter (z.B. Angaben zum Betreuungsgebiet, zur Streumittelwahl oder zur Fahrzeugausrüstung) und unter Berücksichtigung der – entsprechend Streubericht und RVS – unterschiedlichen Räum- und Streupriorität bzw. Rangordnung der zu betreuenden Straßen, entscheiden sie eigenständig über die Routenführung ihrer Fahrten und die durchzuführenden Tätigkeiten im Bereich ihres Räumgebietes. Zusätzlich werden alle durchgeführten Maßnahmen in den täglichen Streuberichten festgehalten, in denen sich sämtliche zu betreuende Flächen taxativ aufgelistet finden.

## 4 Wesentliche Rechtliche Grundlagen

---

### Allgemeine Gesetze und Geschäftsordnungen

Neben dem Stadtrecht der Landeshauptstadt Innsbruck 1975, der Geschäftsordnung des Magistrates der Landeshauptstadt Innsbruck (MGO) samt ihrem besonderen Teil (Geschäftseinteilung) und dem Tiroler Straßengesetz finden sich insbesondere im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch (ABGB) und in der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) maßgebliche, im Konnex mit dem Winterdienst beachtenswerte Bestimmungen.

### Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB)

Das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch (ABGB) regelt in § 1319a die allgemeine Verkehrssicherungspflicht und die Haftung des Straßenerhalters, der demnach für den ordnungsgemäßen Zustand eines Verkehrsweges verantwortlich ist. Ob der Zustand eines Weges durch eine Vernachlässigung des Winterdienstes, insbesondere der Räum- und Streupflicht, mangelhaft ist, richtet sich gem. § 1319a Abs. 2 ABGB danach, was nach der Art des Weges, besonders nach seiner Widmung, für seine Anlage und Betreuung angemessen und zumutbar ist.

Schadenersatzpflicht trifft den Wegehalter gemäß ständiger Rechtsprechung nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Ist der mangelhafte Zustand durch „Leute“ des Haftpflichtigen (Mitarbeiter der Gemeinde) verschuldet worden, so haften auch sie nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit (§ 1319a Abs. 3 ABGB). Nicht zu den „Leuten“ des Wegehalters zählen hingegen Unternehmer, welche die Aufgaben des Wegehalters übernommen haben (dazu zählen in der Regel auch die mit der Schneeräumung und Streuung betrauten Landwirte bzw. Private).

### Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO)

Gemäß § 93 der Straßenverkehrsordnung 1960 haben die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten – ausgenommen die Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Liegenschaften – dafür zu sorgen, dass die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 Meter vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Stiegenanlagen entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut sind. Ist ein Gehsteig oder Gehweg nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 Meter zu säubern und zu bestreuen.

Wird durch ein Rechtsgeschäft eine der eben angesprochenen Verpflichtungen übertragen, so tritt in einem solchen Falle der durch dieses Rechtsgeschäft Verpflichtete an die Stelle des Eigentümers (vgl. dazu § 93 Abs. 5 StVO).

### Ausgewählte rechtliche Aspekte

Von der Kontrollabteilung wird im Zusammenhang mit dem Winterdienst u.a. auch auf die Kundmachung betreffend Zwangsanschluss für die Reinigung öffentlicher Gehwege an die städt. Straßenreinigung vom 10.12.1938, Zl. VI-3014/1938, auf die Vorschrift über die Erhebung von Gehwegreinigungsgebühren (Gehwegreinigungsgebührenordnung) – GR-Beschluss vom 25.01.1972, auf den ÖPNV-Vertrag 2008 – 2015,

auf den Vertrag der Stadtgemeinde Innsbruck mit der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH hinsichtlich der Benützung von Gemeindestraßen sowie auf die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) verwiesen.

Kundmachung betreffend Zwangsanschluss für die Reinigung öffentlicher Gehwege an die städt. Straßenreinigung vom 10.12.1938, Zl. VI-3014/1938

Im Jahr 1938 ordnete der damalige Oberbürgermeister von Innsbruck mit Kundmachung vom 10.12.1938, Zl. VI-3014/1938, einen Anschlusszwang an die städtische Straßenreinigung in einem genau definierten Gebiet der Stadt Innsbruck an. In den so bezeichneten Teilen des verbauten Stadtgebietes von Innsbruck waren die Eigentümer von Gebäuden und Grundstücken oder deren gesetzliche Vertreter, bei juristischen Personen deren Organe, verpflichtet, die vorgeschriebene Reinigung und Sandbestreuung der an die Gebäude und Grundstücke grenzenden öffentlichen Gehwegflächen während des ganzen Jahres durch die städtische Straßenreinigung durchführen zu lassen.

Vorschrift über die Erhebung von Gehwegreinigungsgebühren (Gehwegreinigungsgebührenordnung) GR-Beschluss vom 25.01.1972

Seit dem Jahr 1972 erhebt die Stadtgemeinde Innsbruck für die Reinigung der an die städtische Straßenreinigung angeschlossenen Gehwege Gebühren nach den Bestimmungen der Gehwegreinigungsgebührenordnung (Gemeinderatsbeschluss vom 25.01.1972). Diese Vorschrift trat mit 01.01.1972 in Kraft. Gleichzeitig verloren damals die unter Punkt II bis V der Magistratskundmachung vom 10.12.1938, Zl. VI-3014/1938, bezüglich der Gehwegreinigungsgebühren getroffenen Anordnungen ihre Wirksamkeit, lediglich Punkt I dieser Kundmachung – betreffend den Geltungsbereich für die städtische Straßenreinigung – blieb hiervon unberührt und ist heute noch gültig.

Im Rahmen dieser Prüfung stellte die Kontrollabteilung u.a. auch fest, dass im § 1 der Gehwegreinigungsgebührenordnung als Rechtsgrundlagen für die Erhebung einer Gehwegreinigungsgebühr mittlerweile nicht mehr aktuelle bzw. bereits aufgehobene Normen zitiert werden.

ÖPNV-Vertrag 2008 - 2015

Im ÖPNV-Vertrag 2008 – 2015 wird im Pkt. 4.6 – Oberflächenhaltestellenbereich (Aufstellfläche Fahrgäste) u.a. auch festgehalten, dass auf diesem Sektor verschiedene Verantwortungsbereiche hinsichtlich der Betreuung bestehen (Inselhaltestellen in Verantwortung der IVB, Gehsteige im Zwangsreinigungsgebiet in Verantwortung der Stadt, Haltestellen außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes in Verantwortung der Anlieger gemäß StVO). Die Vertragspartner Stadt Innsbruck und die IVB waren sich in diesem Zusammenhang einig, dass es sinnvoll und zweckmäßig wäre, wenn es eine zentrale Stelle geben würde, die für die Reinigung bzw. den Winterdienst generell für alle Haltestellen zuständig ist. Zudem wurde betont, dass der Straßenbenützungsvertrag aus dem Jahr 1998 entsprechend zu adaptieren bzw. anzupassen und die Umsetzung verschiedener Punkte des ÖPNV-Vertrages – darunter auch der Pkt. 4.6 – Oberflächenhaltestellenbereich (Aufstellfläche Fahrgäste) – im Detail zwischen den Vertragsteilen Stadt Innsbruck und IVB gesondert zu vereinbaren sei.

Vertrag der Stadtgemeinde Innsbruck mit der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH

Mit dem am 14. Mai 1998 zwischen der Stadtgemeinde Innsbruck und der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH abgeschlossenen Vertrag, Zl. IV-3806/1996, räumte die Stadt Innsbruck der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH das immerwährende Recht ein, jene Gemeindestraßen zu benützen, die zur Her-

hinsichtlich der Benützung von Gemeindestraßen

stellung und zum Betrieb ihrer im Stadtgebiet geführten und künftig zu führenden Straßenbahnen erforderlich sind. Hinsichtlich der Straßenerhaltung wurde im Pkt. II. des in Rede stehenden Vertrages u.a. vereinbart, dass „die normalen Erhaltungsarbeiten (das sind: Reinigung, Winterdienst und kleinste Belagsausbesserungen) in sämtlichen von der IVB innerhalb des Stadtgebietes benützten Straßen, sohin auch Bundesstraßen und Landesstraßen, soweit sie in der Verwaltung der Stadt stehen, von der Stadt besorgt werden, sofern im Folgenden nichts anderes bestimmt ist“. Darüber hinaus wurde festgehalten, dass die Haftung der Stadt nur im Umfang der Bestimmungen des § 1319a ABGB bestehe.

Die Straßenreinigung, die Schneeräumung, die Streuung und allenfalls die Schneeabfuhr auf der Fahrbahn und damit auch auf den in der Fahrbahn verlegten Gleisen übernahm gem. Pkt. VI. dieses Vertrages die Stadt Innsbruck. Die spezielle Reinigung der Gleise (Freimachung des Rillenprofils und winterbedingte Reinigung der Weichen) ist ausschließlich Angelegenheit der IVB. Auf den selbstständigen Gleiskörpern (z.B. in der Falkstraße die Endstation der Straßenbahnlinie 1 u.a.) fallen der gesamte Winterdienst und die Reinigung in die Zuständigkeit der IVB.

Für die Gehsteige und die auf den Gehsteigen eingerichteten Haltestellen (nicht jedoch auf Haltestelleninseln) übernahm die Stadt im Zwangsreinigungsgebiet die Reinigung und den Winterdienst, somit Schneeräumung und Streuung. Außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes obliegen die Reinigung und der Winterdienst für Haltestellen nicht der Stadtgemeinde Innsbruck, sondern den Anrainern im Sinne des § 93 StVO.

Weitere Recherchen der Kontrollabteilung in dieser Angelegenheit zeigten, dass die Magistratsabteilung I, Amt für Präsidialangelegenheiten, im Jahr 2010 einen Entwurf einer Vereinbarung zur einvernehmlichen Regelung des Winterdienstes in den Haltestellenbereichen der IVB – wie dies auch im ÖPNV-Vertrag 2008 - 2015 vorgesehen ist – erarbeitet und der Geschäftsführung der IVB mit dem Ersuchen vorgelegt hat, allfällige Änderungsvorschläge bekanntzugeben. Lt. Auskunft des zuständigen Sachbearbeiters im Amt für Präsidialangelegenheiten ist diese Vereinbarung bis dato noch nicht realisiert worden und soll die Problematik „Winterdienst in den Haltestellenbereichen der IVB“ im Zuge einer Fortschreibung des Straßenbenützungsvertrages vom 14. Mai 1998, Zl. IV-3806/1996, bzw. der Weiterentwicklung des Straßen- und Regionalbahnkonzeptes gelöst werden.

Im Anhörungsverfahren betonte das Amt für Straßenbetrieb, dass eine koordinierende Kontaktaufnahme mit der MA I erfolgt sei.

Die MA I erklärte in ihrer Stellungnahme dazu, dass bei Abschluss eines Vertrages über die Übernahme des Winterdienstes in den Haltestellen innerhalb des Zwangsreinigungsgebietes durch die Stadt zu beachten sei, dass die Stadt eine vertragliche Haftung übernehmen müsste (Haftung ex contractu), welche derzeit in der Haftpflichtpolizze nicht vorgesehen ist und mit der Versicherungsgesellschaft wahrscheinlich gegen eine Zusatzprämie gesondert verein-

bart werden müsste. Außerdem würde die Stadtgemeinde Innsbruck bei Übernahme einer vertraglichen Verpflichtung in diesem Bereich ihr Haftungsprivileg nach § 1319a ABGB (Haftung nur für grobe Fahrlässigkeit) verlieren. Seitens der IVB GmbH liege nach aktuellem Informationsstand auch kein Angebot vor, welchen Betrag sie an die Stadtgemeinde Innsbruck bei Übernahme des Winterdienstes in den Haltestellenbereichen innerhalb des Zwangsreinigungsgebietes zu zahlen bereit wäre (Abdeckung der Arbeitsleistung samt Zusatzprämie).

Nur der Vollständigkeit erwähnte die MA I noch, dass die Betreuung der Haltestellen außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes durch die jeweiligen Anrainer lediglich eine für die Stadt unverbindliche Absichtserklärung darstelle und für die Anrainer, da sie nicht Vertragspartner sind, rechtlich nicht verbindlich ist (Vertrag zu Lasten Dritter).

Letztlich könne nach Ansicht der MA I weder die Stadtgemeinde Innsbruck (innerhalb des Zwangsreinigungsgebietes) noch der jeweilige Anrainer (außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes) die vertragliche Haftung der IVB gegenüber ihren Fahrgästen (resultierend aus dem Beförderungsvertrag) übernehmen.

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr hat im Zusammenwirken mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG und den Landesbaudirektionen der Bundesländer verschiedene Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, darunter auch die RVS 12.04.12 (Ausgabe 01. August 2010) Qualitätssicherung Betrieb – Winterdienst – Organisation und Durchführung – Schneeräumung und Streuung, ausgearbeitet. Im Wesentlichen werden in der RVS 12.04.12 sowohl grundsätzliche Fragen für die Schneeräumung und Streuung als auch spezielle Aspekte bzw. Details von Schneeräummaßnahmen und Streuungen behandelt.

## 5 Wirtschaftliche Aspekte

---

Wirtschaftlicher Schwerpunkt der Prüfung

Die Kontrollabteilung hat angesichts der Komplexität der Materie und auch aufgrund des Umstandes, dass der „Winterdienst“ erstmalig einer Einschau unterzogen worden ist, die gegenständliche Prüfung in wirtschaftlicher Hinsicht im Wesentlichen auf drei Detailbereiche konzentriert. Konkret handelt es sich um das Thema Zwangsreinigungsgebiet, um die Vereinbarungen mit dem Land Tirol und der Republik Österreich über die Erhaltung von im Stadtgebiet von Innsbruck liegenden Ortsdurchfahrten der Landes- und ehemaligen Bundesstraßen (nunmehr Landesstraßen B) sowie um die mit Frächtern oder Landwirten abgeschlossenen Vereinbarungen über die Bereitstellung und den Einsatz von Fahrzeugen und Personal im Winterdienst.

Einführung eines Zwangsreinigungsgebietes

Bereits im Jahr 1938 ordnete der damalige Oberbürgermeister von Innsbruck mit Kundmachung vom 10.12.1938, Zl. VI-3014/1938, einen Anschlusszwang an die städtische Straßenreinigung in einem genau definierten Gebiet der Stadt Innsbruck an.

Seinerzeitige Gebührenbemessung

Für die Besorgung der Arbeiten durch die städtische Straßenreinigung hatten die Eigentümer von Gebäuden und Grundstücken Jahresgebühren zu entrichten, die sich nach der Verkehrsbedeutung der einzelnen Gehwegflächen und des damit verbundenen Umfangs der Reinigung bemessen haben und in drei Reinigungsklassen eingeteilt waren.

Damalige Arbeiten außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes

Die städtische Straßenreinigung übernahm damals nach ihrer Wahl auch in jenen Stadtteilen, die nicht dem Anschlusszwang unterworfen waren, die nach den seinerzeitigen orts- und straßenpolizeilichen Vorschriften durch die Eigentümer von Gebäuden und Grundstücken zu versehende Reinigung der öffentlichen Gehwegflächen. Dafür wurden gem. § 4 der Kundmachung vom 10.12.1938 im Allgemeinen die festgesetzten Gebühren eingehoben, eine Änderung der Gebühren war allerdings je nach besonderer Lage der Gehwegfläche auch möglich.

Dazu bemerkte das Amt für Straßenbetrieb im Rahmen des Anhörungsverfahrens ergänzend, dass intern keine Aufzeichnungen darüber evident wären, dass im Zuge der Kundmachung vom 10.12.1938 auch Gehsteigflächen außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes in die städtische Betreuung aufgenommen wurden. Eine Ausweitung des aktuellen Zwangsreinigungsgebietes wäre aus Sicht des Amtes für Straßenbetrieb mit den derzeit zur Verfügung stehenden Ressourcen (Mitarbeiter und Gerätschaft) nicht möglich.

Vorschriften über die Erhebung von Gehwegreinigungsgebühren (Gemeinderatsbeschluss vom 25.01.1972)

Seit dem Jahr 1972 erhebt die Stadtgemeinde Innsbruck für die Reinigung der an die städtische Straßenreinigung angeschlossenen Gehwege Gebühren nach den Bestimmungen der Gehwegreinigungsgebührenordnung (Gemeinderatsbeschluss vom 25.01.1972). Diese Vorschrift trat mit 01.01.1972 in Kraft.

Derzeitige Gebührenbemessung

Nach wie vor wird das Reinigungsgebiet – entsprechend dem durch die Verkehrsbedeutung vorgegebenen Ausmaß der Straßenreinigung – in drei Klassen eingeteilt. Innerhalb der drei Reinigungsklassen wird zudem noch unterschieden, ob das Grundstück, vor dem sich der Gehsteig befindet, bebaut oder unbebaut ist. Die Größe der anrechenbaren Gehwegfläche ergibt sich aus der Vervielfachung der an den öffentlichen Gehweg angrenzenden Grundstückslänge mit der jeweiligen Gehsteigbreite.

Der für jedes Anwesen zu entrichtende Jahresbetrag der Gehwegreinigungsgebühr wird mit Abgabenbescheid festgesetzt. Die Gebühr ist zu einem Viertel des Jahresbetrages jeweils am 15. Feber, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres fällig.

Festsetzung der Höhe der Gehwegreinigungsgebühren

Gemäß den Bestimmungen des IStR hat der GR zusammen mit der Festsetzung des Haushaltsplanes über die Erhebung der darin vorgesehenen Abgaben zu beschließen.

Vorschreibung Gehwegreinigungsgebühren

In den Wirtschaftsjahren 2008 und 2009 sind an Gehwegreinigungsgebühren der Klasse I bis III für bebaute und unbebaute Grundstücke insgesamt je rd. € 1,3 Mio. und im Jahr 2010 insgesamt rd. € 1,4 Mio. vorgeschrieben worden.

Gehwegfläche	Die hierfür im Zwangsreinigungsgebiet der Stadt Innsbruck maßgebende Gehwegfläche hat sich in den drei vorgenannten Prüfungsjahren auf gesamt rd. 211,6 Tsd. m <sup>2</sup> belaufen.
Prüfung Wertsicherung	Im Zuge ihrer Einschau hat die Kontrollabteilung die von der MA III für die Jahre 2008 bis 2012 ermittelten Wertanpassungen und in weiterer Folge von der MA IV vorgenommenen Gebührenerhöhungen einer Plausibilitätsprüfung unterzogen.
Wertsicherung 2008	Dabei hat die Kontrollabteilung festgestellt, dass für das Haushaltsjahr 2008 eine Anhebung der Gehwegreinigungsgebühren im Ausmaß der erwarteten allgemeinen Teuerungsrate von 2,00 % durchgeführt worden ist.
Wertsicherung 2009	Betreffend die Neufestsetzung der Gehwegreinigungsgebühren für das Jahr 2009 konstatierte die Kontrollabteilung, dass der vom Amt für Straßenbetrieb der MA III an die MA IV ergangene Vorschlag, die Gehwegreinigungsgebühren um 3,60 % zu erhöhen, nicht mit der von der Kontrollabteilung für das betreffende Jahr errechneten Wertsteigerung von rd. 7,26 % übereinstimmte. Da seitens des Referates Subventionen/Förderungen der MA IV kein Nachvollzug der rechnerischen Richtigkeit der Indexanpassung erfolgt ist, wurden die Gehwegreinigungsgebühren für das Jahr 2009 irrtümlicherweise um „nur“ 3,60 % erhöht.
Wertsicherung 2010	Für das Haushaltjahr 2010 sind die Gehwegreinigungsgebühren entsprechend der Veränderung des Transportkostenindex um 7,97 % angehoben worden.
Wertsicherung 2011 und 2012	Basierend auf den Ermittlungen des Amtes für Straßenbetrieb der MA III wurden die Gehwegreinigungsgebühren für die Jahre 2011 und 2012 um 2,50 % (Klasse I) bzw. um 3,00 % (Klasse II und III) erhöht. Den Berechnungen der Kontrollabteilung zufolge hätten sich jedoch für die in Rede stehenden Jahre Wertanpassungen der Gehwegreinigungsgebühren der Klasse I von 3,12 % und der Klassen II und III von 3,62 % ergeben.
Empfehlung Wertsicherung	Da die Ermittlung der Erhöhung der Gehwegreinigungsgebühren die Einnahmensituation des Unterabschnittes Straßenreinigung des jeweiligen Haushaltsjahres doch wesentlich beeinflusst, hat die Kontrollabteilung empfohlen, künftig auf die Berechnung der verschiedenen Teuerungsraten besonderes Augenmerk zu legen.  Im Rahmen ihrer Stellungnahme teilte das Amt für Straßenbetrieb der MA III hierzu mit, dass in Zukunft eine amtsinterne Kontrolle der Berechnung durchgeführt werde, welche die Einhaltung der festgelegten Richtlinien gewährleisten wird.
Haftung im Zwangsreinigungsgebiet	Mit der Kundmachung des damaligen Oberbürgermeisters aus dem Jahr 1938 wurden bzw. werden die den Liegenschaftseigentümern gemäß § 93 StVO auferlegten Tätigkeiten (Reinigung der öffentlichen Gehwege von Schmutz, Schnee und Eis) von der Stadt Innsbruck

übernommen. Infolgedessen ist sie auch für Unfälle auf Gehsteigen bzw. -wegen in dem laut Gehwegreinigungsgebührenordnung genau definierten Ortsgebiet von Innsbruck (Zwangsreinigungsgebiet) haftbar.

Dabei vertritt die Judikatur die Auffassung, dass die Stadt Innsbruck im Zwangsreinigungsgebiet nicht als Halter eines Weges (Straßenerhalter gemäß § 1319a ABGB) anzusehen und eine Haftung daher bereits bei leichter Fahrlässigkeit gegeben ist.

#### Winterdienstprotokolle und Streuberichte

Diesbezüglich erfüllen die von der städtischen Dienststelle erstellten Winterdienstprotokolle und Streuberichte eine wesentliche Funktion. Wird der Winterdienst nämlich nach den in Rede stehenden Normen durchgeführt, so kann lt. ständiger Rechtsprechung eine weitgehende Vermeidung einer Haftung angenommen werden.

#### Erhaltung von Landesstraßen

Die Stadt Innsbruck hat innerhalb ihres Ortsgebietes die Erhaltung (Straßenreinigung, Erhaltungsarbeiten kleineren Umfangs, Winterdienst, etc.) bestimmter Landesstraßen (B und L) sowie die Errichtung und den Betrieb von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (Wartung, Betrieb, Reinigung, u.a.m.) auf Landesstraßen L vertraglich übernommen.

#### Landesstraßennetz im Ortsgebiet von Innsbruck

Das betreute Landesstraßennetz setzte sich zum Prüfungszeitpunkt aus den Ortsdurchfahrten der Landesstraßen L 33 „Patscher Straße“, L 283 „Ampasser Straße“, L 9 „Mittelgebirgsstraße“, L8 „Dörfer Straße“ sowie L 11 „Völser Straße“ zusammen. Des Weiteren verlaufen die Straßenzüge der B 182 „Brenner Straße“, B 174 „Innsbrucker Straße“ und B 171 „Tiroler Straße“ durch das Stadtgebiet von Innsbruck. Bei den letzten drei Straßenzügen handelt es sich um ehemalige Bundesstraßen, die im Jahr 2002 als Bundesstraßen aufgelassen und in die vollständige Verantwortung des Landes Tirol übertragen worden sind.

#### Vergütung für die Erhaltung von Ortsdurchfahrten der Landesstraßen

Für die Übertragung der eingangs erwähnten Aufgaben gebührt der Stadt Innsbruck eine Vergütung. Die Höhe des Erhaltungsbeitrages für die ehemaligen Bundesstraßen, nun Landesstraßen B, beruht auf einem Übereinkommen der Stadt Innsbruck mit der Republik Österreich aus dem Jahr 1973, die Höhe des Vergütungssatzes für die genannten Landesstraßen L stützt sich auf ein mit dem Land Tirol im Jahr 1978 abgeschlossenes Übereinkommen.

#### Übereinkommen Bundesstraßen

Mit Übereinkommen vom 11.12.1973 hat die Stadt Innsbruck zum einen vom Bund die Maria-Theresien-Straße, die Leopoldstraße, die alte Innbrücke, die Mariahilfstraße, die Herzog-Friedrich-Straße sowie die Höttinger Au als Gemeindestraßen übernommen. Zum anderen sind nachstehende Straßenzüge in das Eigentum des Bundes übertragen worden.

##### a) B 171 (Tiroler Straße):

Haller Straße – Mühlauer Innbrücke – Rennweg – Einbahn a) Herzog-Otto-Str. – Innrain Einbahn b) Innrain – Marktgraben – Burggraben – Rennweg – Blasius-Hueber-Str. – Höttinger Au – Kranebitter Alle

b) B 174 (Innsbrucker Straße):

Rumerhof (B 174/1) – Amraser-See-Str. – Burgenlandstr. – Olympiastr. – Anton-Melzer-Str. – Egger-Lienz-Str. – Holzhammerstr. (B174/2 = Holzhammer Brücke) – Bachlechnerstr. B171

c) B 182 (Brenner Straße):

Innsbruck / B 174 – Leopoldstr. – Brennerstr. – Schönberg usw.

Die Erhaltung der eben genannten Straßenzüge wurde der Stadt Innsbruck überantwortet, wobei die Länge des zu betreuenden Straßennetzes mit 16 km festgelegt worden ist.

#### Erhaltungsbeitrag Bundesstraßen

Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses sind die Erhaltungskosten für die 4-spurigen Bundesstraßen (später Landesstraßen B) mit ATS 70.000,00 bzw. € 5.087,10, pro Jahr und km vertraglich bewertet worden. Somit gebührten der Stadt Innsbruck für die von ihr übernommenen Leistungen insgesamt ATS 1.120.000,00 oder € 81.393,57.

Mit dieser Beitragsleistung waren neben den Kosten für Straßenreinigung, Erhaltungsarbeiten kleineren Umfanges, Winterdienst und für Belagsarbeiten größeren Umfanges auch jene Aufwendungen für die Errichtung und den Betrieb von Verkehrseinrichtungen auf den vertragsgegenständlichen Bundesstraßen abgegolten. Vertraglich wurde der letzte Aspekt jedoch keiner expliziten Regelung zugeführt.

Im Zusammenhang mit der Höhe der Erhaltungskosten war den Prüfungsunterlagen zu entnehmen, dass diese vom damaligen Stadtbaudirektor zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit rd. ATS 1.500.000,00 oder rd. € 109.009,25 angegeben worden waren.

#### Erhöhung Erhaltungsbeitrag für Bundesstraßen

Die Beitragsleistung des Bundes wurde erstmals zum 01.01.1982 um ATS 35.000,00 (€ 2.543,55) auf ATS 105.000,00 (€ 7.630,65) pro Jahr und km erhöht.

Eine weitere Anhebung des Erhaltungsbeitrages erfolgte zum 01.01.1987. Die Erhöhung ist u.a. auf ein Ansuchen des damaligen Stadtbaudirektors vom 03.06.1986 zurückzuführen, in welchem auch bekannt gegeben wurde, dass sich den Berechnungen der Stadt Innsbruck zufolge die Erhaltungskosten auf rd. ATS 424.000,00 bzw. € 30.813,28 pro Jahr und km belaufen würden. Die Beitragsleistung des Bundes wurde jedoch „nur“ um rd. ATS 78.000,00 bzw. € 5.668,48 auf ATS 183.000,00 bzw. € 13.299,13 pro Jahr und km angehoben.

Darüber hinaus kamen die Vertragspartner überein, dass Belagserneuerungen größeren Umfanges nunmehr vom Bund durchzuführen wären.

Unberücksichtigt blieben hingegen die seitens der Stadtgemeinde angestrebte Kostenbeteiligung der Bundesstraßenverwaltung für Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sowie der Antrag auf Wertsicherung des Vergütungsbetrages.

Die bislang letzte Erhöhung des Bundes-Erhaltungsbeitrages fand zum 01.01.2002 statt. Im Rahmen der Währungsumstellung wurde der bis zu diesem Stichtag gültige Vergütungssatz von ATS 183.000,00 bzw. € 13.299,13 um € 0,87 auf € 13.300,00 pro Jahr und km angehoben.

#### Fahrbahnkilometer Bundesstraßen

Im Zusammenhang mit den zu vergütenden Fahrbahnkilometern stellte die Kontrollabteilung fest, dass erstmalig im Jahr 1982 eine Überprüfung des von der Stadt Innsbruck übernommenen Kilometerstandes durchgeführt worden war. Die Nachschau des Amtes der Tiroler Landesregierung hatte ergeben, dass die B 171 Tiroler Straße (10,200 km), die B 174 Innsbrucker Straße (4,730 km) und die B 182 Brenner Straße (0,970 km) eine Gesamtlänge von 15,900 km aufweisen.

Für den Zeitraum von 1982 bis einschließlich 2006 konnten der Kontrollabteilung keine weiteren Überprüfungen der Erhaltungslänge des Bundes- bzw. ab 2002 des Landesstraßennetzes (Landesstraßen B) vorgelegt werden. Erst ab dem Jahr 2007 waren jährliche Aufzeichnungen über die Länge der einzelnen Straßenzüge in den zur Verfügung gestellten Abrechnungsunterlagen enthalten.

#### Übereinkommen Landesstraßen

Bereits im Jahr 1976 war es der Stadt Innsbruck ein Anliegen, die von ihr übernommene Erhaltung von Ortsdurchfahrten von Landesstraßen in einer Vereinbarung festzuhalten. Mit dem schließlich am 14.06.1978 unterzeichneten Übereinkommen hat die Stadt Innsbruck die Erhaltung der in diesem Vertrag taxativ angeführten Ortsdurchfahrten von Landesstraßen im Stadtgebiet sowie die Errichtung und Erhaltung aller Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs ab 01.01.1978 übernommen. Dabei wurde das Ausmaß der zu betreuenden Landesstraßen mit 8,060 km festgelegt.

Die Stadt Innsbruck hat mit gegenständlichem Übereinkommen die Erhaltung der nachstehend angeführten Straßenzüge übernommen:

a) L 8 (Dörfer Straße):

Teil Mühlau/bei Mühlauer Innbrücke (B 171 Tiroler Straße) – Arzl/Abzweigung der Johannesgasse (Umkehrplatz)

b) L 9 (Mittelgebirgsstraße):

Teil Eisstadion (B 174 Innsbrucker Straße) – Abzweigung L 32 Aldranser Straße)

c) L 9 (Mittelgebirgsstraße):

Vill/Ortstafel – Igls/östlicher Ortsrand, Ortstafel

d) L 11 (Völser Straße):

Teil Landeskrankenhaus (B 171 Tiroler Straße) – Abzweigung der Mentlbergstraße; der stadteinwärts gerichtete Verkehr wird wegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung am westlichen Beginn der Egger-Lienz-Straße von den städtischen Straßen Egger-Lienz-Straße und Mandelsberger Straße aufgenommen;

e) L 33 (Patscher Straße):

Teil Igls/Gasthof Stern (L 9 Mittelgebirgsstraße) – Abzweigung des Kurhausweges, Ortstafel

Erhaltungsbeitrag  
Land Tirol

Die Kosten für die Erhaltung der vertragsgegenständlichen 2-spurigen Landesstraßen einschließlich der Errichtung und Erhaltung von dazugehörigen Verkehrsleiteinrichtungen sind mit ATS 45.000,00 (€ 3.270,28) pro km und Jahr festgelegt worden. Die Beitragsleistung des Landes Tirol belief sich sohin auf ATS 362.700,00 bzw. € 26.358,44 pro Jahr.

Erhöhung Erhaltungsbeitrag für Landesstraßen

Hinsichtlich der Landes-Beitragsleistung stellte die Kontrollabteilung fest, dass diese im Jahr 1982 angehoben worden ist. Für die Erhaltung der Ortsdurchfahrten von Landesstraßen war ab diesem Zeitpunkt eine Vergütung in Höhe von ATS 50.000,00 bzw. € 3.633,64 pro Jahr und km vorgesehen.

Im Jahr 1997 hat sich die Beitragsleistung des Landes Tirol um ATS 7.500,00 bzw. € 545,05 auf ATS 57.500,00 bzw. € 1.178,69 erhöht.

Im Rahmen der Währungsumstellung im Jahr 2002 wurde der Vergütungssatz dann letztmalig um € 1,31 erhöht bzw. auf € 4,180,00 angepasst.

Einnahmen 2003

Die Veranschlagung und Verrechnung der Kostenersätze des Bundes und Landes erfolgte im Jahr 2003 getrennt in den Unterabschnitten 610000 – Bundesstraßen und 611000 – Landesstraßen. Die Einnahmen für das Rechnungsjahr 2003 beliefen sich auf insgesamt € 246.891,64 und setzten sich aus den laufenden Transferzahlungen Bund und Land in Höhe von € 205.929,90 bzw. € 40.961,74 zusammen.

Einnahmen 2004  
bis 2006

In den Jahren 2004 bis 2006 ist ausschließlich der Unterabschnitt 611000 – Landesstraßen mit den diesbezüglichen Einnahmen bebucht worden. Die jährlichen Beitragsleistungen beliefen sich auf jeweils € 246.891,64 und blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Einnahmen 2007

Der Erhaltungsbeitrag für das Jahr 2007 hat sich gegenüber dem Vorjahr um € 11.500,00 auf insgesamt € 258.391,64 erhöht. Der Grund für die Zunahme der Einnahmen konnte der Kontrollabteilung nicht näher erläutert werden, da diesbezüglich im Amt für Straßenbetrieb keine Unterlagen vorhanden waren.

Einnahmen 2008

Im Jahr 2008 wurde die Vergütung für die Übernahme der Erhaltung von Landesstraßen fälschlicherweise im Unterabschnitt 612000 – Gemeindestraßen verbucht. Die Einnahmen beliefen sich für das betreffende Jahr auf € 258.082,32 und haben sich gegenüber dem Vorjahr um € 309,32 verringert. Dies ist auf den Umstand zurückzuführen, dass sich die Erhaltungslänge der L 9 (Mittelgebirgsstraße) einerseits durch

den Bau der Anschlussstelle Innsbruck Mitte geringfügig von 0,610 km auf 0,565 km, andererseits die betreute Streckenlänge Vill-Igls von 2,341 km auf 2,312 km geändert hat.

#### Einnahmen 2009

Im Jahr 2009 erhielt die Stadt Innsbruck vom Land Tirol für die Erhaltung der Landesstraßen einen Betrag in Höhe von € 258.082,32 refundiert, welcher ordnungsgemäß im Unterabschnitt 611000 – Landesstraßen vereinnahmt worden ist.

#### Einnahmen 2010

Für das Jahr 2010 wurde der Stadt Innsbruck ein Erhaltungsbeitrag in Höhe von insgesamt € 257.470,52 rückerstattet. Diese Beitragsleistung war gegenüber dem Vorjahr um € 611,80 geringer und begründet sich in der Reduzierung der Straßenkilometer der B 174 (Innsbrucker Straße) von 5,206 km auf 5,160 km.

#### Einnahmen 2011

Die Beitragsleistung für die betriebliche Erhaltung der Landesstraßen B und L blieb im Jahr 2011 gegenüber dem Vorjahr in ihrer Höhe unverändert. Demzufolge wurde ein Betrag in Höhe von € 257.470,52 vereinnahmt.

#### Wertsicherung Erhaltungsbeitrag

In Bezug auf die Höhe des vereinbarten Erhaltungsbeitrages für diese doch langfristig ausgerichtete Rechtsbeziehung erscheint es der Kontrollabteilung zweckmäßig, vertraglich eine Wertsicherung aufzunehmen, um einen vollständigen oder zumindest teilweisen Ausgleich der Inflation erwirken zu können.

Die Kontrollabteilung hat eine beispielhafte Wertsicherungsberechnung durchgeführt und hierbei die erhaltenen Beitragsleistungen der Jahre 2003 bis 2011 dem „Baukostenindex für den Straßenbau ab Basisjahr 1990, 2000, 2005, 2010“ (Durchschnittswert) unterworfen. Bei einer Wertsicherung des Erhaltungsbeitrages hätte die Stadt Innsbruck ab dem Jahr 2003 Mehreinnahmen in der Höhe von rd. € 400,0 Tsd. lukrieren können.

#### Empfehlung Wertsicherung

Im Hinblick auf die gezeigten Unterschiedsbeträge hat die Kontrollabteilung empfohlen, so rasch wie möglich mit dem Land Tirol Kontakt aufzunehmen, um nach Möglichkeit im Verhandlungsweg eine Aufrollung der Erhaltungsbeiträge und einen eventuellen rückwirkenden Ausgleich der Steigerungsrate erzielen und in weiterer Folge eine Indexierung auch vertraglich verankern zu können.

Im Anhörungsverfahren hat das Amt für Straßenbetrieb der MA III mitgeteilt, die Anregung der Kontrollabteilung für eine Neuaufnahme von Verhandlungen aufzugreifen und gemeinsam mit dem Amt für Tiefbau der MA III sowie bei Bedarf mit Unterstützung des Amtes für Präsidialangelegenheiten der MA I um eine für beide Vertragspartner zufriedenstellende Lösung bemüht zu sein.

#### Adaptierung Übereinkommen Land Tirol

Wie bereits dargelegt, sind die ehemaligen Bundesstraßen B 171 (Tiroler Straße), B 174 (Innsbrucker Straße) und B 182 (Brennerstraße) im Jahr 2002 dem Land Tirol übertragen worden. Eine Adaptierung des mit dem Land Tirol vereinbarten Übereinkommens aus dem Jahr 1978 ist bis zum Prüfungszeitpunkt Oktober 2011 noch nicht erfolgt.

Erhaltung L 283  
(Ampasser Straße)

Darüber hinaus stellte die Kontrollabteilung fest, dass sich der Vertragsgegenstand im Laufe der Zeit neben kleineren Adaptierungen im Zuge von Baumaßnahmen auch dahingehend geändert hat, als Teile des Straßenzuges der Landesstraße L 283 (Ampasser Straße) mit einem Ausmaß von 2,100 km von der Stadt zusätzlich betreut werden.



Seit wann die Erhaltung dieses Straßenzuges durch die städtische Dienststelle erfolgt, war nicht aktenkundig. Auch der Zeitpunkt der erstmaligen Vereinnahmung eines diesbezüglichen Erhaltungsbeitrages war schriftlich nicht dokumentiert.

Erhaltungslänge L 8  
(Dörfer Straße)

Auch im Zusammenhang mit der Erhaltungslänge der Landesstraße L 8 (Dörfer Straße) hat sich seit dem Inkrafttreten des mit dem Land Tirol im Jahr 1978 abgeschlossenen Übereinkommens eine Änderung ergeben. Laut gegenständlicher Vertragsgrundlage endet die Betreuung der L 8 (Dörfer Straße) in Arzl bei der Abzweigung zur Johannesgasse. Der Kontrollabteilung wurde jedoch im Rahmen ihrer Prüfung mitgeteilt, dass seit einigen Jahren ein kleiner Teil der Rumer Straße als Fortführung der Arzler Straße mitbetreut wird. Hierzu stellte die Kontrollabteilung fest, dass die in den Jahren 2003 bis 2011 zur Berechnung der Beitragsleistung herangezogene Erhaltungslänge der L 8 (Dörfer Straße) „nur“ dem ursprünglich im Jahr 1978 festgelegten Ausmaß von 2,363 km entsprochen hat.



Empfehlung  
Überprüfung der Höhe  
des Erhaltungsbeitrages

Die Kontrollabteilung empfahl daher, umgehend zu klären, ob der Stadt Innsbruck in Bezug auf die Betreuung der zusätzlichen Erhaltungslänge der Landesstraße L 8 (Dörfer Straße) künftig ein höherer als der in den letzten Jahren vom Land Tirol gewährte Erhaltungsbeitrag gebührt. Zudem wurde angeregt, um eine eventuell mögliche Aufrollung der in den vergangenen Jahren vom Land Tirol gewährten Beitragsleistungen bemüht zu sein.

Empfehlung  
Adaptierung des Übereinkommens mit dem Land Tirol

Jedenfalls sollte mit dem Land Tirol Kontakt aufgenommen werden, um das im Jahr 1978 abgeschlossene Übereinkommen zu adaptieren bzw. zu überarbeiten und zur Verbesserung der Transparenz sämtliche zu betreuende Straßenzüge in ein einziges Vertragskonvolut aufzunehmen.

Im Rahmen seiner Stellungnahme kündigte das Amt für Straßenbetrieb der MA III an, eine angemessene Lösung für die Stadt Innsbruck anzustreben.

Kostenbeteiligung für die Errichtung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs

Ferner hielt die Kontrollabteilung fest, dass eine Kostenbeteiligung der Bundesstraßenverwaltung für die Errichtung und Erhaltung aller Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs trotz mehrerer Anläufe beim Amt der Tiroler Landesregierung bisher nicht erreicht werden konnte.

Im Jahr 2002 wurden zwar die von der Stadt Innsbruck betreuten ehemaligen Bundesstraßen B in Landesstraßen B umgewandelt, das mit dem Land zu diesem Zeitpunkt bestehende Übereinkommen jedoch keiner Aktualisierung zugeführt.

Empfehlung  
Prüfung der Höhe der tatsächlichen Erhaltungskosten

Da die für die ehemaligen Bundesstraßen B vertraglich festgelegte Beitragsleistung „nur“ die Aufwendungen für die Erhaltung der Straßen und nicht, wie bei den Landesstraßen L, sowohl die Kosten für die Erhaltung der Straßen als auch für die Errichtung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs umfasst, wäre nach Ansicht der Kontrollabteilung zu prüfen, ob der vom Land Tirol gewährte Kostenersatz den tatsächlichen Aufwendungen für die Wartung und Instandhaltung entspricht (entsprechen kann). Sollte sich bestätigen, dass die vom Land Tirol für die Landesstraßen B gewährte Beitragsleistung zu gering ist, wäre nach Meinung der Kontrollabteilung mit dem Land Tirol über die Angemessenheit des Erhaltungsbeitrages zu verhandeln.

Auch hierzu teilte die betreffende Dienststelle der MA III mit, dass sie der Anregung der Kontrollabteilung nachkommen wird.

Vereinbarungen über die Bereitstellung und den Einsatz von Fahrzeugen und Personal im Winterdienst

Das Amt für Straßenbetrieb nimmt zur Unterstützung des Winterdienstes im Stadtgebiet von Innsbruck zahlreiche private Frächter und Landwirte mit bestimmten Krafffahrzeugen für genau definierte Straßenzüge und -abschnitte unter Vertrag. Zu diesem Zweck werden jährlich schriftliche Vereinbarungen über die Bereitstellung und den Einsatz von Fahrzeugen im Winterdienst mit den jeweiligen Auftragnehmern abgeschlossen. Diese Vereinbarungen enthalten primär die Verpflichtung, das Fahrzeug inkl. Fahrer jederzeit – also sowohl an Werk-, Sonn- und Feiertagen als auch bei Tag und Nacht – zum Zweck des Winterdienstes bereitzustellen und den angeordneten Winterdienstesatz weisungsgemäß durchzuführen.

Einsatz

Der Einsatz des Fahrzeuges erfolgt ausschließlich nach Verständigung durch den zuständigen Straßenmeister (Einsatzleiter) im Rahmen der durch die Witterungsverhältnisse gegebenen Erfordernisse der Stra-

ßenverwaltung. Nach Beendigung des Einsatzes muss sich der Fahrer in jedem Fall beim zuständigen Straßenmeister (Einsatzleiter) abmelden. Er hat sowohl den Lieferschein als auch den ausgefüllten Arbeitsbericht (Streubericht) – spätestens an dem der Leistung folgenden Werktag – von seinem Einsatzleiter (Straßenmeister) gegenzeichnen zu lassen.

**Nachweis der Tätigkeit** Der Lieferschein präzisiert den Zeitraum der erbrachten Leistung, während der Streubericht neben allgemeinen Daten des Auftragnehmers bzw. Fahrzeuglenkers und seines Fahrzeuges insbesondere die Straßenzüge, d.h. die Pflug- und/oder Streustrecke des zugewiesenen Räumgebietes sowie die Verwendung des Streugutes (Salz oder Splitt) dokumentiert. Eine stichprobenartige Prüfung der Lieferscheine und Streuberichte im Hinblick auf die Vollständigkeit der erforderlichen Angaben gab zu keiner Beanstandung Anlass.

**Haftung der Auftragnehmer** Die Auftragnehmer haften für alle von ihnen im Zuge des Einsatzes verursachten Schäden, also nicht nur bei grober Fahrlässigkeit und Vorsatz.

**Vergütung** Die Vergütung erfolgt nach der Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden jeweils vom Beginn bis zum Ende des Einsatzes und wird mit den in den jeweiligen Vereinbarungen festgelegten Einheitspreisen (Fahrzeug inkl. Fahrer) verrechnet. Die Nettoentgelte (zuzüglich 20 % USt.) je Fahrzeugtyp für den Winter 2010/2011 bewegten sich in einer Bandbreite von € 39,00 bis € 60,50, jene für den Winter 2011/2012 zwischen € 39,00 und 61,50.

**Bereitstellung eines Fahrers** Eine zweite Variante einer Vereinbarung für eine Bereitstellung im Winterdienst bot erstmalig in der Saison 2010/2011 die Möglichkeit, nur einen Fahrer bzw. Ersatzfahrer ohne Fahrzeug namhaft zu machen, der den angeordneten Winterdiensteinsatz mit städt. Fahrzeugen weisungsgemäß durchführt. Diese Variante ist gemäß erhaltener Auskunft eingeführt worden, um den Bedarf an Saisonfahrern abfedern zu können. Das Entgelt für die in diesem Zusammenhang erbrachten Leistungen wurde für den Winter 2010/2011 mit € 37,00 und den Winter 2011/2012 mit € 38,00 pro Stunde (zuzüglich 20 % USt.) vereinbart.

Eine Ausdehnung der Haftung auf alle im Zuge eines solchen Einsatzes verursachten Schäden ist in diesen Vereinbarungen nicht verankert, derart beschäftigte Fahrer im Winterdienst zählen zu den „Leuten“ des Haftpflichtigen, unterliegen den Bestimmungen des § 1319a Abs. 3 ABGB und haften wie die Mitarbeiter der Gemeinde nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

**Stichprobenartige Prüfung der Abrechnungen** Die Kontrollabteilung hat im Rahmen dieser Prüfung stichprobenartig auch einige Abrechnungen von Auftragnehmern der Wintersaisonen 2009/2010 und 2010/2011 verifiziert und dabei sowohl auf die Ordnungsmäßigkeit und Vollständigkeit der formalen Belange als auch auf die ziffernmäßige Richtigkeit und Übereinstimmung mit den jährlich vereinbarten, nach Fahrzeugtyp differenzierten, Einheitspreisen geachtet.

Als Ergebnis dieser Einschau kann positiv festgehalten werden, dass alle im Zuge der Stichprobe behobenen Vereinbarungen ordnungsgemäß unterfertigt vorhanden und sämtliche überprüften Lieferscheine von den zuständigen Straßenmeistern (Einsatzleitern) abgezeichnet waren. Auch die stichprobenartige Abstimmung der eingesetzten Fahrzeuge mit den verrechneten, nach Fahrzeugtyp unterschiedlichen Stundensätzen gab zu keiner Beanstandung Anlass.

Geringfügiges Verbesserungspotenzial sah die Kontrollabteilung in einer restriktiven Kontrolle der Rechnungen der Frächter durch das Amt für Straßenbetrieb und empfahl, diesen Aspekten in Zukunft besondere Beachtung zu schenken.

In seiner Stellungnahme dazu erklärte der Leiter des Amtes für Straßenbetrieb, dass alle Lieferscheine und Rechnungen der beauftragten Frächter und Bauern im Sekretariat der Amtsleitung auf Ordnungsmäßigkeit und Richtigkeit geprüft werden. Er hielt zudem auch fest, dass Rechenfehler zu Gunsten der Stadtgemeinde Innsbruck nicht korrigiert werden. Falls ein marginaler Rechenfehler in einer Faktura zum Nachteil der Stadtgemeinde unberücksichtigt bliebe, so sei dies nur so zu erklären, dass dieser Umstand trotz aufmerksamer Rechnungskontrolle leider nicht entdeckt wurde. Es wird in Zukunft aber vermehrtes Augenmerk auf die Rechnungskontrolle gelegt werden.

Nach Aussage des Leiters des Amtes für Straßenbetrieb bereite auch die von der Kontrollabteilung im Zuge der Rechnungskontrolle beanstandete fallweise Missachtung des Grundsatzes der Jährlichkeit vor allem mit den beauftragten Frächtern Schwierigkeiten. Deshalb werden am Ende der Winterperiode (meist April) auf Weisung der Amtsleitung alle Lieferscheine der Winterdienstleister, welche noch nicht abgerechnet wurden, eingesammelt. Daraufhin werden die Firmen, bei welchen auf Grund der vorliegenden Lieferscheine noch eine Leistungsverrechnung zu erwarten ist, telefonisch kontaktiert und aufgefordert die Rechnungslegung binnen Frist durchzuführen, damit eine periodenreine Abrechnung seitens des Amtes für Straßenbetrieb vollzogen werden könne. Diese Regelung wird seit 2009 so gehandhabt. Leider habe auch diese Maßnahme nicht bei allen Dienstleistern gefruchtet und lange die eine oder andere Rechnung erst verspätet ein.

## 6 Investitionen und Beschaffungen

---

### Kraftfahrzeuge, Maschinen und Geräte

Das Amt für Straßenbetrieb verfügt über eine beträchtliche Zahl unterschiedlichster KFZ, Maschinen und Gerätschaften, die zum überwiegenden Teil nicht ausschließlich für den Winterdienst Verwendung finden. Hierbei handelt es sich um Kleinfahrzeuge („Piaggios“), welche neben dem Winterdienst im Ganzjahreseinsatz für die Straßenreinigung und -instandhaltung stehen sowie um kommunale Mehrzweckfahrzeuge wie Unimogs, LKW oder Geräteträger. Des Weiteren wurden teils Bauteilkomponenten, die eindeutig dem Winterdienst zuzurechnen sind, im Rahmen des Beschaffungsvorganges im Kaufpreis inkludiert.

Eine direkte, ausschließliche Zuordnung von Investitionen für die Neuanschaffung oder den Umbau von Nutzfahrzeugen bzw. von Kosten für Bauteilkomponenten in den Bereich des Winterdienstes war im Rahmen der Prüfung nur bedingt möglich oder nicht zulässig. Die Kontrollabteilung hatte jedoch im Umfang dieser Prüfung sowie schon in den vergangenen Jahren im Rahmen der quartalsmäßig durchgeführten Vergabekontrollen stichprobenweise willkürlich ausgewählte Beschaffungsvorgänge geprüft. Diese Prüfungen ergaben keine wesentlichen Beanstandungen.

#### Umstellung auf Feuchtsalzstreuung

Durch die Umstellung auf Feuchtsalzstreuung (StS-Beschluss vom 12.07.2006) wurden Investitionen für Neuanschaffungen und Umbauten an Fahrzeugen notwendig. Im Rahmen der Prüfung wurden seitens der Kontrollabteilung die diesbezüglichen Kosten identifiziert, insoweit dies durch die – in manchen Fällen nicht einheitlich – erfolgte Verbuchung von Bestellungen und Zahlungen in Bezug auf die dafür vorgesehenen Kostenstellen möglich war.

In seiner Stellungnahme begründete das Amt für Straßenbetrieb die unterschiedlichen Buchungen von Feuchtsalzeinrichtungen einerseits mit einer Unterscheidung von Umbaumaßnahmen bzw. Neuanschaffungen durch die erfolgte Feuchtsalzumstellung (z.B. bei Neuanschaffung wurde die Feuchtsalzeinrichtung auf die Kostenstelle des Grundfahrzeuges gebucht), andererseits wurde mit Hinweis auf die Feststellung einer inkorrekt verbuchten Neuanschaffung zugesichert, künftig vermehrt Augenmerk auf eine korrekte Zuordnung von Bestellungen und Zahlungen zu legen.

#### Streusalz

Zur Deckung und Lagerung des jährlichen Streusalzbedarfs stehen dem Amt für Straßenbetrieb zwei Salzsilos mit je 75 t Fassungsvermögen sowie eine Salzhalle am Gelände des Zentralhofes zur Unterbringung von ca. 800 t Salz zur Verfügung. Des Weiteren werden aufgrund begrenzter Raum- und Lagerungsmöglichkeiten und für den Einsatz einer manuellen Streuung im Stützpunkt Innere Stadt abgepackte Säcke Auftausalz zu je 25 kg vorgehalten.

#### Streusalzbezug

Einschließlich Winter 2009/10 wurde die Lieferung von Streusalz vom Amt für Straßenbetrieb ausgeschrieben und an den Bestbieter vergeben. Seit der Saison 2010/11 erfolgt der Bezug von Auftausalz in Form eines Abrufs aus dem bestehenden Vertrag der Stadt Innsbruck mit der Bundesbeschaffungsgesellschaft BBG.

#### Vergleich des Streusalzverbrauchs

Eine Aufstellung des Streusalzverbrauchs und der entsprechenden Kosten vergangener Jahre zeigte erhebliche Schwankungen. Die Kontrollabteilung führte dies in erster Linie auf die Umstellungen im Rahmen der Neukonzeptionierung der Bauhöfe sowie auf die alljährlich unterschiedlichen witterungsbedingten Ausprägungen des Winterdienstes zurück.

#### Vergleich Streumittelbedarf und Klimadaten

Der Kontrollabteilung wurde seitens des Amtes für Straßenbetrieb eine Aufstellung des Auftausalz- und Splittverbrauchs der vergangenen 6 Wintersaisons inklusive der zugehörigen Klimadaten zur Verfügung gestellt. Aus dieser wurden willkürlich Datenpunkte ausgewählt und einer Prüfung unterzogen. Die Kontrollabteilung konnte in diesem Zu-

sammenhang keine signifikanten Abweichungen zu eigenen Erhebungen ableiten, gab jedoch zu bedenken, dass die Feststellung eines saisonalen Salz- und Splittverbrauchs, trotz Kenntnis der im Laufe des jeweiligen Winters gelieferten Streumittelmengen, einer gewissen Unschärfe unterliegt.

#### Lieferscheine und Abrechnungen

Eine stichprobenweise Prüfung von willkürlich ausgewählten Salzlieferabrechnungen und den entsprechenden Lieferscheinen ergab in manchen Fällen Diskrepanzen zwischen den vertraglich zulässigen Einheitspreisen und den tatsächlich abgerechneten Kosten. Die Kontrollabteilung regte diesbezüglich eine Überprüfung der entsprechenden Abrechnungen durch das Amt für Straßenbetrieb an.

In seiner Stellungnahme führte das Amt für Straßenbetrieb aus, dass es im entsprechenden Betrachtungszeitraum aufgrund prekärer Witterungsverhältnisse zu Lieferengpässen seitens der Streumittellieferanten gekommen ist. Um den Winterdienst durchführen zu können, wurde auf die temporäre Nutzung von – entsprechend Auskunft des Amtes für Straßenbetrieb – gleichwertigem Meersalz anstelle von Siedesalz umgestellt, dessen Kosten unabhängig von der Lieferdauer vereinbart worden sind.

#### Splittbedarf

Mit Einführung des differenzierten Winterdienstes nahm die Splittstreuung im Zuständigkeitsgebiet der Stadt Innsbruck rapide ab.

Wurden im Winter 2005/06 entsprechend den Unterlagen des Amtes für Straßenbetrieb noch 2.810 Tonnen an Splitt gestreut, betrug diese Menge in der Saison 2006/07 nur noch rund 995 Tonnen (= ca. 35,5 %). Ein Jahr später im Winter 2007/08 betrug das Volumen an ausgestreutem Splitt mit ca. 325 Tonnen erneut nur etwa ein Drittel der im Jahr zuvor benötigten Menge. Für die Winterperioden 2009/10 sowie 2010/11 blieb der Bedarf an Splitt mit 204 bzw. 185 Tonnen annähernd konstant.

#### Splittlagerung

Die Lagerung des Streusplitts erfolgt aktuell in 5 Silos mit jeweils rd. 1,5 – 2,0 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen, welche größtenteils angemietet werden. Des Weiteren findet sich eine Splithalle auf dem Areal des Bauhofs West.

### 7 Prüfungsvermerk

---

Die Kontrollabteilung der Stadt Innsbruck bestätigt im Rahmen des Prüfungsumfanges und nach Maßgabe der in diesem Bericht getroffenen Feststellungen die Ordnungsmäßigkeit der Gebarung im Bereich des Winterdienstes der Stadtgemeinde Innsbruck.

Beschluss des Kontrollausschusses vom 17.01.2012:

Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird dem Gemeinderat am 26.01.2012 zur Kenntnis gebracht.

Antrag

*Der Kontrollausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:*

*Die Frau Bürgermeisterin als für die städtischen Finanzangelegenheiten ressortzuständiges Mitglied des Stadtsenates wird ersucht sicherzustellen, dass mit dem Land Tirol Verhandlungen mit dem Ziel geführt werden, eine Wertanpassung der mit der Stadt Innsbruck zur Verrechnung gelangenden Vergütungssätze bzw. Erhaltungsbeiträge für die Erhaltung von im Stadtgebiet liegenden Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen) und Landesstraßen L zu erreichen.*

Zl. KA-08642/2011

Betreff: Bericht der Kontrollabteilung über die  
Prüfung von Teilbereichen der Gebarung  
des Winterdienstes der Stadt Innsbruck

Beschluss des Kontrollausschusses vom 17.01.2012:

Beiliegender Bericht des Kontrollausschusses zu o.a. Bericht der Kontrollabteilung wird dem Gemeinderat am 26.01.2012 zur Kenntnis gebracht.

Antrag

*Der Kontrollausschuss empfiehlt dem Gemeinderat folgenden Beschluss zu fassen:*

*Die Frau Bürgermeisterin als für die städtischen Finanzangelegenheiten ressortzuständiges Mitglied des Stadtsenates wird ersucht sicherzustellen, dass mit dem Land Tirol Verhandlungen mit dem Ziel geführt werden, eine Wertanpassung der mit der Stadt Innsbruck zur Verrechnung gelangenden Vergütungssätze bzw. Erhaltungsbeiträge für die Erhaltung von im Stadtgebiet liegenden Landesstraßen B (ehemalige Bundesstraßen) und Landesstraßen L zu erreichen.*