



Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot

Auskünfte

Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31
Tel.: (+43 732) 7720-11426
Fax: (+43 732) 7720-214089
E-Mail: post@lrh-ooe.at
www.lrh-ooe.at

Impressum

Herausgeber:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
A-4020 Linz, Promenade 31

Redaktion:
Oberösterreichischer Landesrechnungshof
Herausgegeben: Linz, im Mai 2019

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	1
Ausgestaltung der Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge in Österreich bzw. Oberösterreich	5
Allgemeines Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie Nachtfahrverbot.....	7
Fahrverbote in den Ferien (Fahrverbotskalender).....	12
Wirkung und Überwachung der Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge	13
Ausnahmebewilligungen vom Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot	17
Anzahl der Verfahren auf Bezirks- und Landesebene	17
Abwicklung der Verfahren bei der Oö. Landesregierung.....	18
Anwendung WFV zur Unterstützung der Abwicklung	25
Einführung der Anwendung WFV	25
Einbindung in das Portalverbundsystem	27
Funktionen der Anwendung WFV	32
Funktionen für den Antragsteller	33
Funktionen für den Sachbearbeiter	34
Funktionen für die Bundespolizei	35
Zustellung.....	36
Weiterentwicklung und Nutzen	36
Finanzielles	37
Einnahmen.....	37
Kostenrechnung.....	39
Zusammenfassung der Empfehlungen	40

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1:	Auswahl Fahrverbote in Österreich bzw. Oberösterreich	6
Tabelle 2:	Gesetzliche Ausgestaltung des Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbots	7
Tabelle 3:	Anzahl der durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren	16
Tabelle 4:	Anzahl der Verfahren nach Behörden	17
Tabelle 5:	Anzahl der Anträge und Bescheide	18
Tabelle 6:	Anzahl der abgegebenen Stellungnahmen	19
Tabelle 7:	Auswertung auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung	22
Tabelle 8:	Durchschnittlicher Stundenaufwand für die Bearbeitung	22
Tabelle 9:	Antragstellung vor geplantem Fahrtbeginn	23
Tabelle 10:	Verwaltungsabgaben und Gebühren	38
Tabelle 11:	Aufstellung aus der Kosten- und Leistungsrechnung der Abt. IT	39
Abbildung 1:	Zeitliche Ausgestaltung des Wochenend- und Nachtfahrverbots (Visualisierung von Tabelle 1)	8
Abbildung 2:	Durchschnittliche Anzahl der „Schwerverkehr-Fahrzeuge“ in beide Fahrrichtungen pro Tag	13
Abbildung 3:	Verkehrsaufkommen an einem repräsentativen Wochenende	14
Abbildung 4:	Anträge der Jahre 2015 bis 2018 nach Ladegut bzw. -zweck	20
Abbildung 5:	Prozessablauf im Rahmen des Bewilligungsverfahrens	21
Abbildung 6:	Anwendung WFV im Portalverbund	28
Abbildung 7:	Zusammenhänge der Anwendung WFV mit anderen Systemen	32

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS/GLOSSAR

A

AB	Ausschussbericht
ABl.	Amtsblatt
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. C 326 v. 26. Oktober 2012 (konsolidierte Fassung)
Anwendungsportal	Portal, das einer Anwendung vorgelagert ist und den Zugriff auf die Anwendung aus dem Portalverbund ermöglicht
Anzeigemodul	„elektronisches Postfach“: Online-Anzeige von zur Abholung bereitgehaltenen Dokumenten (§ 37b ZustG)
App	Mobile Anwendung
Art-29-Datenschutzgruppe	Unabhängige europäische Arbeitsgruppe, die sich bis zum 25. Mai 2018 (Inkrafttreten der DSGVO) mit dem Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten beschäftigte
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
AVG	Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51/1991 (WV) idGF

B

BAO	Bundesabgabenordnung, BGBl. Nr. 194/1961 idGF
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BlgNR	Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrats
BLSG	Arbeitsgruppe Kooperation-Bund-Länder-Städte-Gemeinden
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMI	Bundesministerium für Inneres
Bürgerkarte	digitaler Ausweis zum Nachweis der Identität und Abgabe einer rechtsgültigen Unterschrift

D

Datenverarbeitungsregister	Bei der Datenschutzbehörde zum Zweck der Information der Betroffenen (bis zum Inkrafttreten der DSGVO) geführtes Register (§ 16 DSG 2000 idF BGBl. I Nr. 132/2015)
DSG 2000	Bundesgesetz über den Schutz personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz 2000) idF BGBl. I. Nr. 132/2015 bzw. BGBl. I Nr. 14/2019

DSGVO	Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L119/1 v. 4. Mai 2016
--------------	---

E

E-Government	„elektronische Regierung“: Vereinfachung von Arbeitsabläufen und Prozessen im Bereich der Information, Kommunikation und Transaktion innerhalb und zwischen staatlichen Institutionen sowie zwischen der Verwaltung und den Bürgern und Unternehmen durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien
E-GovG	Bundesgesetz über Regelungen zur Erleichterung des elektronischen Verkehrs mit öffentlichen Stellen (E-Government-Gesetz), BGBl. I Nr. 10/2004 idGF
e-ID	Elektronischer Identitätsnachweis (mit Chip oder Handy-Signatur), mit deren Hilfe elektronische Vorgänge ausgeführt werden
ELAK	Elektronischer Akt
Euroklasse	Eine Abgasnorm, die für Kraftfahrzeuge Grenzwerte für den Ausstoß von Luftschadstoffen festlegt

F

Fahrverbotskalender 2019	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für bestimmte Straßen ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, in der StF BGBl. II Nr. 95/2019
---------------------------------	---

G

GebG	Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957 (WV) idGF
Gemeinsam Verantwortliche	Zwei oder mehr Verantwortliche, die gemeinsam die Zwecke und die Mittel zur Verarbeitung festlegen, wobei sie in einer Vereinbarung ihre jeweiligen Aufgaben festzulegen haben (§ 47 DSG 2000 idF BGBl. I Nr. 14/2019)
GP	Gesetzgebungsperiode
GVöVerk	Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

H

Handy-Signatur	Nachweis der Identität und die Abgabe einer Unterschrift mittels empfangsbereiter Mobiltelefone
HVS	Haushaltsverrechnungssystem des Landes OÖ

I

IG-L	Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft), BGBl. I Nr. 115/1997 idgF
Informationsverbundsystem	Gemeinsame Verarbeitung von Daten in einer Datenanwendung durch mehrere Auftraggeber und gemeinsame Benützung der Daten in der Art, dass jeder Auftraggeber auch auf jene Daten im System Zugriff hat, die von den anderen Auftraggebern dem System zur Verfügung gestellt wurden (§ 4 Z. 13 DSGVO 2000 idF BGBl. I Nr. 132/2015)
IT	Informationstechnologie
iVm	in Verbindung mit

K

KDV 1967	Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 30. November 1967 über die Durchführung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967), BGBl. Nr. 399/1967 idgF
KFG 1967	Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrzeugwesen (Kraftfahrzeuggesetz 1967), BGBl. Nr. 267/1967 idgF
Kombinierter Verkehr	Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen auf der Straße (Vorlauf- und Nachlaufverkehr) und mit der Eisenbahn oder einem See- oder Binnenschiff (§ 2 Abs. 1 Z. 40 KFG 1967)
Kraftwagenzug	Kraftwagen mit einem Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 750 kg oder mit mehr als einem Anhänger; Sattelkraftfahrzeuge und Gelenkkraftfahrzeuge gelten jedoch nicht als Kraftwagenzüge (§ 2 Abs. 1 Z. 30 KFG 1967)

L

Lastkraftfahrzeug	Ein zur Beförderung von Gütern bestimmtes Kraftfahrzeug (Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeug und Sattelzugfahrzeug vgl. VwGH 11.10.2002 ZI. 2002/02/0095, 24.02.1988, ZI. 85/03/0149 und 28.06.1989, ZI. 88/03/0129)
Lastkraftwagen	Kraftwagen, der nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung von Gütern oder zum Ziehen von Anhängern [...] bestimmt ist, ausgenommen Sattelzugfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z. 8 KFG 1967)
LGBl.	Landesgesetzblatt
lit	litera

M

Medienbruch	Dieser entsteht in der Informationsverarbeitung, wenn die über ein Informationsmedium erhaltenen Inhalte in der Übertragungskette eines Prozesses auf ein weiteres/anderes Medium übertragen und dazu nochmal erzeugt werden (müssen).
--------------------	--

O

Open Government Data (OGD)	Offene Verwaltungsdaten sind nicht personenbezogene Informationen, die von öffentlichen Stellen gesammelt, erstellt oder bezahlt wurden und freiwillig sowie kostenlos der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden.
Oö. Archivgesetz	Landesgesetz über die Sicherung, die Aufbewahrung und die Nutzung von öffentlichem Archivgut sowie die Tätigkeit der damit betrauten Archive, LGBl. Nr. 83/2003 idgF
Oö. BVB-KG	Landesgesetz über die Kooperation zwischen Bezirksverwaltungsbehörden in Oberösterreich (Oö. Bezirksverwaltungsbehörden-Kooperationsgesetz), in der StF LGBl. Nr. 103/2018
Oö. LRHG 2013	Landesgesetz über den Oberösterreichischen Landesrechnungshof (Oö. Landesrechnungshofgesetz 2013), LGBl. Nr. 62/2013 idgF
Oö. LVV 2011	Verordnung der Oö. Landesregierung über das Ausmaß der Verwaltungsabgaben in Angelegenheiten der Landesverwaltung sowie über die Art der Einhebung von Verwaltungsabgaben (Oö. Landesverwaltungsabgabenverordnung 2011), LGBl. Nr. 118/2011 idgF

P

Portalverbund	Einheitlicher Rahmen für den Zugriff auf behördenübergreifende Webanwendungen und die Verwaltung der zugehörigen Rechte
----------------------	---

R

RV	Regierungsvorlage
-----------	-------------------

S

Sattelkraftfahrzeug	Sattelzugfahrzeug mit einem so auf diesem aufliegenden Sattelanhänger, dass ein wesentlicher Teil seines Eigengewichtes oder [...] seines Gesamtgewichtes vom Sattelzugfahrzeug getragen wird (§ 2 Abs. 1 Z. 10 KFG 1967)
Sektorales Fahrverbot-Verordnung	Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 18. Mai 2016, mit der auf einem Abschnitt der A12 Inntal Autobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird, LGBl. Nr. 44/2016 idgF

selbstfahrende Arbeitsmaschine	Kraftfahrzeug, das nach seiner Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen bestimmt ist (§ 2 Abs. 1 Z. 21 KFG 1967)
SOTRA	E-Government-Anwendung zur Abwicklung der Ausnahmebewilligungen für Sondertransporte
Stammportal	Portal, in dem die Benutzer mit ihren Zugriffsrechten verwaltet werden
StF	Stammfassung
StVO 1960	Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960), BGBl. Nr. 159/1960 idgF

U

USP	zentrales Internetserviceportal für Unternehmen zur Unterstützung beim elektronischen Austausch von Informationen zwischen den Teilnehmern (Transaktionen) und bei der Bereitstellung von Informationen (§ 1 USPG)
USPG	Bundesgesetz über die Einrichtung und den Betrieb eines Unternehmensserviceportals (Unternehmensserviceportalgesetz), BGBl. I Nr. 52/2009 idgF

V

Verzeichnis von Verarbeitungstätigkeiten	Verzeichnis, das den Namen und die Kontaktdaten des Verantwortlichen, die Zwecke der Verarbeitung, die Beschreibung der Kategorien betroffener Personen und der Kategorien personenbezogener Daten, die Kategorien von Empfängern, gegebenenfalls Übermittlungen an ein Drittland, die Fristen für die Löschung und eine allgemeine Beschreibung der technischen und organisatorischen Maßnahmen sowie allenfalls Angaben von Profiling und die Rechtsgrundlage der Verarbeitung enthält (§ 49 DSGVO 2000 iVm Art. 30 DSGVO)
VO	Verordnung
voranschlagsunwirksam	Einnahmen, die an Dritte weiterzuleiten sind (Verwahrgelder), und Ausgaben, die für Rechnung eines Dritten vollzogen werden (Vorschüsse); diese sind nicht zu veranschlagen
voranschlagswirksam	Einnahmen und Ausgaben, die zu veranschlagen und damit in die Haushaltsrechnung aufzunehmen sind
VSt	Voranschlagstelle
VwGH	Verwaltungsgerichtshof

W

Winterfahrverbotskalender 2019	Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der für die A12 und A13 an bestimmten Samstagen im Winter 2019 ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge verfügt wird, in der StF BGBl. II Nr. 377/2018
WFV	E-Government-Anwendung zur Abwicklung der Ausnahmegewilligungen für das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, das Nachtfahrverbot und den Fahrverbotskalender
WV	Wiedervorlage

Z

ZustG	Bundesgesetz über die Zustellung behördlicher Dokumente (Zustellgesetz) idF BGBl. I Nr. 65/2002 bzw. BGBl. I Nr. 5/2008
--------------	---

AUSNAHMEN VOM WOCHENEND- UND NACHTFAHRVERBOT

Geprüfte Stelle(n):

Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr
Direktion Präsidium, Abteilung Präsidium

Folgende Organisationseinheiten des Landes OÖ erteilten im Zuge der Prüfung Auskünfte: Abteilung Informationstechnologie, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Bezirkshauptmannschaften Braunau, Freistadt, Gmunden, Grieskirchen-Eferding, Kirchdorf, Linz-Land, Perg, Ried, Rohrbach, Schärding, Steyr-Land, Urfahr-Umgebung, Vöcklabruck und Wels-Land

Zusätzlich wurden von folgenden Organisationen Auskünfte eingeholt:
Landespolizeidirektion Oberösterreich, ASFINAG und Wirtschaftskammer Oberösterreich

Prüfungszeitraum:

5. September bis 10. Dezember 2019

Rechtliche Grundlage:

Initiativprüfung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Z. 1 des Oö. LRHG 2013 idgF

Prüfungsgegenstand und -ziel:

Beurteilung der Abwicklung des Verfahrens auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung vom Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot bei der Oö. Landesregierung im Hinblick auf den Einsatz der bundesländerübergreifenden Anwendung Wochenendfahrverbot (WFV)

Die Prüfung wurde in Abstimmung mit den Landesrechnungshöfen Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Niederösterreich durchgeführt.

Prüfungsergebnis:

Das vorläufige Ergebnis der Prüfung wurde den Vertretern der Abteilung Verkehr und einem zuständigen Mitglied der Oö. Landesregierung in der Schlussbesprechung am 29. Jänner 2020 sowie den Vertretern der Abteilung Präsidium in der Schlussbesprechung am 30. Jänner 2020 zur Kenntnis gebracht.

Legende:

Nachstehend werden in der Regel punktweise die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Absatzbezeichnung), deren Beurteilung durch den LRH (Kennzeichnung mit 2), die *Stellungnahme der überprüften Stelle* (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des LRH (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht.

In Tabellen und Anlagen des Berichtes können bei der Summierung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben durch die IT-gestützte Verarbeitung der Daten rundungsbedingte Rechendifferenzen auftreten. Alle im Bericht angeführten Internetlinks wurden zuletzt im November 2019 aufgerufen.

KURZFASSUNG

(1) Behördenzuständigkeiten überdenken

In Österreich gibt es unterschiedliche Ausgestaltungen für Fahrverbote, die je nach Art und Zielsetzung zeitlich, örtlich oder für gewisse Fahrzeugtypen gelten. Die Straßenverkehrsordnung 1960 regelt Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge über einem bestimmten zulässigen Gesamtgewicht an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen (samstags von 15 bis 24 Uhr und sonntags/feiertags von 0 bis 22 Uhr) und in der Nacht (täglich von 22 bis 5 Uhr). Bereits das Gesetz sieht umfangreiche Ausnahmen von den Fahrverboten vor. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung bei der zuständigen Behörde zu stellen. (Berichtspunkte 1, 3, 4 und 5)

Die Behördenzuständigkeit für die Erteilung einer Ausnahmegewilligung ergibt sich aus der beantragten Fahrtstrecke. Bei Fahrten innerhalb eines politischen Bezirkes ist die Bezirksverwaltungsbehörde sachlich zuständig, sonst die Landesregierung. Im Prüfungszeitraum wurden mehr als 90 Prozent der Verfahren bei der Oö. Landesregierung abgewickelt; der Rest (ca. 54 Verfahren pro Jahr) durch die 14 Bezirkshauptmannschaften. In Anbetracht der jährlichen Fallzahlen sieht der LRH die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden kritisch. Er regt daher aus Effizienzgründen an, die Verfahren zu konzentrieren. In Frage käme z.B. eine Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde. (Berichtspunkte 6 und 11 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)

(2) Erste bundesländerübergreifende E-Government-Anwendung 2003

Auf Initiative des Landes OÖ startete 2003 die bundesländerübergreifende E-Government-Anwendung Wochenendfahrverbot (WFV) zur elektronischen Abwicklung des Verfahrens zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung von Fahrverboten. Das Land OÖ bietet dabei als Betreiber die Anwendung WFV im Portalverbund an. Der Antragsteller kann die Anwendung nach einem Login mittels Benutzererkennung und Passwort oder Bürgerkartenfunktion nutzen. (Berichtspunkte 17 und 19)

Laut Gebührengesetz gilt bei Verfahren, die auf elektronischem Weg mittels Bürgerkartenfunktion eingeleitet werden, ein ermäßigter Tarif. Derzeit wird in der Anwendung WFV nicht angezeigt, ob das Login beim e-Gov-Portal mittels Benutzererkennung und Passwort oder Bürgerkartenfunktion erfolgt, obwohl eine Unterscheidung der Loginart möglich wäre. Damit kann die Abt. Verkehr nicht erkennen, ob dies Auswirkungen auf eine allfällige Gebührenermäßigung laut GebG hat. Der LRH vertritt die Rechtsauffassung, dass auch bei authentifizierten Eingaben von Antragsdaten in eine E-Government-Anwendung eine Gebührenermäßigung zu gewähren ist. Die Auslegung der Gebührenermäßigung sollte beim Bundesministerium für Finanzen umgehend

geklärt werden. Nach der Abklärung sollten allenfalls notwendige Änderungen in der Anwendung WFV veranlasst werden. (Berichtspunkt 19)

Im Unterschied zur Anwendung WFV kann jedoch laut Auskunft der Abt. IT nicht bei allen E-Government-Anwendungen des Portalverbundes die Loginart eindeutig nachvollzogen werden. Das Land OÖ sollte im Rahmen der Bund-Länder-Städte-Gemeinden-Arbeitsgruppe darauf hinwirken, dass festgelegt wird, wie die verschiedenen technischen Möglichkeiten des Logins eindeutig unterschieden werden können. (Berichtspunkt 19 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG II)

(3) Anwendung WFV in die Jahre gekommen

Seit Jahren werden in Oberösterreich die verfahrenseinleitenden Anträge ausschließlich elektronisch über die Anwendung WFV gestellt. Ausgehend von der stichprobenartigen Prüfung der Akten kommt der LRH zum Schluss, dass die Verfahren strukturiert und effizient abgewickelt werden. Dies führt zu einer äußerst kurzen Verfahrensdauer: In der Regel werden Anträge, die bis zu fünf Kalendertage vor dem geplanten Fahrtbeginn gestellt werden, innerhalb von einem Tag bescheidmässig erledigt. (Berichtspunkte 12 und 13)

Das Antragsformular ist nicht dynamisch aufgebaut. Nur vereinzelt werden nicht zutreffende Felder aufgrund getätigter Angaben ausgeblendet oder Abhängigkeiten berücksichtigt. Für den Sachbearbeiter bietet die Anwendung WFV u.a. die Funktionen: systemseitige Weiterleitung des Antrages entsprechend der hinterlegten Zuständigkeitsregelungen, Abtretung eines Antrages bei Unzuständigkeit an ein anderes Bundesland, Einvernehmensherstellung mit anderen Bundesländern und Ablage der Bescheide (Datenbank). (Berichtspunkte 25 und 26)

Für die weitere Bearbeitung werden die Daten manuell an weitere Stellen übermittelt, weiterbearbeitet bzw. in anderen Systemen (elektronischer Akt, Haushaltsverrechnungssystem des Landes OÖ) abgelegt. Der Bescheid wird außerhalb der Anwendung erstellt und amtssigniert; dann wieder in die Anwendung hochgeladen und automatisiert per E-Mail zugestellt. Diese Medienbrüche führen zu einem erhöhten Zeitaufwand und Fehlerrisiko. Derzeit wird die Anbindung an den elektronischen Akt getestet. (Berichtspunkt 27)

Für eine durchgängige Verfahrensunterstützung fehlen sowohl Funktionen für den Antragsteller als auch für die Sachbearbeiter. Aufgrund des gegebenen Optimierungspotentials und des Alters der Anwendung sollte das Land OÖ in den bundesländerübergreifenden Gremien eine Neukonzeption unter Federführung eines Bundeslandes vorschlagen; dabei sollte auch das Bundesministerium für Inneres eingebunden werden. Investitionen in die derzeitige Anwendung wären nur zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs zu tätigen. (Berichtspunkte 27 und 30 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)

Das volle Potential der Anwendung wird erst dann gehoben, wenn die Bescheidinhalte aller zuständigen Behörden (Landesregierungen, Magistrate und Bezirkshauptmannschaften) in der Datenbank strukturiert gespeichert werden. Das ist derzeit nicht der Fall. (Berichtspunkt 30)

(4) Verkehrsdaten öffentlich zugänglich machen

Das Land OÖ stellt auf seiner Homepage Informationen zu Fahrverboten, Baustellen und Umleitungsstrecken zur Verfügung. Im Gegensatz zu den Informationen zu den Baustellen und Umleitungsstrecken, bietet es die Informationen zu den Fahrverboten nicht in einem Format an, das eine Weiterverarbeitung ermöglicht. Das Land OÖ sollte die Informationen zu Fahrverboten als Open Government Data zur Verfügung stellen. (Berichtspunkt 2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV)

(5) Wirkung der einzelnen Fahrverbote schwer abschätzbar

Die Ziele der in der Prüfung betrachteten Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge sind vor allem die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Reiseverkehrs und der Schutz der Bevölkerung vor negativen Umwelteinflüssen. Hinsichtlich des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots stellte der LRH fest, dass eine Wirkung erkennbar ist, da die Verkehrsdichte am Beginn des Fahrverbotszeitraums stark abnimmt und am Ende wieder entsprechend ansteigt. In welchem Ausmaß auch andere Faktoren Einfluss haben, lässt sich aus dem verfügbaren Zahlenmaterial nicht feststellen. Hinsichtlich des Nachtfahrverbots lässt sich feststellen, dass der Verkehr in den Nachtstunden stark absinkt, obwohl die Transportwirtschaft nahezu vollständig auf lärmarme Fahrzeuge umgestellt hat und diese somit in der Nacht fahren dürften. Der LRH kommt zum Schluss, dass für diesen Effekt andere Faktoren wie z.B. Lenk- und Ruhezeiten, aber auch Betriebs- und Öffnungszeiten von Unternehmen in Betracht kommen. (Berichtspunkt 9)

(6) Die Empfehlungen des LRH an die geprüfte(n) Stelle(n) sind unter Berichtspunkt 34 zusammengefasst.**(7) Im Sinne des § 9 Abs. 2 Oö. LRHG 2013 empfiehlt der LRH dem Kontrollausschuss betreffend folgende Beanstandungen und Verbesserungsvorschläge eine einmalige Folgeprüfung zu beschließen:**

- I. **Aus Effizienzgründen – insbesondere in Anbetracht der jährlichen Fallzahlen – sollte das Land OÖ die Verfahren zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung vom Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot konzentrieren. In Frage käme z.B. eine Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde gemäß Oö. Bezirksverwaltungsbehörden-Kooperationsgesetz. (Berichtspunkte 6 und 11; Umsetzung kurz- bis mittelfristig)**
- II. **Das Land OÖ sollte im Rahmen der Bund-Länder-Städte-Gemeinden-Arbeitsgruppe darauf hinwirken, dass festgelegt wird, wie in den unterschiedlichen E-Government-Anwendungen des Portalverbundes die verschiedenen technischen Möglichkeiten des Logins eindeutig unterschieden werden können. (Berichtspunkt 19; Umsetzung kurz- bis mittelfristig)**

- III. Aufgrund des gegebenen Optimierungspotentials und des Alters der Anwendung WFV sollte das Land OÖ in den bundesländerübergreifenden Gremien eine Neukonzeption unter Federführung eines Bundeslandes vorschlagen; dabei sollte auch das Bundesministerium für Inneres eingebunden werden. Investitionen in die derzeitige Anwendung wären nur zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs zu tätigen. (Berichtspunkt 30; Umsetzung kurz- bis mittelfristig)**
- IV. Das Land OÖ sollte die Informationen zu den Fahrverboten als Open Government Data zur Verfügung stellen, um eine Weiterverarbeitung zu ermöglichen. (Berichtspunkt 2; Umsetzung kurzfristig)**

AUSGESTALTUNG DER FAHRVERBOTE FÜR LASTKRAFTFAHRZEUGE IN ÖSTERREICH BZW. OBERÖSTERREICH

- 1.1.** Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge sind in der Europäischen Union (EU) national geregelt und unter bestimmten Voraussetzungen EU-rechtskonform.¹ Diese nationalen Fahrverbote unterscheiden sich hinsichtlich Zeitraum oder betroffener Fahrzeuge². Ein Vorschlag zur Harmonisierung der Regelungen für Fahrverbote von Lastkraftfahrzeugen wurde zwar zwischen 1998 und 2004 auf europäischer Ebene verhandelt, aber von der Europäischen Kommission mangels Erfolgsaussichten 2006 zurückgezogen³. Infolge dessen sind die Regelungen hinsichtlich des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots sowie Nachtfahrverbots sehr unterschiedlich. Beispielsweise gelten für das Fahrverbot an Wochenenden in Österreich, Deutschland, der Tschechischen Republik oder in Italien unterschiedliche Zeiträume. Ein generelles ganzjähriges Nachtfahrverbot existiert außer in Österreich nur noch in der Schweiz und in Liechtenstein.

¹ z.B. aus Gründen der öffentlichen Sittlichkeit, Ordnung und Sicherheit, zum Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen, des nationalen Kulturguts von künstlerischem, geschichtlichem oder archäologischem Wert oder des gewerblichen und kommerziellen Eigentums (siehe Art. 36 AEUV)

² z.B. höchstzulässigem Gesamtgewicht oder Anforderungen hinsichtlich Lärmarmut

³ vgl. Mitteilung der Europäischen Kommission, ABl. C 64 I vom 17.03.2006

In Österreich gibt es unterschiedliche Ausgestaltungen für Fahrverbote, die je nach Art und Zielsetzung zeitlich, örtlich oder für gewisse Fahrzeugtypen gelten. Folgende Tabelle 1 zeigt eine Auswahl bestehender Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge in Österreich bzw. Oberösterreich:

Tabelle 1: Auswahl Fahrverbote in Österreich bzw. Oberösterreich

Art	Gebiet	Hauptzielsetzung	Rechtsgrundlage
Nachtfahrverbot	in ganz Österreich	Umwelt (Lärm)	§ 42 Abs. 6 StVO 1960
	bestimmte Abschnitte auf der A12 in Tirol	Umwelt (Luft)	§§ 10 u. 16 Abs. 1 Z. 4 IG-L iVm VO ⁴
Wochenend- und Feiertagsfahrverbot	in ganz Österreich	Verkehrsfluss, Sicherheit	§ 42 Abs. 1 u. 2 StVO 1960
Ferienfahrverbot	bestimmte Straßen (-abschnitte) in Tirol, Sbg, Stmk, NÖ u. Bgld	Verkehrsfluss, Sicherheit	§ 42 Abs. 5 StVO 1960 iVm Fahrverbotskalender 2019
Winterfahrverbot	bestimmte Straßenabschnitte in Tirol	Verkehrsfluss, Sicherheit	§ 42 Abs. 5 StVO 1960 iVm Winterfahrverbotskalender 2019
Abfahrverbot	bestimmte Abschnitte auf der A12 u. A13 in Tirol	Verkehrsfluss, Sicherheit	§ 43 Abs. 1 StVO 1960 iVm VO ⁵
Fahrverbot für den Transport bestimmter Güter für bestimmte Euroklassen	bestimmte Abschnitte auf der A12 in Tirol	Umwelt (Luft)	§§ 10 u. 16 Abs. 1 Z. 4 u. Abs. 2 IG-L iVm Sektorales Fahrverbot-Verordnung
Euroklassenfahrverbot	bestimmte Straßen (-abschnitte) in Wien, NÖ, OÖ, Stmk, Bgld u. Tirol	Umwelt (Luft)	für OÖ: §§ 10 u. 14 IG-L iVm VO ⁶
Durchfahrtsverbot	bestimmte Landesstraßen in Österreich	Verkehrsfluss, Sicherheit	für OÖ u. a.: §§ 94a Abs. 1 u. 43 Abs. 2 lit a StVO 1960 iVm VO ⁷

Quelle: LRH-eigene Darstellung

⁴ siehe Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 27.10.2010, mit der auf der A12 Inntal Autobahn ein Nachtfahrverbot für Schwerfahrzeuge erlassen wird

⁵ siehe Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der auf der A13 Brennerautobahn im Bereich Anschlussstelle Innsbruck Süd auf den Abfahrtsrampen ein Fahrverbot verordnet wird bzw. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der auf der A12 Inntalautobahn im Bereich Anschlussstelle Wattens auf den Abfahrtsrampen ein Fahrverbot verordnet wird

⁶ siehe Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der ein emissionsabhängiges Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge für eine Teilstrecke der A1 West Autobahn angeordnet wird

⁷ siehe Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t auf bestimmten Straßenstrecken im Bundesland Oberösterreich

- 2.1.** Die Wirtschaftskammer Österreich informiert auf ihrer Homepage über die Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge in Österreich. Zusätzlich wird für die Routenplanung ein online-Ratgeber für Fahrten auf Autobahnen und Schnellstraßen angeboten.⁸ Das Land OÖ stellt weiters auf seiner Homepage Informationen zu Fahrverboten, Baustellen und Umleitungsstrecken zur Verfügung.⁹ Es ist zudem Partner des Projekts EVIS.AT (Echtzeit Verkehrsinformation Straße Österreich).¹⁰ Im Rahmen dieses Projekts soll ein Verkehrsinformationssystem für das höherrangige Straßennetz aufgebaut werden, das Informationen zur Verkehrslage bietet.
- 2.2.** Im Gegensatz zu den Informationen über Baustellen und Umleitungsstrecken, bietet das Land OÖ die Informationen zu den Fahrverboten nicht in einem Format an, das eine Weiterverarbeitung ermöglicht. Der LRH empfiehlt daher dem Land OÖ, die Informationen zu Fahrverboten als Open Government Data (OGD) zur Verfügung zu stellen.
- 2.3.** *Die Abt. Verkehr hält dazu fest, dass an der Umsetzung gearbeitet wird, die Informationen zu den Fahrverboten als Open Government Data zur Verfügung zu stellen.*

Allgemeines Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie Nachtfahrverbot

- 3.1.** Die StVO 1960 regelt in § 42 das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie das Nachtfahrverbot für Lastkraftfahrzeuge. Für diese Fahrverbote gelten folgende Rahmenbedingungen:

Tabelle 2: Gesetzliche Ausgestaltung des Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbots

Verbotsart	Zeitraum	Fahrzeugtyp	höchstzulässiges Gesamtgewicht
Fahrverbot an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen	Samstag 15 bis 24 Uhr Sonntag 0 bis 22 Uhr Feiertag 0 bis 22 Uhr	Lastkraftwagen mit Anhänger	> 3,5 t (des Lastkraftwagens oder des Anhängers)
		Lastkraftwagen	> 7,5 t
		Sattelkraftfahrzeug	
		selbstfahrende Arbeitsmaschine	
Nachtfahrverbot	Montag bis Sonntag 22 bis 5 Uhr	Lastkraftfahrzeug	> 7,5 t

Quelle: LRH-eigene Darstellung

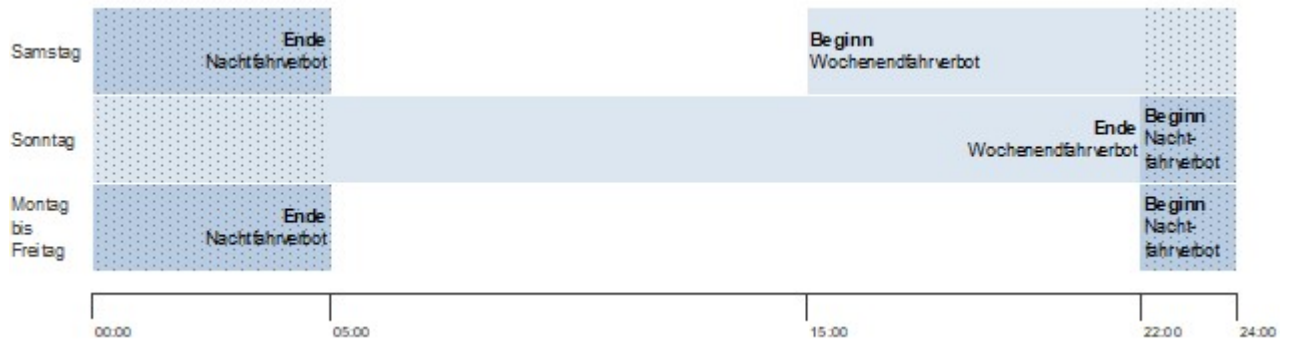
⁸ siehe <https://kwfahrverbot.wkoratgeber.at/>

⁹ siehe <https://doris.at>

¹⁰ siehe <https://www.evis.gv.at/>

Folgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über die zeitliche Ausgestaltung der Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge:

Abbildung 1: Zeitliche Ausgestaltung des Wochenend- und Nachtfahrverbots (Visualisierung von Tabelle 1)



Quelle: LRH-eigene Darstellung

Wie die Abbildung 1 veranschaulicht, geht das Wochenendfahrverbot an Sonntagen (und gesetzlichen Feiertagen) ab 22 Uhr nahtlos in das Nachtfahrverbot über.

- 4.1.** Sowohl für das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot als auch für das Nachtfahrverbot sind gesetzliche Ausnahmen determiniert.

Vom **Wochenend- und Feiertagsfahrverbot** sind folgende Fahrten **ausgenommen**:¹¹

- Beförderung von Gütern von oder zu Flughäfen¹² und im kombinierten Verkehr in einem Radius von 65 km von bestimmten Be- oder Entladebahnhöfen bzw. -häfen¹³
- Beförderung bestimmter Arten von Gütern¹⁴

¹¹ Grundsätzlich gelten die Ausnahmen nur für eine ausschließliche Beförderung bestimmter Güter. Eine Mitbeförderung anderer Güter ist nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht zulässig. Es kommt daher weder auf die Quantität der mitbeförderten Güter noch auf die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Mitbeförderung (oder beides kumulativ) an (vgl. VwGH 26.01.2007, 2007/02/0012).

¹² Für Oberösterreich: Flughafen Linz.

¹³ Dazu gehören in Oberösterreich: Wels-Verschiebebahnhof, Enns-Hafen und Linz-Stadthafen (siehe § 42 Abs. 2b StVO 1960 iVm Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot).

¹⁴ Schlacht- und Stechvieh, Postsendungen und periodische Druckwerke (§ 42 Abs. 3 StVO 1960)

- Beförderung bestimmter frischer und/oder leicht verderblicher Lebensmittel und mit derartigen Fahrten verbundene Leerfahrten oder Rückfahrten zur Beförderung von Transporthilfsmitteln und dazugehörigen Verpackungen¹⁵
- Fahrten zu bestimmten Zwecken¹⁶

Vom **Nachtfahrverbot** sind die Fahrten des Straßendienstes¹⁷, des Bundesheeres und mit lärmarmen Kraftfahrzeugen¹⁸ sowie die Beförderung von Gütern im kombinierten Verkehr von bestimmten Be- oder Entladebahnhöfen bzw. -häfen¹⁹ **ausgenommen**.²⁰

- 4.2.** Der LRH stellte fest, dass das allgemeine Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie Nachtfahrverbot durch die gesetzlichen Ausnahmetatbestände in ihrem jeweiligen Geltungsbereich eingeschränkt werden, da bereits viele Sachverhalte unter die Ausnahmebestimmungen subsumiert werden können. Das zeigt sich insbesondere in der Ausnahme vom Nachtfahrverbot für Fahrten mit lärmarmen Kraftfahrzeugen: Die Transportwirtschaft hat nahezu vollständig ihre eingesetzten Fahrzeuge auf lärmarme umgestellt;²¹ somit ist das Nachtfahrverbot für Lastkraftfahrzeuge nahezu obsolet geworden (siehe Berichtspunkt 9).

¹⁵ Dazu zählen: frisches Obst und Gemüse, frische Milch und frische Milcherzeugnisse, frisches Fleisch und frische Fleischerzeugnisse, frischer Fisch und frische Fischerzeugnisse, lebende Fische, Eier, frische Pilze, frische Back- und Konditorwaren, frische Kräuter als Topfpflanzen oder geschnitten, genussfertige Lebensmittelzubereitungen. Bei der Beförderung ist ein Frachtbrief bzw. eine Ladeliste für die einzelnen Entladestellen mitzuführen und bei Kontrollen vorzuweisen. Der Status der Beladung (Menge) hat zu Beginn und während einer Beförderung jederzeit nachvollziehbar zu sein (§ 42 Abs. 3a StVO 1960).

¹⁶ Dazu gehören: Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, unaufschiebbare Reparaturen an Kühlanlagen, Wasser- oder Energieversorgungsanlagen oder Kanalgebühren, Abschleppdienst, Pannenhilfe, Einsatz in Katastrophenfällen, Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, Einsatz von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Müllabfuhr, Einsatz von Fahrzeugen eines Linienverkehrsunternehmens zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Linienverkehrs, Fahrten mit Fahrzeugen nach Schaustellerart, Fahrten mit Fahrzeugen der Berufsgruppe der Beleuchter und Beschaller zum und vom Ort der Auftragserfüllung, unaufschiebbare Fahrten mit Lastkraftwagen des Bundesheeres, mit selbstfahrenden landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen, zur Durchführung humanitärer Hilfstransporte oder Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember (§ 42 Abs. 3 StVO 1960).

¹⁷ Dazu zählen u.a. Streu- und Schneeräumfahrzeuge, Fahrzeuge für die Straßenerhaltung oder Straßenreinigung (siehe § 27 Abs. 1 StVO 1960).

¹⁸ Gemäß § 8b Abs. 1 KDV 1967 dürfen lärmarme Kraftfahrzeuge bestimmte Grenzwerte für Lärmemissionen nicht übersteigen. Die Bestätigung über die Erfüllung der Voraussetzung gemäß § 8b Abs. 4 KDV 1967 ist bei der Fahrt mitzuführen (§ 42 Abs. 6 StVO 1960).

¹⁹ In Oberösterreich sind das Straßen(-abschnitte) zum Verschiebebahnhof Wels, Enns Hafen und Linz Stadthafen (siehe § 42 Abs. 7 StVO 1960 iVm Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs).

²⁰ Zusätzlich gilt in der Zeit von 22 bis 5 Uhr eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t von 60 km/h (§ 42 Abs. 8 StVO 1960).

²¹ vgl. https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/verursacher/laerm_strasse/

- 5.1.** Zusätzlich zu den gesetzlichen Ausnahmetatbeständen sieht der Gesetzgeber die Möglichkeit der **Bewilligung von Ausnahmen** von den Verboten unter bestimmten Voraussetzungen durch die zuständige Behörde vor.

Eine **Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot** kann gemäß § 45 Abs. 2 StVO 1960 bewilligt werden, wenn

- ein erhebliches persönliches oder wirtschaftliches Interesse besteht oder sich gesetzlich oder sonst obliegende Aufgaben anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen ließen und
- weder eine wesentliche Beeinträchtigung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs noch wesentliche schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung oder die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zu erwarten sind.

Die Bewilligung einer **Ausnahme vom Nachtfahrverbot** gemäß § 45 Abs. 2a StVO 1960 ist für Fahrten zu erteilen,

- die ausschließlich der Beförderung von bestimmten Gütern²², bestimmten frischen und/oder leicht verderblichen Lebensmitteln²³ oder bestimmten Zwecken²⁴ dienen oder
- wenn daran ein erhebliches öffentliches Interesse besteht.²⁵

Die Ausnahmebewilligungen können für Fahrten der annähernd gleichen Art (z.B. mehrere bestimmte Einzelfahrten oder gleiche Fracht) für die Dauer von höchstens zwei Jahren (Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot) bzw. sechs Monaten (Ausnahme vom Nachtfahrverbot) erteilt werden, wenn für die Dauer dieser Befristung keine erhebliche Änderung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist.

- 6.1.** Die Behördenzuständigkeit für die Erteilung einer Ausnahmebewilligung hängt grundsätzlich von der beantragten Fahrtstrecke ab:²⁶
- Innerhalb eines politischen Bezirkes ist jene Bezirksverwaltungsbehörde zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt durchgeführt werden soll.²⁷
 - Umfasst die Fahrt mehrere politische Bezirke, ist die örtlich zuständige Landesregierung Bewilligungsbehörde.

²² Milch, Schlacht- und Stechvieh und periodische Druckwerke

²³ siehe Fußnote 15

²⁴ unaufschiebbare Reparaturen an Kühlanlagen oder Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs (sofern nicht bereits der gesetzliche Ausnahmetatbestand des § 42 Abs. 6 lit a StVO 1960 greift)

²⁵ Der Antragsteller hat zudem nachzuweisen, dass die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen (Wahl eines anderen Fahrzeuges, einer anderen Route oder einer anderen Tageszeit) noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann (Beweislastumkehr) (siehe AB 1077 BlgNR 17. GP).

²⁶ §§ 94a, 94b und 45 Abs. 2c StVO 1960

²⁷ Sofern nicht die Zuständigkeit einer Gemeinde gegeben ist, da sich die Fahrt nur auf das Gebiet einer Gemeinde erstreckt.

- Bei einer Fahrt, die sich auf zwei oder mehrere Bundesländer erstreckt, ist jene Landesregierung zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt.²⁸
- Bei Fahrten aus dem Ausland ist jene Landesregierung zuständig, deren örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird (Grenzübertrittsstelle).

Sind mehrere Bundesländer betroffen, hat die verfahrensführende Landesregierung das Einvernehmen mit den Landesregierungen der örtlich betroffenen Bundesländer herzustellen.

6.2. Der LRH hält positiv fest, dass die alleinige Zuständigkeit einer Landesregierung, sofern mehrere Bundesländer betroffen sind, zur Verwaltungsvereinfachung beiträgt. Kritisch sieht er jedoch die Zuständigkeit der einzelnen Bezirksverwaltungsbehörden (siehe Berichtspunkt 11).

7.1. Abgesehen vom Antragsteller räumt der Gesetzgeber dem Straßenerhalter gemäß § 98 StVO 1960 Parteistellung im Verfahren zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung ein.²⁹

Bei Verfahren im Zuständigkeitsbereich der Oö. Landesregierung werden laut Auskunft der Abt. Verkehr die betroffenen Straßenerhalter über den verfahrenseinleitenden Antrag nicht verständigt. Die Einbindung der unterschiedlichen Straßenerhalter (ASFINAG, Länder und Gemeinden) würde die Verfahren unnötig in die Länge ziehen, obwohl in der Praxis – insbesondere in Anbetracht der rechtlichen Ausgestaltung der Parteistellung – kaum mit Einwendungen zu rechnen wäre.

7.2. Dem LRH ist bewusst, dass die Einräumung der Parteistellung des Straßenerhalters eine schnelle Abwicklung des Verfahrens erschwert. Dennoch ist die Einbindung des Straßenerhalters gesetzlich vorgesehen. Das Land OÖ sollte daher darauf hinwirken, dass der Bundesgesetzgeber die Parteistellung der Straßenerhalter in diesem Verfahren – im Interesse einer effizienten Verfahrensführung – gesetzlich ausnimmt.

7.3. *Die Abt. Verkehr merkt dazu an, dass im Zuge der Landesverkehrsreferentenkonferenz sowie der Expertenkonferenz der Straßenverkehrsreferenten eingebracht wird, dem Bundesgesetzgeber die Ausnahme der Parteistellung des Straßenerhalters bei Verfahren betreffend Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot in der Straßenverkehrsordnung vorzuschlagen.*

²⁸ Bei einer Fahrtroute, die kurzzeitig ins Ausland führt (z. B. Oberösterreich – Salzburg – Deutschland – Tirol), wird keine doppelte Zuständigkeit begründet; die alleinige Zuständigkeit liegt bei jener Landesregierung, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt.

²⁹ Dem Straßenerhalter kommt jedoch kein eigenes subjektives Recht zu („Formalpartei“); seine Aufgabe ist die Wahrung der objektiven Rechtmäßigkeit des das Verfahren abschließenden Bescheides bzw. die Wahrnehmung bestimmter öffentlicher Interessen. (vgl. VwGH 25.07.2003, 2002/02/0281 und in diesem Zusammenhang auch den Beschluss des VwGH vom 22.10.1999, 99/02/0288, wo das Beschwerderecht eines Straßenerhalters im Zusammenhang mit einer Bewilligung nach § 45 Abs. 2 und 3 StVO 1960 verneint wurde)

Fahrverbote in den Ferien (Fahrverbotskalender)

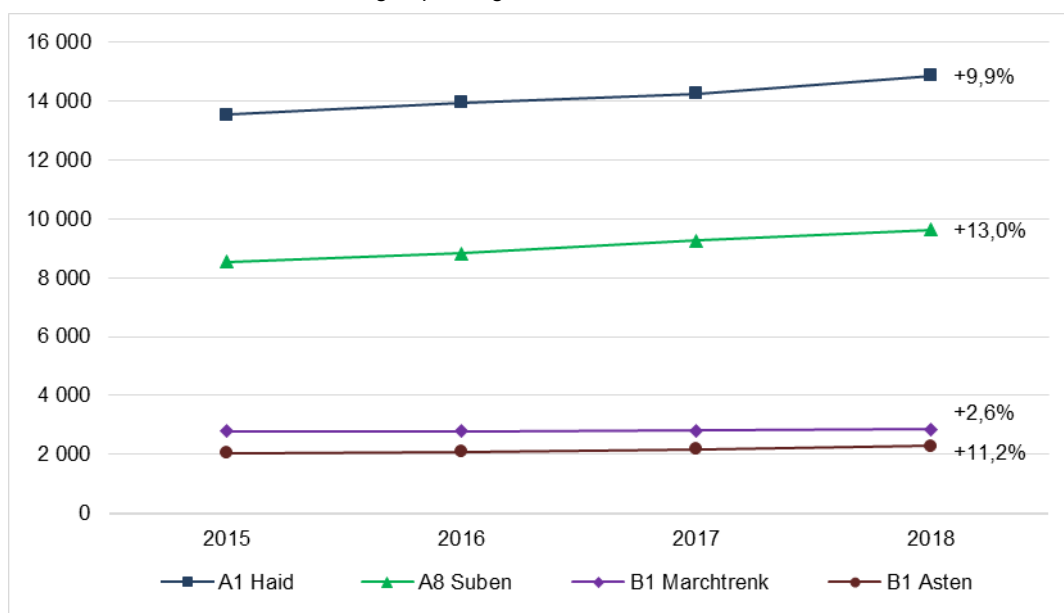
8.1. Der Gesetzgeber ermächtigt in § 42 Abs. 5 StVO 1960 den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Straßen durch Verordnung zu erlassen. Dies unter der Voraussetzung, wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs (insbesondere zu Zeiten starken Verkehrs wie z.B. Ferienreiseverkehr) oder eine gleichartige Verkehrsregelung in Nachbarstaaten Österreichs erfordert. Auf dieser Grundlage erlässt der Bundesminister jährlich einen Fahrverbotskalender.³⁰ Diese Verordnung regelt die Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge für Samstage insbesondere im Juli und August sowie an bestimmten gesetzlichen Feiertagen in Italien (z.B. Tag der Befreiung Italiens) und Deutschland (z.B. Tag der Deutschen Einheit) auf stark belasteten Straßen(-abschnitten) in Tirol, Salzburg, Steiermark, Niederösterreich und Burgenland („Ferienrouten“). Die Verordnung sieht auch Ausnahmen von diesen Fahrverboten vor; diese sind grundsätzlich an die gesetzlichen Ausnahmetatbestände des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots (siehe Berichtspunkt 4) angelehnt. Zusätzlich kann die zuständige Behörde eine **Ausnahme vom Fahrverbotskalender** gemäß § 45 Abs. 2 StVO 1960 unter bestimmten Voraussetzungen bewilligen. In Oberösterreich kam im Prüfungszeitraum der Fahrverbotskalender nicht zur Anwendung.

³⁰ vgl. z.B. Fahrverbotskalender 2019

WIRKUNG UND ÜBERWACHUNG DER FAHRVERBOTE FÜR LASTKRAFTFAHRZEUGE

9.1. Für die Darstellung der Entwicklung des Schwerverkehrs³¹ in Oberösterreich wählte der LRH Zählstellen an vier zentralen Verkehrsknotenpunkten mit hohem Verkehrsaufkommen aus. Das sind an den Autobahnen die Zählstellen Haid (A1) bzw. Suben (A8) und an den Bundesstraßen Marchtrenk und Asten (beide B1). Folgende Abbildung 2 zeigt, dass der Schwerverkehr in den Jahren 2015 bis 2018 prozentuell an den Punkten Haid (+9,9 Prozent), Suben (+13,0 Prozent) und Asten (+11,2 Prozent) stärker zunahm; in Marchtrenk (+2,6 Prozent) nur geringfügig:

Abbildung 2: Durchschnittliche Anzahl der „Schwerverkehr-Fahrzeuge“ in beide Fahrrichtungen pro Tag



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der ASFINAG und der Abt. GVöVerk

Die Ziele der Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge nach § 42 StVO 1960 sind vor allem die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Reiseverkehrs an Wochenenden bzw. Feiertagen³² und der Schutz der Bevölkerung vor negativen Umwelteinflüssen, im Speziellen vor Lärmemissionen in der Nacht.³³

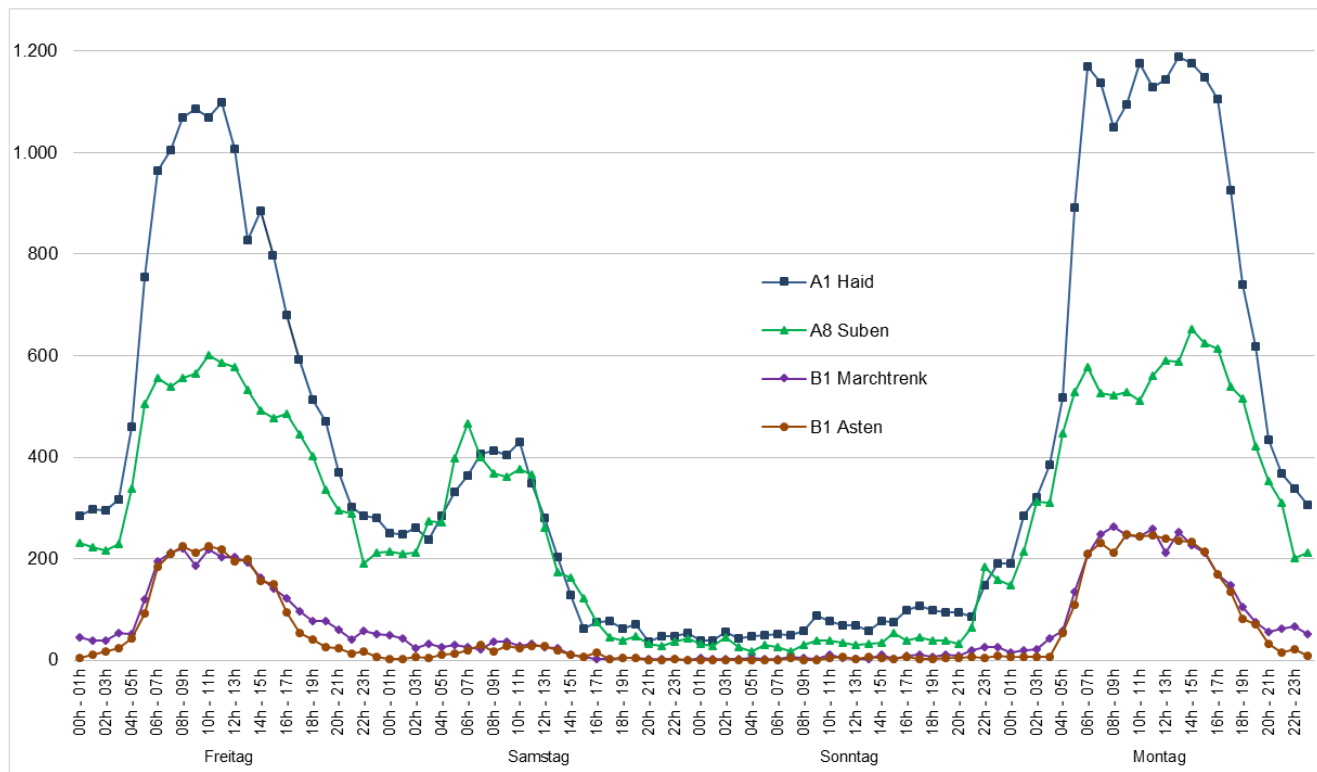
³¹ In diesem Fall umfasst Schwerverkehr auf Autobahnen alle Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und auf Bundesstraßen alle Kraftfahrzeuge, die länger sind als Personenkraftwagen (6 m), mit Ausnahme von Autobussen.

³² Begründet wurde die Einführung des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots damit, dass angesichts der besonderen Verkehrsdichte an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen der Verkehr von Lastkraftfahrzeugen an diesen Tagen wesentlich zur Kolonnenbildung auf den Straßen beiträgt (siehe AB 240 BlgNR 9. GP).

³³ Das Nachtfahrverbot wurde aus Umweltschutzgründen als Lärmschutzmaßnahme für die Wohnbevölkerung entlang des hochrangigen Straßennetzes erlassen (siehe AB 1711 BlgNR 18. GP).

Bei Betrachtung eines repräsentativen Wochenendes (10. bis 13. August 2018³⁴) an den vier Zählstellen zeigt sich, dass der Schwerverkehr zu den Verbotszeiten an den genannten Zählstellen abnahm:

Abbildung 3: Verkehrsaufkommen an einem repräsentativen Wochenende



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der ASFINAG und der Abt. GVöVerk

Wie Abbildung 3 zeigt, ist ein Absinken des Schwerverkehrs in den Abendstunden (ca. 17 Uhr) und vor Beginn des Wochenendfahrverbots (ca. 13 Uhr) sowohl auf den Autobahnen als auch auf den Bundesstraßen erkennbar. Am Sonntag beginnt der Schwerverkehr auf den Autobahnen bereits mit Ende des Wochenendfahrverbots (22 Uhr) wieder zu steigen, auf den Bundesstraßen erst in den Morgenstunden (ca. 5 Uhr) des Montags.

Laut der Landespolizeidirektion OÖ, Landesverkehrsabteilung wird das Ausmaß des Schwerverkehrs aber auch durch andere Faktoren wie z.B. Lenk- und Ruhezeiten beeinflusst. Das zeigt sich z.B. auch durch das Abnehmen des Schwerverkehrs bereits am Freitagnachmittag.

³⁴ Dieses Wochenende wurde von der Abt. Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr (GVöVerk) dem LRH bekannt gegeben.

- 9.2.** Der LRH hält fest, dass der Verkehr in den Nachtstunden stark absinkt, obwohl die Transportwirtschaft nahezu vollständig auf lärmarme Fahrzeuge umgestellt hat und diese somit in der Nacht fahren dürften. Übereinstimmend mit der Landespolizeidirektion OÖ, Landesverkehrsabteilung kommt der LRH zum Schluss, dass für diesen Effekt andere Faktoren wie z.B. Lenk- und Ruhezeiten, aber auch Betriebs- und Öffnungszeiten von Unternehmen in Betracht kommen.

Hinsichtlich des Wochenend- und Feiertagsfahrverbots stellte der LRH fest, dass eine Wirkung erkennbar ist, da die Verkehrsdichte am Beginn und Ende des Fahrverbots signifikante Veränderungen zeigt. In welchem Ausmaß auch andere Faktoren (z.B. Betriebs- und Öffnungszeiten von Unternehmen) auf die Fahrtzeiten Einfluss haben, lässt sich aus dem verfügbaren Datenmaterial nicht feststellen. Veränderungen einzelner Regelungen könnten daher durchaus zu ungewollten Verschiebungen im Verkehrsaufkommen führen.

- 10.1.** Die Überwachung des Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbots obliegt der Bundespolizei. Vertreter der Abt. Verkehr und der Bundespolizei (Landespolizeidirektion OÖ, Landesverkehrsabteilung) koordinieren in einem Jour fixe alle sechs Wochen die Kontrolltätigkeiten im Bereich des Schwerverkehrs. Das Augenmerk liegt dabei auf der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie der technischen Unterwegskontrolle (mangelnde Fahrzeugsicherheit, unzureichende Ladungssicherung, unvollständige oder fehlende Frachtpapiere usw.). Im Zuge dieser Kontrollen werden gegebenenfalls auch Übertretungen der Fahrverbote überprüft.

Die Bundespolizei kontrolliert im Bereich des Schwerverkehrs in den meisten Fällen auf den Autobahnen, an denen eigene Verkehrskontrollplätze mit besonderem Prüfequipment eingerichtet sind (z.B. in Kematen am Innbach). Zudem obliegt es der Bundespolizei jederzeit Lastkraftfahrzeuge außerhalb dieser Schwerpunktkontrollen zu überprüfen. Die Bundespolizei führt keine eigene Statistik über die durchgeführten Kontrollen zum Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbot.

Stellt die Bundespolizei bei Kontrollen Übertretungen fest, führen die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden die Verwaltungsstrafverfahren durch. Tabelle 3 zeigt die Anzahl der durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren wegen Verstoßes gegen das Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbot:³⁵

Tabelle 3: Anzahl der durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren

Bezirkshauptmannschaft	Anzahl der Verwaltungsstrafverfahren			
	2015	2016	2017	2018
Braunau	3	2	3	5
Freistadt	23	22	29	4
Gmunden	1	2	3	5
Grieskirchen-Eferding	198	204	202	200
Kirchdorf	14	23	6	9
Linz-Land	17	25	21	21
Perg	0	0	0	1
Ried	48	46	29	46
Rohrbach	0	0	2	4
Schärding	23	26	13	17
Steyr-Land	0	0	0	0
Urfahr-Umgebung	6	1	5	2
Vöcklabruck	5	6	0	0
Wels-Land	48	39	28	50
Summe	386	396	341	364

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Bezirkshauptmannschaften

Die Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen-Eferding wickelt mehr als die Hälfte der Verwaltungsstrafverfahren ab. Laut Auskunft der Landespolizeidirektion OÖ, Landesverkehrsabteilung, liegt dies in der Kontrollintensität auf der A8 (Kontrollplatz in der Marktgemeinde Kematen am Innbach) begründet.

³⁵ Nicht berücksichtigt sind die durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren bei Übertretungen der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h für lärmarme Kraftfahrzeuge in der Zeit zwischen 22 bis 5 Uhr.

- 10.2.** Anhand der durchgeführten Verwaltungsstrafverfahren lässt sich schließen, dass die Fahrverbote grundsätzlich kontrolliert werden. Ein genereller Rückschluss auf die Einhaltung der Fahrverbote sowie die Kontrollintensität ist jedoch nicht möglich.

AUSNAHMEBEWILLIGUNGEN VOM WOCHENEND- BZW. FEIERTAGSAHNRVERBOT UND NACHTFAHRVERBOT

Anzahl der Verfahren auf Bezirks- und Landesebene

- 11.1.** Folgende Tabelle 4 zeigt die Verteilung der durchgeführten Verfahren zur Erteilung von Ausnahmebewilligungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sowie vom Nachtfahrverbot auf Bezirks- und Landesebene:

Tabelle 4: Anzahl der Verfahren nach Behörden

Behörde	Anzahl der Verfahren			
	2015	2016	2017	2018
Bezirkshauptmannschaft Braunau	8	8	4	4
Bezirkshauptmannschaft Freistadt	4	2	3	3
Bezirkshauptmannschaft Gmunden	4	5	11	5
Bezirkshauptmannschaft Grieskirchen-Eferding	9	6	4	4
Bezirkshauptmannschaft Kirchdorf	12	14	10	19
Bezirkshauptmannschaft Linz-Land	7	0	0	4
Bezirkshauptmannschaft Perg	2	0	5	0
Bezirkshauptmannschaft Ried	1	0	1	1
Bezirkshauptmannschaft Rohrbach	3	1	0	2
Bezirkshauptmannschaft Schärding	6	2	3	3
Bezirkshauptmannschaft Steyr-Land	5	5	2	1
Bezirkshauptmannschaft Urfahr-Umgebung	0	1	0	0
Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck	2	5	6	6
Bezirkshauptmannschaft Wels-Land	0	0	2	2
Bezirkshauptmannschaften	63	49	51	54
Oö. Landesregierung	719	731	671	645
Gesamt	782	780	722	699

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Daten der Oö. Landesregierung bzw. Bezirkshauptmannschaften

Die Tabelle veranschaulicht, dass im Prüfungszeitraum mehr als 90 Prozent der Verfahren bei der Oö. Landesregierung durchgeführt wurden.

- 11.2.** Der LRH kommt zum Schluss, dass bei den von den Bezirkshauptmannschaften (hoheitlich oder privatwirtschaftlich) zu besorgenden Aufgaben die Verfahren zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung vom Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot eine untergeordnete Rolle spielen. In Anbetracht der jährlichen Fallzahlen bei den einzelnen Bezirkshauptmannschaften, empfiehlt der LRH aus Effizienzgründen, diese Verfahren bei einer (Bezirksverwaltungs-)Behörde zu konzentrieren. In Frage käme z.B. eine Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde.³⁶

Abwicklung der Verfahren bei der Oö. Landesregierung

- 12.1.** Tabelle 5 gibt einen detaillierten Überblick über die durchgeführten Verfahren bei der Oö. Landesregierung:

Tabelle 5: Anzahl der Anträge und Bescheide

Anzahl pro Jahr	2015	2016	2017	2018	Gesamt
Anträge ³⁷	719	731	671	645	2.766
Veränderung zum Vorjahr		+2%	-8%	-4%	
Bescheide	668	681	603	587	2.539
Veränderung zum Vorjahr		+2%	-11%	-3%	
Differenz ³⁸	51	50	68	58	227

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Anwendung WfV

Seit zwei Jahren gehen die Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung zurück. Dieser Rückgang liegt laut Abt. Verkehr möglicherweise in der Erweiterung des gesetzlichen Ausnahmekatalogs im Jahr 2017³⁹ und in der vermehrten Beantragung von Dauer-Ausnahmegewilligungen begründet. Die bescheidmäßig abgeschlossenen Verfahren endeten – bis auf eines im Jahr 2017 – alle mit einem positiven Bescheid; d.h. die Ausnahmegewilligungen wurden (unter Auflagen bzw. Vorschriften) erteilt.

³⁶ auf Grundlage der §§ 1 und 2 Oö. BVB-KG

³⁷ Exklusive jener Anträge, die noch vor Verfahrensbeginn (d.h. vor Bearbeitung durch die Sachbearbeiterin), zurückgezogen wurden. Das waren im Prüfungszeitraum insgesamt fünf Anträge.

³⁸ Die Differenz ergibt sich daraus, dass nicht jedes Verfahren mit Bescheid abgeschlossen wird (z.B. Zurückziehung eines Antrages, zuständigkeitshalber erfolgte Abtretung eines Antrages, gemeinsame Erledigung mehrerer Anträge). Zudem wurden 15 noch im Jahr 2017 gestellte Anträge im Jahr 2018 bescheidmäßig erledigt.

³⁹ siehe 28. StVO-Novelle, BGBl. I Nr. 6/2017: Fahrten, die unaufschiebbare Reparaturen an Wasser- oder Energieversorgungsanlagen dienen, und Fahrten mit Fahrzeugen der Berufsgruppe der Beleuchter und Beschaller zum und vom Ort der Auftragserfüllung

Nach Auskunft der Abt. Verkehr wurden im Prüfungszeitraum nur Ausnahmegewilligungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot erteilt, obwohl von den Antragstellern (irrtümlich) auch andere Ausnahmen beantragt wurden (siehe Berichtspunkt 15).⁴⁰

Wie Tabelle 6 zeigt, lag die Anzahl der abgegebenen Stellungnahmen im Zuge der Herstellung des Einvernehmens mit anderen Bundesländern im Prüfungszeitraum bei durchschnittlich 644 Fällen:

Tabelle 6: Anzahl der abgegebenen Stellungnahmen

Anzahl pro Jahr	2015	2016	2017	2018	Gesamt
Abgegebene Stellungnahmen	633	631	648	664	2.576
Veränderung zum Vorjahr		0%	+3%	+2%	

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Anwendung WFV

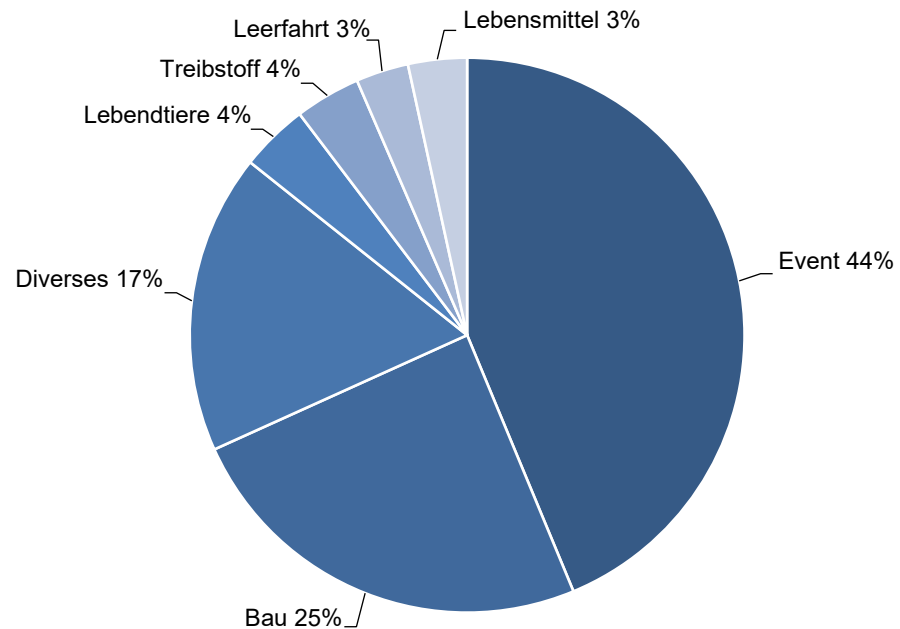
Seit Jahren werden die verfahrenseinleitenden Anträge ausschließlich elektronisch über die Anwendung Wochenendfahrverbot (WFV) gestellt. Die Abt. Verkehr begründet dies damit, dass sie konsequent auf die elektronische Antragstellung hingewiesen hat. Die Wirtschaftskammer OÖ hält dazu fest, dass die meisten Antragsteller Unternehmer sind und diese eine elektronische Kommunikation mit der Behörde bevorzugen. Zudem wird nicht, wie in anderen Bundesländern, zusätzlich ein Formular auf der Homepage des Landes zur Verfügung gestellt.

- 12.2.** Der LRH sieht positiv, dass der Abt. Verkehr die Umstellung auf die ausschließliche elektronische Antragstellung mittels Anwendung WFV gelungen ist.

⁴⁰ Eine Bewilligung von Ausnahmen vom Fahrverbotskalender wird in Oberösterreich generell nicht erteilt; die Abt. Verkehr sieht in diesen Fällen vorrangig die Zuständigkeit der betroffenen Bundesländer.

Auf Basis der Daten der Anwendung WFV ermittelte der LRH die Verteilung der Anträge nach ihrem Ladegut bzw. -zweck:

Abbildung 4: Anträge der Jahre 2015 bis 2018 nach Ladegut bzw. -zweck

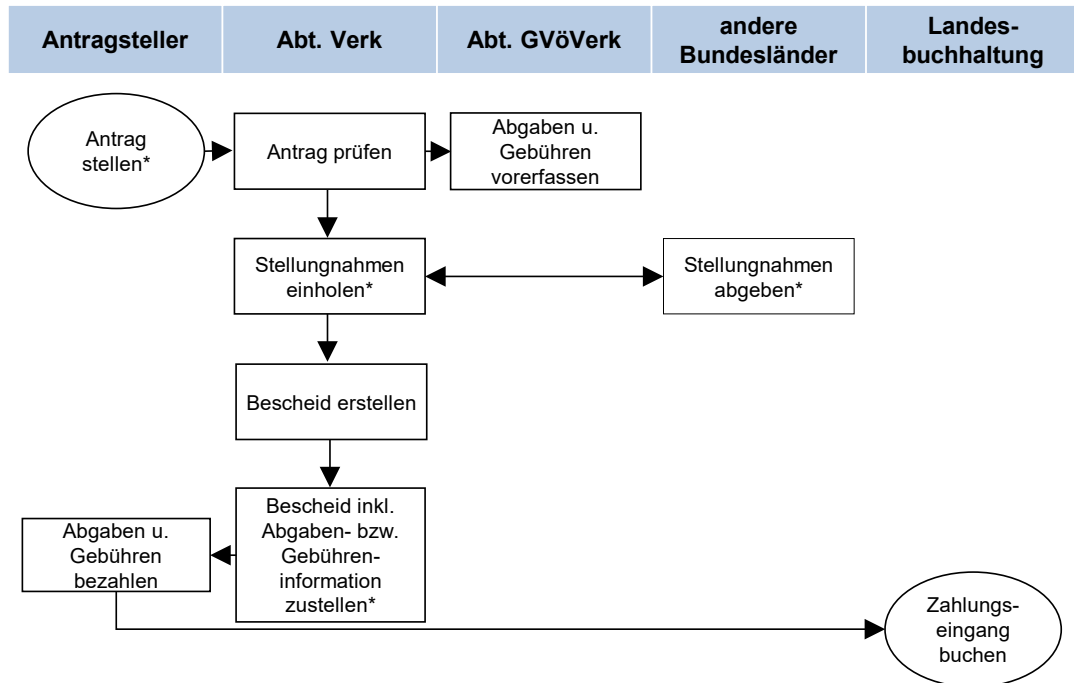


Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Anwendung WFV

Abbildung 4 zeigt, dass 69 Prozent der Anträge den Bereichen Event mit 44 Prozent (insbesondere Fahrten im Zusammenhang mit Konzerten, Sportveranstaltungen oder Messen) und Bau mit 25 Prozent (insbesondere Fahrten im Zuge von Straßenbauvorhaben) zuzuordnen sind. Unter Diverses (17 Prozent) sind Fahrten für unterschiedliche Bereiche mit geringer Häufigkeit zusammengefasst (z.B. Bekleidung, Abfälle, Motoren). Die restlichen 14 Prozent entfallen auf den Transport von Leertieren (4 Prozent, z.B. Pferde und Brieftauben), Treibstoff (4 Prozent) und Lebensmittel (3 Prozent) sowie Leerfahrten (3 Prozent).

13.1. Abbildung 5 gibt einen schematischen Überblick über den Prozessablauf im Rahmen des Bewilligungsverfahrens:

Abbildung 5: Prozessablauf im Rahmen des Bewilligungsverfahrens



* Schritte erfolgen in der Anwendung WFV

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Aktenprüfung

Das Verfahren ist durch folgende wesentliche Prozessschritte gekennzeichnet:

- Die Antragstellung erfolgt online über die Anwendung WFV; dazu ist eine Anmeldung an einem Portal durch den Antragsteller erforderlich (siehe Berichtspunkt 18).
- Nach Einlangen des Antrages bei der Abt. Verkehr prüft die Sachbearbeiterin die Angaben (u.a. Fahrtstrecke⁴¹, Begründung des erheblichen persönlichen oder wirtschaftlichen Interesses) und nimmt – falls erforderlich – mit dem Antragsteller zur Präzisierung oder Abklärung des Antrages Kontakt auf (Parteiengehör).
- Falls andere Bundesländer aufgrund der geplanten Fahrtstrecke betroffen sind, leitet die Sachbearbeiterin den Antrag zur Herstellung des Einvernehmens weiter.

⁴¹ Falls sich durch die Überprüfung der Fahrtstrecke ergibt, dass ein anderes Bundesland zuständig ist, wird der Antrag abgetreten. Wird die Fahrt nur innerhalb eines Bezirkes durchgeführt, wird der Antragsteller über die Unzuständigkeit der Landesregierung informiert, damit er den Antrag zurückziehen und bei der Bezirksverwaltungsbehörde einbringen kann.

- Zeitgleich werden die anfallenden Verwaltungsabgaben und Gebühren im Haushaltsverrechnungssystem (HVS) erfasst; diese Vorschreibung übernimmt zentral für alle Abteilungen der Direktion Straßenbau und Verkehr eine Gruppe der Abt. GVöVerk.
- Ist der maßgebliche Sachverhalt festgestellt und sind alle Stellungnahmen eingelangt, wird das Ermittlungsverfahren geschlossen und der Bescheid erstellt. Anschließend erhält der Antragsteller den Bescheid (inkl. Information über die Verwaltungsabgaben und Gebühren) über die Anwendung WFV per E-Mail zugestellt.
- Mit der Bezahlung der Abgaben und Gebühren wird der Zahlungseingang im Rechnungswesen des Landes OÖ gebucht.

13.2. Ausgehend von der stichprobenartigen Prüfung der Akten kommt der LRH zum Schluss, dass die Verfahren strukturiert und effizient abgewickelt werden.⁴² Dies führt zu einer äußerst kurzen Verfahrensdauer: In der Regel werden Anträge, die bis zu fünf Kalendertage vor dem geplanten Fahrtbeginn gestellt werden, innerhalb eines Tages (bescheidmäßig) erledigt.

Auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung ordnete der LRH folgende Stunden dem Verfahren zu:⁴³

Tabelle 7: Auswertung auf Basis der Kosten- und Leistungsrechnung

Bezeichnung	2015	2016	2017	2018
Gebuchte Stunden	1.585	1.478	1.387	1.239

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Abt. Verkehr

Darauf aufbauend errechnete der LRH einen durchschnittlichen Aufwand im Prüfungszeitraum von 1,79 Stunden pro Bescheid bzw. 0,44 Stunden pro abgegebener Stellungnahme,⁴⁴ wie folgende Tabelle 8 im Detail zeigt:

Tabelle 8: Durchschnittlicher Stundenaufwand für die Bearbeitung

Durchschnittlicher Aufwand in Std. für	2015	2016	2017	2018
Bescheide	1,90	1,74	1,84	1,69
Abgegebene Stellungnahmen	0,50	0,47	0,43	0,37

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Kosten- und Leistungsrechnung

⁴² Eine (detaillierte) materiell-rechtliche Überprüfung der Verfahren nahm der LRH nicht vor.

⁴³ Der LRH legte seiner Berechnung in Abstimmung mit der Abt. Verkehr folgende Annahmen zugrunde: Bis zu einem Personalwechsel 2017 wurden die erfassten Stunden der Sachbearbeiterin zu 100 Prozent zugeordnet; anschließend zu 75 Prozent. Die Stunden der Stellvertreterin wurden zu 100 Prozent berücksichtigt. Da der Referatsleiter nur in sehr geringem Ausmaß für das Verfahren tätig ist, scheinen seine Stunden nicht auf.

⁴⁴ Die Bescheide wurden mit einem Faktor von 0,8 und die abgegebenen Stellungnahmen mit 0,2 gewichtet.

Der LRH hebt positiv hervor, dass der Aufwand für die Bearbeitung der Fälle kontinuierlich abnahm. Er geht davon aus, dass ohne eine umfassende IT-Lösung eine weitere Reduzierung des Bearbeitungsaufwandes nicht möglich sein wird. Jedoch wird im Falle einer Neukonzeption der Anwendung WFV (siehe Berichtspunkt 30) die Bearbeitung der Anträge anfänglich mehr Zeit in Anspruch nehmen.

- 14.1.** Eine Sachbearbeiterin führt das gesamte Verfahren (von der Bearbeitung bis zur Genehmigung) durch. Bei schwierigen Fällen erfolgt eine Abstimmung mit dem Referatsleiter. Die im Rahmen der Abwicklung des Verfahrens notwendigen Daten werden mehrmals in unterschiedliche Systeme eingegeben bzw. übertragen, da die in der Abt. Verkehr eingesetzte Anwendung WFV nicht den gesamten Prozess unterstützt (siehe Berichtspunkt 27).
- 14.2.** Der LRH bewertet als größte Risiken bei der Abwicklung des Verfahrens, dass die Verwaltungsabgaben und Gebühren nicht richtig berechnet, im HVS unrichtig erfasst oder im E-Mail, mit dem der Bescheid zugestellt wird, nicht richtig angegeben werden. Diese Risiken sind mitunter der fehlenden durchgängigen IT-Unterstützung geschuldet (Medienbrüche).
- Zur Minimierung der Risiken sollten prozessintegrierte Kontrollmaßnahmen eingeführt werden (z.B. stichprobenartige Kontrollen sowohl vor als auch nach Erledigung). Hinsichtlich automationsunterstützter Kontroll- und Steuerungsmaßnahmen im Rahmen einer allfälligen Neukonzeption der Anwendung WFV wird auf Berichtspunkt 30 verwiesen.
- 14.3.** Die Abt. Verkehr teilt dazu mit, dass bis zur Einführung prozessintegrierter Kontrollmaßnahmen regelmäßige stichprobenartige Kontrollen erfolgen.
- 15.1.** Die Analyse der Daten der Anwendung WFV ergab, dass rd. ein Drittel der Anträge eher kurzfristig gestellt werden, wie folgende Tabelle 9 zeigt:

Tabelle 9: Antragstellung vor geplantem Fahrtbeginn

Tage vor geplantem Fahrtbeginn	Anträge					Gesamt	
	2015	2016	2017	2018			
	absolut						relativ
bis 5 Tage davor	260	242	219	241	962	35%	
6 bis 14 Tage davor	251	243	230	212	936	34%	
15 und mehr Tage davor	208	246	222	192	868	31%	
Gesamt	719	731	671	645	2.766	100%	

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Anwendung WFV

Diese Kurzfristigkeit führt dazu, dass die Sachbearbeiterin bei der Bearbeitung der Fälle Prioritäten setzen muss, damit die Verfahren auch vor dem geplanten Fahrtbeginn abgeschlossen sind.

Die stichprobenartige Überprüfung der Akten sowie die Analyse der Daten aus der Anwendung WFV durch den LRH zeigte aber auch, dass viele Anträge mangelhaft waren.⁴⁵ Dies führte dazu, dass die Sachbearbeiterin entsprechende Ermittlungsschritte⁴⁶ setzen musste. Sie nahm vorrangig telefonisch mit den Antragstellern Kontakt auf, um den Sachverhalt zu klären.⁴⁷ Eine sich daraus ergebende Präzisierung oder Abänderung des Antrages durch diese Angaben des Antragstellers wurde aus Zeitgründen nur zum Teil im ELAK dokumentiert.

Die Antragsteller werden im Rahmen des Ermittlungsverfahrens auch darüber informiert, ob die Anträge positiv entschieden werden können oder zurück- bzw. abzuweisen sind. Der Antragsteller erhält dadurch Gelegenheit, den Antrag zurückzuziehen; es fallen dann keine Verwaltungsabgaben und Gebühren an.

- 15.2.** Nach Ansicht des LRH ist die Arbeitsweise der Abt. Verkehr kundenorientiert ausgerichtet. Die fehlende Dokumentation im ELAK erschwert jedoch die Nachvollziehbarkeit des Verfahrensablaufs. Dem LRH ist bewusst, dass eine lückenlose Dokumentation zu einem Mehraufwand in der Abwicklung führt und sich negativ auf die Bearbeitungsdauer auswirken könnte; er empfiehlt dennoch, verfahrensrelevante Sachverhalte (z.B. telefonische Mitteilungen des Antragstellers) im ELAK zu vermerken, da dies insbesondere Beweis-zwecken dient.
- 15.3.** *Laut Abt. Verkehr wurde eine verbesserte Dokumentation der telefonischen Mitteilungen eingeführt.*

⁴⁵ In einer Vielzahl der Fälle wurde „nicht lärmarm“ angegeben, obwohl das Fahrzeug lärmarm gemäß § 8b KDV 1967 war, oder war keine genaue Angabe zur geplanten Fahrtstrecke (nur Start- und Zielort) angeführt. Bei 200 von 9.000 beantragten Fahrzeugen (inkl. Anhänger) wurden keine Kennzeichen bekannt gegeben. In ca. zehn Prozent der Fälle wurden falsche Kombinationen beantragt (z.B. Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, Nachtfahrverbot sowie Fahrverbotskalender, obwohl aufgrund der weiteren Antragsdaten nur eine Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot in Frage kam).

⁴⁶ §§ 37 und 39 AVG; die Behörde darf einem mehrdeutigen Antrag nicht ihre eigene Deutung unterstellen, gleichgültig, ob diese für den Antragsteller günstig oder nachteilig ist (VwGH 12.09.1996, 96/20/0530).

⁴⁷ Weicht die Behörde in ihrer Entscheidung vom Antrag, der den Gegenstand des Verfahrens bestimmt, ab, verletzt sie ihre Entscheidungspflicht (§§ 59 Abs. 1 und 73 AVG).

16.1. Einmal im Jahr veranstaltet das Land OÖ eine Verkehrsreferententagung, bei der aktuelle verkehrsrechtliche Themen, geplante Gesetzesänderungen und die jüngste Judikatur diskutiert werden. Daran nehmen neben Vertretern des Amtes der Oö. Landesregierung (u.a. Abt. Verkehr) auch Vertreter aller oö. Bezirkshauptmannschaften und Magistrate, des Landesverwaltungsgerichts für Oberösterreich und der Landespolizeidirektion OÖ teil. Die Protokolle sind über das Intranet des Landes verfügbar. Laut Auskunft der Abt. Verkehr spielten die Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge gemäß § 42 StVO 1960 und die Ausnahmen davon gemäß § 45 StVO 1960 in den Verkehrsreferententagungen der letzten Jahre kaum eine Rolle. Um eine einheitliche Vorgangsweise sicherzustellen, stehen in der Abt. Verkehr eine „Richtlinie“⁴⁸, Musterbescheide und Vorlagen zur Verfügung.

Laut Auskunft der Bezirkshauptmannschaften gibt es keine bezirksübergreifenden Standards; einzelne Bezirkshauptmannschaften verwenden Textbausteine und Mustererledigungen.

16.2. Nach Ansicht des LRH sind für eine qualitätsvolle Aufgabenerfüllung aktuelle Richtlinien, Handbücher oder Leitfäden sowie Vorlagen unerlässlich. Die Abt. Verkehr (als Vertreter der Oö. Landesregierung als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde) sollte die Vorlagen und Musterbescheide vereinheitlichen und diese sowie die „Richtlinie“ den Bezirkshauptmannschaften zur Verfügung stellen.

16.3. *Die Abt. Verkehr hält dazu fest, dass Vorlagen bzw. Musterbescheide (für die häufigsten Anwendungsfälle) erstellt und ebenso wie die „Richtlinie“ den Bezirkshauptmannschaften übermittelt werden.*

ANWENDUNG WFV ZUR UNTERSTÜTZUNG DER ABWICKLUNG

Einführung der Anwendung WFV

17.1. Im Herbst 2000 startete auf Initiative der Abt. Verkehr das E-Government-Pilotprojekt „Wochenendfahrverbot – Ausnahmegenehmigungen“. Das Projektteam setzte sich aus Vertretern der Abt. Verkehr (Projektleitung), des Präsidiums, des Rechenzentrums und der Presseabteilung zusammen. Das Projektziel war die Implementierung einer Anwendung für die Abwicklung von Bewilligungen von Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot. Dabei wurde festgelegt, dass die Antragstellung, die Einholung von Stellungnahmen anderer Bundesländer, die Bescheider- und -zustellung und die Evidenzhaltung der erteilten Bewilligungen in einer Bescheidendatenbank, auf die auch die Bundespolizei im Zuge von Verkehrskontrollen zugreifen kann, in der Anwendung abgebildet werden sollen.⁴⁹ Zudem sollten als E-Government-Pilotprojekt auch Rahmenbedingungen (u.a. Identifikation des Benutzers,

⁴⁸ In dieser wird die Beurteilung bestimmter Fälle zusammengefasst.

⁴⁹ vgl. Schreiben des Präsidiums an die Abt. Verkehr vom 01.10.2000, Präsi-061081/99-2000-Heu

Portalfunktion) für künftige E-Government-Anwendungen geschaffen werden.⁵⁰

Die Anwendung sollte auch den anderen Bundesländern zur Verfügung gestellt werden. In gemeinsamen Bundesländerbesprechungen wurden die Anforderungen an die Anwendung abgestimmt.⁵¹ Von Beginn an sollte die Anwendung WFV nur von den jeweiligen Landesregierungen genutzt werden; die Bezirkshauptmannschaften sollten auf die Anwendung keinen Zugriff haben. Begründet wurde dies damit, dass mit der nächsten Änderung der StVO 1960 die Zuständigkeiten neu geregelt werden würden.⁵²

Nach einer Testphase konnte die Anwendung WFV am 30. Juni 2003 in allen Bundesländern in Betrieb gehen. Um eine rasche Umstellung auf die elektronische Antragstellung zu bewirken, nahm die Abt. Verkehr auch Kontakt mit der Wirtschaftskammer OÖ auf.⁵³ Infolge der Bewerbung der Anwendung WFV als alleiniges Medium werden seit mehreren Jahren die Anträge in Oberösterreich ausschließlich über die Anwendung WFV gestellt.

Seit Inbetriebnahme der Anwendung WFV wurden keine größeren Anpassungen vorgenommen. Bereits von Beginn an beabsichtigte die Projektgruppe, eine Workflow- und Dokumentenmanagement-Lösung zu implementieren, deren Umsetzung allerdings infolge der erst damals gestarteten Pilotierung des ELAK zurückgestellt wurde. Zum Zeitpunkt der Prüfung durch den LRH testete die Abt. Verkehr die Anbindung der Anwendung an den ELAK. Diese Funktion war laut Auskunft der Abt. Verkehr rasch umsetzbar, während eine Neukonzeption der Anwendung WFV infolge der hohen Auslastung der Abt. IT nicht prioritär umgesetzt werden könne (siehe Berichtspunkt 30).

- 17.2.** Der LRH hält das Engagement der Abt. Verkehr, eine bundesländerübergreifende E-Government-Anwendung zu implementieren – obwohl es noch keine Erfahrungswerte auf diesem Gebiet gab – positiv fest. Die Entscheidung, dass den Bezirkshauptmannschaften die Anwendung nicht zur Verfügung steht, ist für den LRH – in Anbetracht der Fallzahlen – plausibel. Bei einer Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde gemäß Oö. Bezirksverwaltungsbehörden-Kooperationsgesetz sollte diese aber jedenfalls die Anwendung nutzen können (siehe Berichtspunkte 11 und 30).

⁵⁰ vgl. Projektbeschreibung E-Government-Pilotprojekt „Wochenendfahrverbot – Ausnahmegewilligung, Stand 05.06.2001 und Lastenheft E-Government-Pilotprojekt „Wochenendfahrverbot – Ausnahmegewilligung, Stand 10.10.2001

⁵¹ siehe Protokolle zu den Bundesländerbesprechungen am 24.04.2001 und 05.12.2002

⁵² siehe Aufstellung der Punkte, die bei der Präsentation am 5.12.2002 besprochen wurden, samt Stellungnahmen, VerkR-000.059/68-2002-G/He

⁵³ vgl. Schreiben der Abt. Verkehr vom 26.05.2003, VerkR-000.059/75-2003-G/HM

Aus Sicht des LRH ist bemerkenswert, dass die Projektgruppe die Implementierung einer Anbindung an ein Workflow- und Dokumentenmanagementsystem bereits beim Start der Anwendung WFV anstrebte. Diese wurde allerdings erst nach Umsetzung des ELAK in Angriff genommen.

Der LRH empfiehlt grundsätzlich, E-Government-Anwendungen durch regelmäßige Upgrades aktuell zu halten.

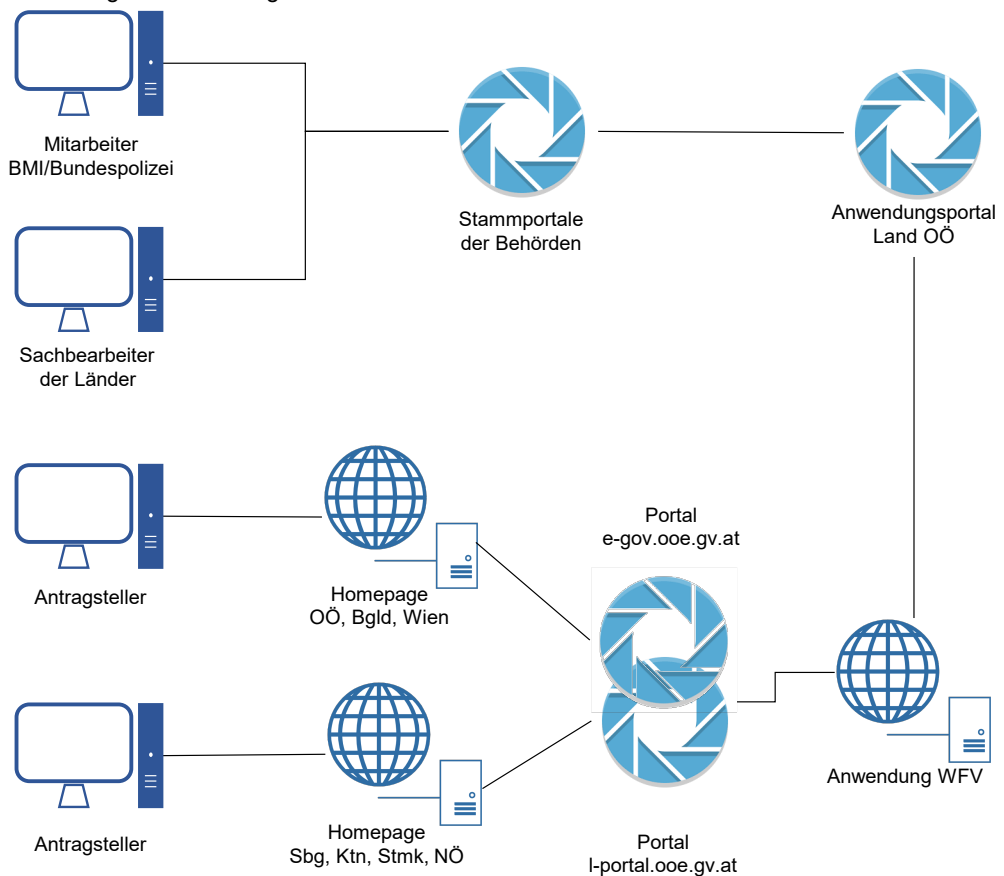
Einbindung in das Portalverbundsystem

- 18.1.** Die Anwendung WFV war von Beginn an als Anwendung für den Portalverbund vorgesehen. Der Portalverbund dient dazu, dass Behörden unter technisch sicheren Bedingungen und Minimierung des Verwaltungsaufwandes für die Benutzerverwaltung gemeinsam Anwendungen betreiben können. Die Rahmenbedingungen des Portalverbundes sind seit 2002 in einer Vereinbarung geregelt, der das Land OÖ am 11. September 2003 beigetreten ist. Für die einzelnen Anwendungen werden Verträge für die Entwicklung und den Betrieb geschlossen. Ein solcher Vertrag liegt für die Anwendung WFV nicht vor. Da die Anwendung WFV als Prototyp für den Portalverbund galt, wurde vereinbart, dass das Land OÖ sowohl die Entwicklungs- als auch die Betriebskosten trägt.⁵⁴
- 18.2.** Der LRH anerkennt, dass das Land OÖ bei der ersten E-Government-Anwendung des Portalverbundes die Kosten für die Entwicklung übernahm, um einen Anreiz für die Teilnahme aller Bundesländer zu schaffen. Kritisch sieht er, dass bis zum Prüfungszeitpunkt kein Vertrag für den Betrieb der Anwendung zwischen den Bundesländern geschlossen wurde. Dies sollte nachgeholt werden.

⁵⁴ vgl. Projektbeschreibung E-Government-Pilotprojekt „Wochenendfahrverbot – Ausnahmegewilligung, Stand 05.06.2001 und Schreiben des Präsidiums (Rechenzentrum) an den Magistrat der Stadt Wien vom 06.10.2005, Präsl-401900/201-RZ-2005-OI

19.1. Abbildung 6 zeigt schematisch die Zusammenhänge im Portalverbund:

Abbildung 6: Anwendung WFV im Portalverbund



Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis von Informationen der Abt. IT

Das Land OÖ als Betreiber bietet die Anwendung WFV über ein Anwendungsportal im Portalverbund an. Die teilnehmenden Behörden können somit über ihre Stammportale Mitarbeitern den Zugriff auf die Anwendung gewähren.

Die Antragssteller sollten über die Homepages der Länder zur Anwendung WFV geführt werden. Dazu existieren derzeit zwei Portal-Adressen, über die man Zugriff auf die Anwendung bekommt. Das Portal „e-gov.ooe.gv.at“ (e-Gov-Portal) wird über die Homepage des Landes OÖ aufgerufen und wird für das gesamte E-Government-Angebot des Landes OÖ verwendet. Länder wie Salzburg verlinken auf die Adresse „I-portal.ooe.gv.at“ (I-Portal). Das I-Portal teilt sich ein Benutzerverzeichnis mit dem e-Gov-Portal und sollte für die länderübergreifenden Anwendungen nur ein anderes Erscheinungsbild (Anzeige der Länderwappen) ermöglichen.

Da man bei der Erstellung der Anwendung von einer hohen Anzahl ausländischer Antragssteller ausging und die Bürgerkarte⁵⁵ damals noch kaum verbreitet war, wurde für das Login zur Anwendung auf Benutzererkennung und Passwort gesetzt. Seit Inbetriebnahme der Anwendung hat sich die Verfügbarkeit von Authentifizierungsmethoden weiterentwickelt; dies wurde seitens des Landes OÖ im e-Gov-Portal auch berücksichtigt. Das I-Portal bot zum Zeitpunkt der Prüfung durch den LRH lediglich die Möglichkeit eines Logins mit Benutzererkennung und Passwort an.

Es wird in der Anwendung WFV auch nicht angezeigt, ob das Login beim e-Gov-Portal mittels Benutzererkennung und Passwort oder Bürgerkartenfunktion (Handy-Signatur) erfolgt, obwohl eine Unterscheidung der Loginart möglich wäre. Damit kann die Abt. Verkehr nicht erkennen, ob dies Auswirkungen auf eine allfällige Gebührenermäßigung laut GebG hat (siehe Berichtspunkt 32).⁵⁶ Auswertungen lassen allerdings darauf schließen, dass derzeit kaum ein Antragsteller bei der Anwendung WFV die Bürgerkartenfunktion verwendet.⁵⁷ Im Zuge der Prüfung ergaben sich unterschiedliche Auffassungen zur Gebührenfestsetzung laut GebG unter Verwendung der Bürgerkartenfunktion. Die Abt. Präsidium geht unter Auslegung eines Erlasses des Bundesministerium für Finanzen (BMF)⁵⁸ davon aus, dass keine qualifizierte elektronische Signatur des Antrags bei der Anwendung WFV vorliegt.

Im Unterschied zur Anwendung WFV kann laut Auskunft der Abt. IT nicht bei allen E-Government-Anwendungen des Portalverbundes die Loginart eindeutig nachvollzogen werden. Wird eine Anwendung über mehrere unterschiedliche Portale von Antragsstellern aufgerufen und sind in einem Portal die entsprechenden Benutzer vordefiniert und in einem anderen nicht, kann die Loginart nicht mehr eindeutig identifiziert werden.

- 19.2.** Nach Ansicht des LRH ist zu prüfen, inwieweit es unterschiedliche Layouts und somit Portalzugänge geben muss. Jedenfalls sind die Portalzugänge rechtlich und technisch (z.B. Loginart beim I-Portal mittels Bürgerkarte, Handy-Signatur oder e-ID) immer am aktuellen Stand zu halten.

Der LRH vertritt die Rechtsauffassung, dass auch bei authentifizierten Eingaben von Antragsdaten in eine E-Government-Anwendung eine Gebührenermäßigung zu gewähren ist. Die Auslegung der Gebührenermäßigung sollte beim BMF umgehend geklärt werden. Nach der Abklärung sollten allenfalls notwendige Änderungen in der Anwendung WFV veranlasst werden.

⁵⁵ Die Handy-Signatur wurde erst Ende 2009 eingeführt.

⁵⁶ § 11 Abs. 3 GebG sieht seit Ende 2015 bei elektronischen Verwaltungsabläufen unter Verwendung der Bürgerkartenfunktion eine Tarifiermäßigung vor.

⁵⁷ Im September 2019 wurden rd. 60 Logins am e-Gov-Portal – und somit für alle Anwendungen, die über dieses Portal erreichbar sind – mit Bürgerkartenfunktion erfasst. Auf eine Zuordnung der Logins auf bestimmte Anwendungen wurde aufgrund des unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwandes verzichtet.

⁵⁸ siehe Erlass des BMF zur Gebührenermäßigung, wenn der Antrag auf elektronischem Weg unter Verwendung der Bürgerkarte eingebracht wird, vom 26.04.2016, BMF-010206/0051-VI/5/2016

Wichtig ist für den LRH, dass die jeweils zuständige Stelle des Amtes der Oö. Landesregierung darauf achtet, dass gesetzliche Änderungen außerhalb der Materiengesetze⁵⁹ – dazu zählen insbesondere Regelungen im Bereich E-Government – rasch auch in bereits bestehenden E-Government-Anwendungen umgesetzt werden. Die fachlich zuständigen Abteilungen bzw. Organisationseinheiten wären von diesen Änderungen rechtzeitig und umfassend in Kenntnis zu setzen.

Hinsichtlich anderer E-Government-Anwendungen des Portalverbundes empfiehlt der LRH dem Land OÖ, im Rahmen der BLSG-Arbeitsgruppe darauf hinzuwirken, dass festgelegt wird, wie in den unterschiedlichen E-Government-Anwendungen des Portalverbundes die verschiedenen technischen Möglichkeiten des Logins eindeutig unterschieden werden können.

- 19.3.** *Die Abt. Präsidium teilte dazu Folgendes mit: Ob der Portalverbund tatsächlich insofern anzupassen / zu erweitern ist, dass eine technische Unterscheidung im Aufruf-Request möglich wäre, wird auch von der Beantwortung der beim BMF zu stellenden Anfrage betreffend Auslegung des § 11 Abs. 3 GebG abhängen.*
- 20.1.** Bei der Anwendung WFV stehen drei Rollen (Sachbearbeiter, BMI/Bundespolizei und Administration) zur Verfügung. Die Sachbearbeiter-Rolle lässt zu, dass ein Sachbearbeiter eines Bundeslandes auf die Daten eines anderen Bundeslandes zugreifen und diese bearbeiten kann.
- Eine Prüfer-Rolle mit ausschließlichem Leserecht und Auswertungsmöglichkeiten aller in der Anwendung vorhandener Daten ist nicht vorgesehen.
- 20.2.** Der LRH empfiehlt, das Rollenkonzept anzupassen. Sachbearbeiter sollten nur jene Daten einsehen können, die für die Aufgabenwahrnehmung ihrer Behörde erforderlich sind.
- Er regt überdies an, bei E-Government-Anwendungen immer auch Prüfer-Rollen vorzusehen.
- 20.3.** *Laut Abt. Verkehr erfolgte bereits eine Rollen Anpassung dahingehend, dass die Bearbeitung nur mehr für Anträge des eigenen Bundeslandes möglich ist.*
- 21.1.** Die Republik Österreich bietet als zentrales Internetportal für Unternehmen das Unternehmensserviceportal (USP) an. Dieses ermöglicht einen direkten Zugang zu zahlenreichen E-Government-Anwendungen – auch der Länder⁶⁰ – sowie zu unternehmensrelevanten Informationen.
- 21.2.** Nach Ansicht des LRH bietet eine Anbindung der Anwendung ins USP Vorteile, einerseits für die Unternehmer, da sie sich nicht mehrmals registrieren müssen, andererseits für die Länder, da sich die Benutzerverwaltung erübrigt. Der Vorteil des Zugangs über das USP sollte daher bei einer Überarbeitung der Anwendung genutzt werden.

⁵⁹ Adaptierungen einer E-Government-Anwendung auf Grund von Änderungen in den Materiengesetzen (z.B. StVO 1960) müssen von den fachlich zuständigen Abteilungen bzw. Organisationseinheiten (z.B. Direktion Straßenbau und Verkehr, Abt. Verkehr) veranlasst werden.

⁶⁰ § 3 Abs. 6 USPG

- 22.1.** Aus den Akten der Abt. Verkehr ergibt sich, dass das Land OÖ die Anwendung WFV im Mai 2003 dem Datenverarbeitungsregister meldete. Niederösterreich meldete die Anwendung WFV im Jahr 2004 dem Datenverarbeitungsregister. Wien meldete die Anwendung im Jahr 2009 als Teilnahme an einem Informationsverbundsystem. Die anderen Bundesländer nahmen keine Meldung vor.

Im Zuge der Umsetzung der DSGVO wurde die Anwendung WFV im Jahr 2019 ins Verzeichnis der Verarbeitungstätigkeiten des Landes OÖ aufgenommen, wobei die Regelungen zur Speicherdauer auf die allgemeinen Skartivorschriften und das Oö. Archivgesetz verweisen. Die Abt. Präsidium geht davon aus, dass es sich bei der Anwendung WFV um keine Datenanwendung mit „gemeinsamer Verantwortlichkeit“ gemäß DSGVO handelt, sondern um eine in der ausschließlichen Verantwortlichkeit des Landes OÖ. Demgegenüber ging die damalige Art-29-Datenschutzgruppe⁶¹ davon aus, dass bei E-Government-Portalen der Betreiber des Portals und die öffentlichen Stellen gemeinsam für die Verarbeitung Verantwortliche sind.⁶² In diesem Sinne wäre das Land OÖ gemeinsam mit den anderen Bundesländern für die Verarbeitung verantwortlich.

- 22.2.** Nach Ansicht des LRH gilt es bundesländerübergreifend zu klären, wie die Anwendung WFV rechtlich zu qualifizieren ist bzw. ob eine gemeinsame Verantwortlichkeit iSd DSGVO vorliegt.

- 22.3.** *Die Abt. Verkehr hält dazu fest, dass die Empfehlungen zum Datenschutz (Berichtspunkte 22 und 23) in Koordination mit den anderen Bundesländern behandelt werden.*

- 23.1.** Bis zum Zeitpunkt der Prüfung durch den LRH wurden noch keine Daten aus der Anwendung WFV gelöscht: Die Antragsdaten sind seit 2003 im System abrufbar; die Bescheide sind nicht zugänglich, verblieben aber im System. Eine vollständige Protokollierung der Datenveränderungen erfolgt nicht.

Der Antragsteller wird in der Anwendung nicht ausdrücklich auf die generellen Informationen zum Datenschutz auf die Internetseiten der Länder hingewiesen.

- 23.2.** Kritisch sieht der LRH, dass die Daten aus der Anwendung noch nie gelöscht wurden. Um den datenschutzrechtlichen Erfordernissen zu genügen, empfiehlt der LRH, in der Anwendung WFV eine technische Lösung zur Löschung – gegebenenfalls der Archivierung – der Daten sowie allenfalls eine Protokollierung zur Gewährleistung eines angemessenen Schutzniveaus vorzusehen.

⁶¹ Die Datenschutzgruppe wurde nach Art. 29 der Richtlinie 95/46/EG („Datenschutzrichtlinie“) eingesetzt. Sie war ein unabhängiges Beratungsgremium der EU und veröffentlichte in ihrer Funktion Empfehlungen und Stellungnahmen zum Themenkreis Datenschutz und Schutz der Privatsphäre. (vgl. <https://ec.europa.eu/newsroom/article29/news-overview.cfm>) Die Art-29-Datenschutzgruppe wurde mit Inkrafttreten der DSGVO durch den Europäischen Datenschutzausschuss (EDSA) ersetzt. (vgl. https://edpb.europa.eu/edpb_de)

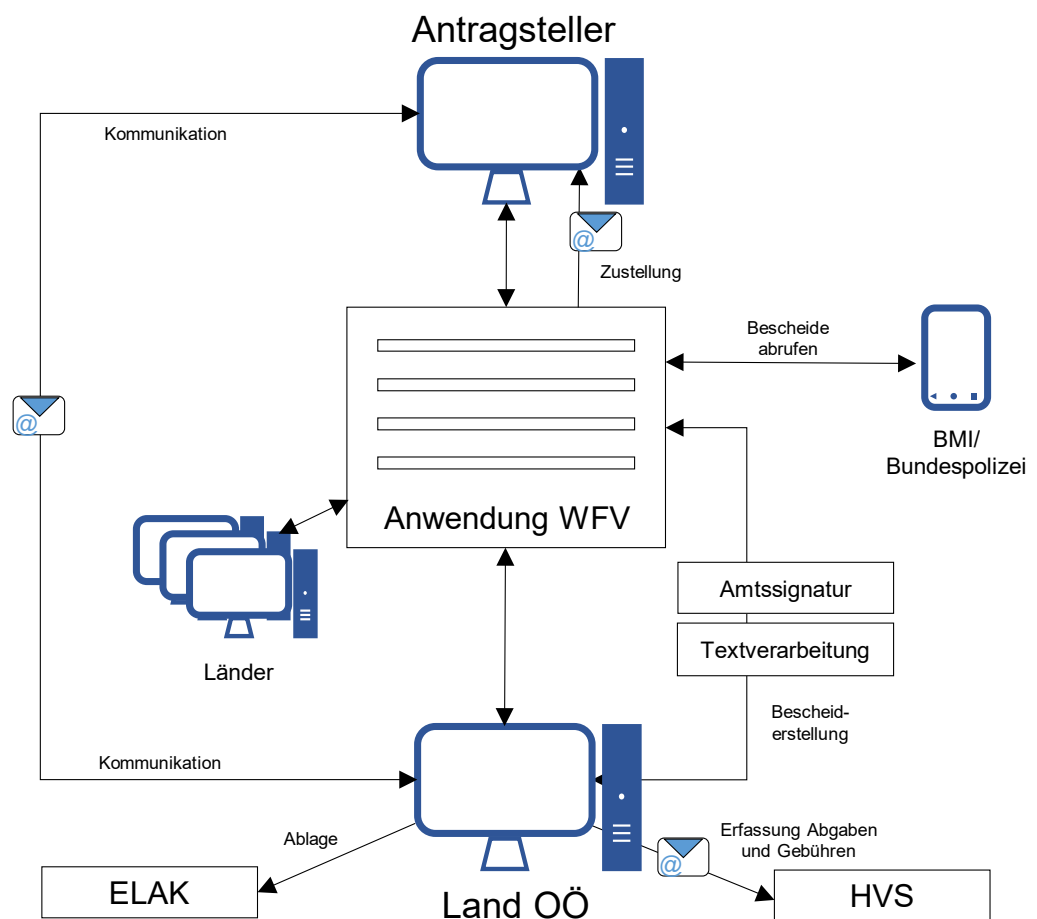
⁶² vgl. https://ec.europa.eu/justice/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2010/wp169_en.pdf

In Zusammenhang mit der Anpassung des Rollenkonzeptes sollte auch der Informationsaustausch der Behörden datenschutzrechtlich geklärt werden. Die Datenschutzinformationen zur Anwendung sollten nach Ansicht des LRH jedenfalls verbessert werden.

Funktionen der Anwendung WFV

24.1. Abbildung 7 zeigt schematisch die Zusammenhänge der Anwendung WFV mit anderen Systemen (ohne Portal) bei der Abwicklung des Verfahrens. Diese und die einzelnen Funktionen der Anwendung WFV für den Antragsteller, für den Sachbearbeiter und für die Bundespolizei werden in den folgenden Punkten näher beschrieben.

Abbildung 7: Zusammenhänge der Anwendung WFV mit anderen Systemen



Quelle: LRH-eigene Darstellung

Funktionen für den Antragsteller

25.1. Die Anwendung WFV ermöglicht, Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegewilligung

- vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot,
- von der Ferienreiseverordnung/vom Fahrverbotskalender sowie
- vom LKW-Nachtfahrverbot

online einzubringen. Das Antragsformular ist optisch und funktional für alle Bundesländer gleich. Die Anwendung WFV bietet dem Nutzer eine Übersicht über bisher gestellte Anträge, die in einer Art „Arbeitsplatz“ gespeichert bleiben. Die eingebrachten Anträge können auch als Vorlage für einen neuen Antrag verwendet werden.

Die unterschiedlichen Anträge auf Ausnahmegewilligung sind in einem einzigen Antragsformular umgesetzt; dadurch werden Angaben erlaubt, die unstimmg sind.⁶³ Das Antragsformular ist nicht dynamisch aufgebaut. Nur vereinzelt werden nicht zutreffende Felder aufgrund getätigter Angaben ausgeblendet (z.B. das Feld „Grenzübertrittsstelle“) oder Abhängigkeiten berücksichtigt (z.B. keine Angabe von „lärmarm“ für selbstfahrende Arbeitsmaschinen). Als freie Eingabefelder sind z.B. die Felder Ladegut, Begründung und Fahrtstrecke gestaltet.

Vor Versendung des Antrages erfolgt eine einfache Prüfung auf Vollständigkeit und Plausibilität: Geprüft werden etwa Pflicht- und Zahlenfelder oder, ob das beantragte Fahrtdatum auf einen Feiertag oder Wochenende fällt. Technisch nicht eingeschränkt ist der Fahrzeitraum, der per Gesetz etwa für das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot auf höchstens zwei Jahre begrenzt ist.

Die Anwendung leitet den Antrag automatisiert an das zuständige Bundesland weiter und übermittelt dem Antragsteller eine E-Mail-Bestätigung darüber. Bei Abtretung des Antrages an ein anderes Bundesland wird der Antragsteller ebenfalls automatisiert per E-Mail verständigt.

25.2. Aus Sicht des LRH bietet die Portallösung große Vorteile für den Antragsteller: Durch ein optisch und funktional gleiches Formular für alle Bundesländer ist er mit der Handhabung vertraut. Auch die systemseitige Weiterleitung des Antrages an die jeweilige Landesregierung – entsprechend der hinterlegten Zuständigkeitsregelungen – sieht der LRH positiv.

Der Aufbau des Formulars, z.B. bei der Auswahl der notwendigen Ausnahmegewilligungen, ist jedoch verbesserungswürdig. Der LRH empfiehlt daher, einen dynamischen Formularaufbau, Plausibilitätskontrollen und Prüfroutinen zu implementieren. Weiters sollte überlegt werden, freie Eingabefelder durch externe Systeme wie Routenplaner zu ergänzen oder durch vorgegebene Auswahlmöglichkeiten abzulösen. Damit wäre eine effizientere Erfassung bzw. Bearbeitung möglich. Für das Verwaltungsverfahren nicht

⁶³ z.B. Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, Nachtfahrverbot sowie Fahrverbotskalender, obwohl aufgrund der weiteren Antragsdaten nur eine Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot in Frage kommt

notwendige (Detail-)Angaben sollten jedenfalls entfallen (z.B. exakte Angabe des höchstzulässigen Gesamtgewichts).

Funktionen für den Sachbearbeiter

26.1. Sachbearbeiter erhalten vom System eine E-Mail-Verständigung über neu eingelangte Anträge bzw. über eine abzugebende Stellungnahme. Für die Bearbeitung bietet die Anwendung folgende Funktionen:

- Antrag an ein anderes Bundesland abtreten; dabei kann eine Begründung beigefügt werden.
- Antrag ohne Bescheid abschließen, z.B. wenn dieser außerhalb der Anwendung WFV zurückgezogen wurde.
- Stellungnahmen von anderen Bundesländern einfordern bzw. einsehen: Die betroffenen Bundesländer werden vom Sachbearbeiter ausgewählt und automatisch per E-Mail verständigt. Sobald ein Bundesland eine Stellungnahme abgibt, wird das federführende Bundesland davon per E-Mail informiert. In einer eigenen Verfahrensübersicht werden die Einforderungs- und Ablagedaten angezeigt.
- Stellungnahme an ein anderes Bundesland abgeben: Dabei kann eine Stellungnahme in einem Textfeld abgegeben oder als Dokument hochgeladen werden.

Zusätzlich bietet die Anwendung auf der „Startseite“ eine Übersicht über neue Anträge sowie über die Stellungnahme-Ersuchen anderer Bundesländer. Anträge können auch gesucht werden, z.B. durch die Eingabe der systemseitig vergebenen Verfahrensnummer oder der Firma.

26.2. Aus Sicht des LRH unterstützt die Anwendung WFV bei der effizienten Herstellung des Einvernehmens mit anderen Bundesländern, sofern diese auch in der Anwendung WFV arbeiten.

27.1. Für die weitere Bearbeitung druckt der Sachbearbeiter den Antrag als PDF aus und übermittelt ihn per E-Mail an die Kanzlei zur Protokollierung im ELAK.⁶⁴ Die eingegangenen Stellungnahmen werden im ELAK nicht abgelegt. Zwecks Rechnungsvorerfassung werden zuerst die Verwaltungsabgaben und Gebühren von der Abt. Verkehr in ein Formular aufgenommen und dann an die Abt. GVöVerk per E-Mail übermittelt, die diese Daten wiederum ins HVS eingibt.

Der Bescheid selbst wird auf Basis einer Vorlage (Textverarbeitungsprogramm) außerhalb der Anwendung WFV und des ELAK erstellt; alle Angaben wie Kundendaten, Fahrtstrecke, Kennzeichen usw. werden händisch eingefügt. Anschließend wird ein PDF generiert und mittels einer eigenen Anwendung die Amtssignatur aufgebracht.

⁶⁴ In der Anwendung wird auch die Aktenzahl zum Antrag erfasst und es können die strukturierten Antragsdaten heruntergeladen werden. Damit könnten diese in eine Bescheidvorlage übernommen werden; diese Funktion wird in Oberösterreich jedoch nicht genutzt.

Nach dem Hochladen des Bescheids in die Anwendung WFV werden im Zustellungs-E-Mail der zu zahlende Betrag sowie die Daten für die Überweisung eingegeben⁶⁵. Gleichzeitig bestätigt der Sachbearbeiter die Bewilligung der beantragten Kennzeichen und den Bewilligungszeitraum für die WFV-Datenbank. Anschließend versendet die Anwendung WFV automatisiert das E-Mail an den Antragsteller und informiert die involvierten Bundesländer. Die Sachbearbeiter verfügen technisch über keine Möglichkeit, einzelne Antragsdaten zu berichtigen (z.B. ein fehlerhaftes Kennzeichen)⁶⁶ oder in der Anwendung mit dem Antragsteller zu kommunizieren. Abschließend legt die Sachbearbeiterin den Bescheid noch im ELAK ab.

- 27.2.** Der LRH gibt zu bedenken, dass die Arbeitsschritte im Verfahren nicht durchgängig in der Anwendung abgebildet sind, was zu Medienbrüchen führt. Die dadurch notwendigen manuellen Zwischenschritte und wiederholten Eingaben derselben Daten bedeuten Zeitaufwand für manipulative Tätigkeiten und ein Fehlerrisiko.

Mit der derzeit geplanten Anbindung der Anwendung WFV an den ELAK (siehe Berichtspunkt 30) wird ein Teil der Medienbrüche behoben; nicht jedoch jene bei der Bescheiderstellung. Zudem wäre für eine weitere Digitalisierung der Arbeitsschritte auch eine Anbindung an das HVS notwendig.

Für eine durchgängige Verfahrensunterstützung fehlen nach Ansicht des LRH sowohl Funktionen für den Antragsteller (z.B. Abänderungsanträge) als auch für den Sachbearbeiter (z.B. Dokumentation von Verfahrensschritten). Der LRH verweist in diesem Zusammenhang auf seine Empfehlung im Berichtspunkt 30.

- 27.3.** *Die Abt. Verkehr teilt dazu mit, dass mit der Anbindung an den ELAK auch die Bescheiderstellung vereinfacht wird. Damit können auch Medienbrüche vermieden werden.*

Funktionen für die Bundespolizei

- 28.1.** Die Bundespolizei greift auf die Anwendung WFV im Rahmen der Verkehrskontrollen auch mit mobilen Endgeräten zu (siehe Berichtspunkt 10). Nach Abfrage (bspw. des Kennzeichens) kann sie den gültigen Bescheid abrufen, anhand dessen sie auch die Authentizität des mitzuführenden Papierausdrucks⁶⁷ überprüfen kann. Die Anwendung WFV verfügt über keine entsprechende Darstellung, die für eine Anwendung auf mobilen Endgeräten geeignet ist.⁶⁸

⁶⁵ Die Verwaltungsabgaben und Gebühren werden somit viermal manuell erfasst (bei Rechnungsvorfassung in einem Formular, bei der Eingabe ins HVS, im Bescheid und im Zustellungs-E-Mail als Gesamtbetrag)

⁶⁶ In der derzeitigen Umsetzung der Anwendung WFV müsste der Antragsteller oder der Sachbearbeiter einen neuen Antrag ausfüllen.

⁶⁷ Das Mitführen wird derzeit in den Bescheiden vorgeschrieben.

⁶⁸ z.B. durch eine Darstellung mittels Responsive Design oder einer Umsetzung als App für mobile Endgeräte (Smartphones, Tablets)

- 28.2.** Der LRH empfiehlt, die Anwendung, insbesondere die Abfrage von Dokumenten, für den Einsatz auf mobilen Endgeräten zu optimieren.

Zustellung

- 29.1.** Für die Anwendung WFV und die Anwendung SOTRA hat die Abt. IT bis 2018 einen Zustellserver (ooeBox)⁶⁹ betrieben. Antragsteller erhielten ihre Bescheide in diese ooeBox zugestellt und eine E-Mail-Verständigung darüber. Im Jahr 2018 wurde die Zustellungsfunktion umprogrammiert, sodass die Zustellung des Bescheids seither über die Anwendung WFV direkt per E-Mail erfolgt. Der Bescheid ist aber weiterhin in der ooeBox verfügbar. Die Abt. Präsidium erklärte die Umstellung damit, dass bereits 2016 die Entscheidung getroffen wurde, primär auf eine elektronische Zustellung per E-Mail zu setzen.⁷⁰ Die ooeBox sei noch bis 2018 betrieben worden, weil die Aufrechterhaltung der Zustellungsfunktion keine zusätzlichen Kosten gegenüber einer Stilllegung verursache. Mit der Änderung des Zustellgesetzes⁷¹ wären aber Kosten für die Anbindung an das Anzeigemodul entstanden.⁷²
- 29.2.** Der LRH nimmt die Umstellung auf die elektronische Zustellung per E-Mail zur Kenntnis. Die Ablage des Bescheids in der ooeBox sieht er als Serviceangebot.

Weiterentwicklung und Nutzen

- 30.1.** Auf Initiative der Abt. Verkehr entwickelte die Abt. IT zum Zeitpunkt der Prüfung des LRH eine Anbindung der Anwendung WFV an den ELAK. Dabei handelt es sich um die erste größere Funktionserweiterung der Anwendung seit Inbetriebnahme im Jahr 2003. Die Funktionserweiterung ermöglicht es, Anträge, Stellungnahmen und Bescheide über diese Anbindung im ELAK zu protokollieren. Die Kosten für diese Weiterentwicklung wurden mit ca. 30.000 Euro beziffert.
- 30.2.** Der LRH hebt die Initiative der Abt. Verkehr zur Verbesserung der Anwendung WFV positiv hervor. Aufgrund des gegebenen Optimierungspotentials und des Alters der Anwendung empfiehlt er jedoch eine Neukonzeption. Dabei sollten die in diesem Bericht aufgezeigten Verbesserungsvorschläge (siehe Berichtspunkte 25 bis 28) berücksichtigt werden. Eine neukonzipierte

⁶⁹ vgl. elektronische Bereithaltung gemäß § 17a ZustG idF BGBl. I Nr. 65/2002 bzw. elektronisches Kommunikationssystem einer Behörde gemäß § 37 ZustG idF BGBl. I Nr. 5/2008

⁷⁰ vgl. Allgemeine Vorschriften zur Dokumentenverwaltung, Änderung, Kanzleiordnung, Erlass vom 19.12.2015, Präs-2015-258621/4-NC

⁷¹ vgl. dazu Deregulierungsgesetz 2017, BGBl. I Nr. 40/2017 und das Bundesgesetz, mit dem das E-Government-Gesetz, das IKT-Konsolidierungsgesetz, das Signatur- und Vertrauensdienstegesetz, das Unternehmensserviceportalgesetz, das Bundesgesetzblattgesetz, das Zustellgesetz, die Bundesabgabenordnung, das Bundesfinanzgerichtsgesetz, das Meldegesetz 1991, das Passgesetz 1992 und das Personenstandsgesetz 2013 geändert werden, BGBl. I Nr. 104/2018

⁷² vgl. RV 381 BlgNR 26. GP – Vorblatt und WFA zu Art. 6 bis 8: Das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaft geht in der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung von Kosten in Höhe von 100.000 Euro für die Anpassung eines elektronischen Kommunikationssystems pro Bundesland aus.

Anwendung würde den Sachbearbeiter im Verfahren besser unterstützen und könnte auch als Steuerungsinstrument dienen.

Das volle Potential der Anwendung wird erst dann gehoben, wenn die Bescheidinhalte aller zuständigen Behörden (Landesregierungen, Magistrate und Bezirkshauptmannschaften) in der Datenbank strukturiert gespeichert werden. Das ist derzeit nicht der Fall.⁷³

Der LRH empfiehlt dem Land OÖ, in den bundesländerübergreifenden Gremien eine Neukonzeption unter Federführung eines Bundeslandes vorzuschlagen; dabei sollte auch das Bundesministerium für Inneres eingebunden werden. Investitionen in die derzeitige Anwendung wären nur zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs zu tätigen.

30.3. *Die Abt. Verkehr wird eine Neukonzeption der Anwendung WFV in die Expertenkonferenz der Straßenverkehrsrechtsreferenten einbringen.*

31.1. Die Abwicklung des Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbots und Nachtfahrverbots ist verfahrensrechtlich durch das Allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) geregelt. Das Land OÖ hat im Projektauftrag „DigiLand OÖ 2021“ als wesentliches Ziel u.a. die Einführung eines „modularen digitalen AVG-Musterverfahrens“ definiert; dabei sollen Standards für die Umsetzung von AVG-Verfahren erarbeitet werden.⁷⁴

31.2. Unabhängig von der konkreten Umsetzung einer neuen Anwendung (bundesländerübergreifende Neukonzeption) sollte nach Ansicht des LRH auch auf mögliche Musterlösungen aus dem Projekt „DigiLand OÖ 2021“ geachtet werden.

FINANZIELLES

Einnahmen

32.1. Im Rahmen des Verfahrens fallen Verwaltungsabgaben und Gebühren an. Auf den Internetseiten des Amtes der Oö. Landesregierung finden sich dazu keine Informationen.

Die Verwaltungsabgaben betragen für eine Bewilligung von Ausnahmen gemäß § 45 Abs. 2 StVO 1960 für eine einmalige Fahrt pro Fahrzeug 20 Euro bzw. pro Kraftwagenzug oder Sattelkraftfahrzeug 30 Euro und für mehrmalige Fahrten pro Fahrzeug 73 Euro und pro Kraftwagenzug oder Sattelkraftfahrzeug 104 Euro.⁷⁵ Die Gebühren belaufen sich auf 14,30 Euro

⁷³ In Oberösterreich nutzen die Bezirkshauptmannschaften die Anwendung WFV nicht, daher sind die Bescheide auch nicht für die Bundespolizei abrufbar. In anderen Bundesländern (z.B. in Vorarlberg) wird die Anwendung WFV nicht für alle Verfahren verwendet und die Bescheide werden generell nicht in der Anwendung abgelegt.

⁷⁴ vgl. Bericht zur Initiativprüfung E-Government Strategie der oö. Landesverwaltung, Berichtspunkt 10; https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2019/IP_E-Government_Bericht_signed.pdf

⁷⁵ siehe Oö. LVV 2011, Tarifpost 32

pro Eingabe,⁷⁶ wobei für Eingaben auf elektronischem Weg unter Inanspruchnahme der Funktion Bürgerkarte ein ermäßigter Tarif von 8,60 Euro gilt.⁷⁷ Laut Auskunft der Abt. Verkehr wurde mangels Kenntnis über die Art des Logins nie eine ermäßigte Gebühr vorgeschrieben. Laut Abt. Präsidium sind die Gebühren mangels qualifizierter elektronischer Signatur nicht zu ermäßigen (siehe Berichtspunkt 19).

Im Bescheid spricht die Oö. Landesregierung über die Verwaltungsabgaben ab (Kostenspruch) und weist auf die zu entrichtende Gebühr hin, die sie namens der Finanzbehörde einhebt und an die Finanzämter abführt.⁷⁸

Die Verwaltungsabgaben werden in der Folge voranschlagswirksam⁷⁹, die Gebühren nicht voranschlagswirksam⁸⁰ vereinnahmt. Die vereinnahmten Verwaltungsabgaben kommen dem allgemeinen Budget zugute. Tabelle 10 zeigt die Einnahmen aus Verwaltungsabgaben und Gebühren im Prüfungszeitraum:

Tabelle 10: Verwaltungsabgaben und Gebühren

Einnahmenart	2015	2016	2017	2018
	in Euro			
Verwaltungsabgaben	95.897	89.578	92.288	83.225
<i>Veränderung zum Vorjahr</i>		-6.319	+2.710	-9.063
Gebühren ⁸¹	21.254	22.612	21.995	19.148
<i>Veränderung zum Vorjahr</i>		+1.358	-617	-2.847
Summe	117.151	112.190	114.283	102.373

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten des HVS und der Anwendung WFV

Die Einnahmen gingen 2018 stärker zurück; dies liegt u.a. in der geringeren Anzahl an durchgeführten Verfahren begründet (siehe Berichtspunkt 12).

- 32.2.** Auch wenn Auswertungen der Abt. IT darauf schließen lassen, dass die Bürgerkartenfunktion nicht genutzt wird, sollte – abhängig von einer allfälligen Gebührenermäßigung – die Erkennung der Zugriffsart ermöglicht werden (siehe Berichtspunkt 19).

⁷⁶ § 14 Tarifpost 6 Abs. 1 GebG

⁷⁷ § 11 Abs. 3 GebG

⁷⁸ Die Gebühren sind dem Kompetenzbereich des Art. 10 Abs. 1 Z 4 B-VG zuzuordnen. In diesem Bereich kommt der Verwaltungsbehörde somit keine Zuständigkeit zu, insbesondere nicht die Kompetenz zum bescheidmäßigen Abspruch über das Bestehen einer Gebührenschuld. Die Behörde hat aber auf der gebührenpflichtigen Schrift einen Vermerk über die Höhe der entrichteten oder zu entrichtenden Gebühr anzubringen (§ 13 Abs. 4 Satz 2 GebG). Die Behörde bringt dem Gebührenschuldner mit diesem Vermerk die ihrer Auffassung nach zu entrichtenden Gebühren in Form einer bloßen – nicht rechtsmittel-fähigen – Mitteilung zur Kenntnis (vgl. VwGH 22.05.2003, 2003/16/0066).

⁷⁹ VSt 2/922105/8350/003 und 2/922105/8353/000

⁸⁰ Übrige Verwahrgelder, Konto 3674/000

⁸¹ Die Einnahmen aus den Gebühren wurden nicht dem HVS, sondern der Anwendung WFV entnommen.

Aus Kundensicht sollte auf die Höhe der Verwaltungsabgaben und Gebühren sowie die Möglichkeit der Ermäßigung auf den betreffenden Internetseiten des Amtes der Oö. Landesregierung hingewiesen werden.

- 32.3.** Die Abt. Präsidium hält dazu Folgendes fest: Anlässlich der Novelle des Gebührengesetzes (GebG) mit Art. 4 des Abgabenänderungsgesetzes 2015, BGBl. I Nr. 163/2015, wurde ein Hinweis auf die Gebührenermäßigung nach § 11 Abs. 3 GebG auf der Internetseite des Landes Oberösterreich platziert und eine Information an die Dienststellen versandt (Präs-2008-49025/105-Kai).

Kostenrechnung

- 33.1.** Im Rahmen der Kosten- und Leistungsrechnung ist den Tätigkeiten für die Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertags- sowie Nachtfahrverbot kein eigenes Produkt zugeordnet. Die Kosten eines Bescheids können nur unter Annahme verschiedener Faktoren ermittelt werden, und wären daher nicht aussagekräftig.

Die Abt. IT zeichnet für die von ihr betriebenen Anwendungen die Kosten auf:

Tabelle 11: Aufstellung aus der Kosten- und Leistungsrechnung der Abt. IT

Kostenart	2015	2016	2017	2018
	in Euro			
Wartungskosten	1.050	1.770	2.988	4.383
Betriebskosten	1.494	1.388	1.227	1.604
Summe	2.544	3.158	4.215	5.987

Quelle: LRH-eigene Darstellung auf Basis der Daten der Abt. IT

In den Wartungskosten sind die Leistungen enthalten, die zur Fehlerbehebung bzw. Aufrechterhaltung des Betriebs notwendig sind. Seit 2011 wurden für die Anwendung WFV 33 Tickets zur Fehlerbehandlung aufgegeben. Der Stundensatz wurde 2017 von 75 auf 90 Euro erhöht. Die Mehrkosten 2018 sind auf eine Änderung der Zustellungsfunktion in der Anwendung zurückzuführen.

In den Betriebskosten werden vor allem die Systemkosten (Rechnerleistung) umgelegt.

Im Prüfungszeitraum gab es ansonsten keine funktionalen Änderungen bzw. Erweiterungen der Anwendung.

- 33.2.** Auf Grund der bisher geringen Wartungs- und Betriebskosten sieht der LRH die alleinige Kostentragung des Landes OÖ (siehe Berichtspunkt 18) nicht kritisch. Für die Zukunft sollte jedoch im Vertrag für den Betrieb zwischen den Bundesländern die Kostentragung geregelt werden.

ZUSAMMENFASSUNG DER EMPFEHLUNGEN

34.1. Nachstehend fasst der LRH die Empfehlungen an die geprüfte(n) Stelle(n) zusammen:

34.2.

Empfehlungen zur Informationskultur

- a) Das Land OÖ sollte die Informationen zu den Fahrverboten als Open Government Data zur Verfügung stellen, um eine Weiterverarbeitung zu ermöglichen. (Berichtspunkt 2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV)
- b) Aus Kundensicht sollte auf die Höhe der Verwaltungsabgaben und Gebühren sowie die Möglichkeit der Ermäßigung auf den betreffenden Internetseiten des Amtes der Oö. Landesregierung hingewiesen werden. (Berichtspunkt 32)

Empfehlungen zur Abwicklung des Verfahrens

- c) Aus Effizienzgründen – insbesondere in Anbetracht der jährlichen Fallzahlen – sollte das Land OÖ die Verfahren zur Erteilung einer Ausnahmegewilligung vom Wochenend- bzw. Feiertagsfahrverbot und Nachtfahrverbot konzentrieren. In Frage käme z.B. eine Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde gemäß Oö. Bezirksverwaltungsbehörden-Kooperationsgesetz. (Berichtspunkte 6 und 11 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG I)
- d) Da die Einräumung der Parteistellung des Straßenerhalters eine schnelle Abwicklung des Verfahrens erschwert, sollte das Land OÖ darauf hinwirken, dass der Bundesgesetzgeber die Parteistellung der Straßenerhalter in diesem Verfahren gesetzlich ausnimmt. (Berichtspunkt 7)
- e) Zur Minimierung der Risiken infolge der fehlenden durchgängigen IT-Unterstützung bei der Abwicklung des Verfahrens (Medienbrüche) sollten prozessintegrierte Kontrollmaßnahmen eingeführt werden (z.B. stichprobenartige Kontrollen sowohl vor als auch nach Erledigung). (Berichtspunkt 14)
- f) Da die fehlende Dokumentation im ELAK die Nachvollziehbarkeit des Verfahrensablaufs erschwert, sollten verfahrensrelevante Sachverhalte (z.B. telefonische Mitteilungen des Antragstellers) im ELAK vermerkt werden; dies dient insbesondere Beweis Zwecken. (Berichtspunkt 15)
- g) Die Abt. Verkehr (als Vertreter der Oö. Landesregierung als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde) sollte die Vorlagen und Musterbescheide vereinheitlichen und diese sowie die „Richtlinie“ den Bezirkshauptmannschaften zur Verfügung stellen. (Berichtspunkt 16)

- h) Bei einer Übertragung der Zuständigkeit oder Entscheidungsbefugnis auf eine einzige Bezirksverwaltungsbehörde gemäß Oö. Bezirksverwaltungsbehörden-Kooperationsgesetz sollte diese jedenfalls die Anwendung WFV nutzen können. (Berichtspunkt 17)

Empfehlungen zum Portalverbundsystem

- i) Das Land OÖ sollte mit den Bundesländern einen Vertrag für den Betrieb der Anwendung WFV schließen, wobei auch die Kostentragung zu regeln wäre. (Berichtspunkte 18 und 33)
- j) Es sollte geprüft werden, inwieweit es unterschiedliche Layouts und somit Portalzugänge geben muss. Jedenfalls sind die Portalzugänge rechtlich und technisch (z.B. Loginart beim I-Portal mittels Bürgerkarte, Handy-Signatur oder e-ID) immer am aktuellen Stand zu halten. (Berichtspunkt 19)
- k) Die jeweils zuständige Stelle des Amtes der Oö. Landesregierung sollte darauf achten, dass gesetzliche Änderungen außerhalb der Materiengesetze – dazu zählen insbesondere Regelungen im Bereich E-Government – rasch auch in bereits bestehenden E-Government-Anwendungen umgesetzt werden. Die fachlich zuständigen Abteilungen bzw. Organisationseinheiten sind von diesen Änderungen rechtzeitig und umfassend in Kenntnis zu setzen. (Berichtspunkt 19)
- l) Das Land OÖ sollte im Rahmen der Bund-Länder-Städte-Gemeinden-Arbeitsgruppe darauf hinwirken, dass festgelegt wird, wie in den unterschiedlichen E-Government-Anwendungen des Portalverbundes die verschiedenen technischen Möglichkeiten des Logins eindeutig unterschieden werden können. (Berichtspunkt 19 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG II)

Empfehlungen zum Datenschutz

- m) Es gilt bundesländerübergreifend zu klären, wie die Anwendung WFV rechtlich zu qualifizieren ist bzw. ob eine gemeinsame Verantwortlichkeit iSd DSGVO vorliegt. (Berichtspunkt 22)
- n) Um den datenschutzrechtlichen Erfordernissen zu genügen, sollte in der Anwendung WFV eine technische Lösung zur Löschung – gegebenenfalls der Archivierung – der Daten sowie allenfalls eine Protokollierung zur Gewährleistung eines angemessenen Schutzniveaus vorgesehen werden. (Berichtspunkt 23)
- o) In Zusammenhang mit der Anpassung des Rollenkonzeptes sollte auch der Informationsaustausch der Behörden datenschutzrechtlich geklärt werden. Die Datenschutzinformationen zur Anwendung sollten jedenfalls verbessert werden. (Berichtspunkt 23)

Empfehlungen zur E-Government-Anwendung WFV

- p) E-Government-Anwendungen sollten durch regelmäßige Upgrades aktuell gehalten werden. (Berichtspunkt 17)
- q) Ob bei authentifizierten Eingaben von Antragsdaten in eine E-Government-Anwendung eine Gebührenermäßigung zu gewähren ist, sollte beim BMF umgehend geklärt werden. Nach der Abklärung sollten allenfalls notwendige Änderungen in der Anwendung WFV veranlasst werden. (Berichtspunkt 19)
- r) Das Rollenkonzept sollte dahingehend angepasst werden, dass Sachbearbeiter nur jene Daten einsehen können, die für die Aufgabenwahrnehmung ihrer Behörde erforderlich sind. Bei E-Government-Anwendungen sollten immer auch Prüfer-Rollen vorgesehen werden. (Berichtspunkt 20)
- s) Der Vorteil des Zugangs über das USP (Benutzerverwaltung) sollte bei einer Überarbeitung der Anwendung genutzt werden. (Berichtspunkt 21)
- t) Bei der elektronischen Antragstellung sollten ein dynamischer Formularaufbau, Plausibilitätskontrollen und Prüfroutinen implementiert werden. Weiters sollte überlegt werden, freie Eingabefelder durch externe Systeme wie Routenplaner zu ergänzen oder durch vorgegebene Auswahlmöglichkeiten abzulösen. Für das Verwaltungsverfahren nicht notwendige Angaben sollten jedenfalls entfallen. (Berichtspunkt 25)
- u) Mit der derzeit geplanten Anbindung der Anwendung WFV an den ELAK wird ein Teil der Medienbrüche behoben; nicht jedoch jene bei der Bescheiderstellung. Für eine weitere Digitalisierung der Arbeitsschritte wäre auch eine Anbindung an das HVS notwendig. (Berichtspunkt 27)
- v) Die Anwendung WFV sollte für den Einsatz auf mobilen Endgeräten, insbesondere zur Abfrage von Dokumenten, tauglich gemacht werden. (Berichtspunkt 28)
- w) Aufgrund des gegebenen Optimierungspotentials und des Alters der Anwendung sollte das Land OÖ in den bundesländerübergreifenden Gremien eine Neukonzeption unter Federführung eines Bundeslandes vorschlagen; dabei sollte auch das Bundesministerium für Inneres eingebunden werden. Investitionen in die derzeitige Anwendung wären nur zur Aufrechterhaltung des ordnungsgemäßen Betriebs zu tätigen. (Berichtspunkt 30 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III)

- x) Unabhängig von der genauen Umsetzung einer neuen Anwendung (bundesländerübergreifende Neukonzeption) sollte auch auf mögliche Musterlösungen aus dem Projekt „DigiLand OÖ 2021“ geachtet werden. (Berichtspunkt 31)

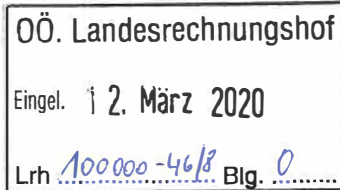
4 Beilagen

Linz, am 5. Mai 2020

Friedrich Pammer
Direktor des Oö. Landesrechnungshofes



Amt der Oö. Landesregierung
 Direktion Präsidium
 Abteilung Präsidium
 4021 Linz • Landhausplatz 1



Geschäftszeichen:
Präs-2019-385425/9-Wir

Bearbeiter/-in: Mag. Elke Wirthumer
 Tel: (+43 732) 77 20-11177
 Fax: (+43 732) 77 20-21 16 21
 E-Mail: Praes.Post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

An den

Oö. Landesrechnungshof

Linz, 12.03.2020

**Initiativprüfung „Ausnahmen vom Wochenend- und
 Nachfahrverbot“; Geänderte Besprechungsunterlage
 anlässlich der Schlussbesprechungen am
 29./30. Jänner 2020 (zu LRH-100000-46/5-2020)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des anlässlich der Schlussbesprechung am 30. Jänner 2020 geänderten Entwurfs des LRH-Berichtes und dürfen wie folgt Stellung nehmen:

Berichtspunkt 19.2. 3. Absatz (und 32.2. 2. Absatz)

Anlässlich der Novelle des Gebührengesetzes (GebG) mit Art. 4 des Abgabenänderungsgesetzes 2015, BGBl. I Nr. 163/2015, wurde ein Hinweis auf die Gebührenermäßigung nach § 11 Abs. 3 GebG auf der Internetseite des Landes Oberösterreich platziert und eine Information an die Dienststellen versandt (Präs-2008-49025/105-Kai).

Berichtspunkt 19.2. 4. Absatz (und 32.2. 1. Absatz)

Ob der Portalverbund tatsächlich insofern anzupassen / zu erweitern ist, dass eine technische Unterscheidung im Aufruf-Request möglich wäre, wird auch von der Beantwortung der beim BMF zu stellenden Anfrage betreffend Auslegung des § 11 Abs. 3 GebG abhängen.

Freundliche Grüße

Für das Land Oberösterreich:

i.V. Mag. Dr. Mario Kaiser

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz.htm>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Präsidium / Abteilung Präsidium, Landhausplatz 1, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.



Amt der Oö. Landesregierung
 Direktion Straßenbau und Verkehr
 Abteilung Verkehr
 4021 Linz • Bahnhofplatz 1

Oö. Landesrechnungshof	
Eingel. - 5. März 2020	
Lrh. 100000-46/7	Blg. 0

Geschäftszeichen:
VERK-2019-388949/25-RT

Bearbeiter/-in: Mag. Thomas Rechberger
 Tel: (+43 732) 77 20 -12444

E-Mail: verk.post@ooe.gv.at

Oö. Landesrechnungshof
 Promenade 31
 4020 Linz

Linz, 03.03.2020

Oö. Landesrechnungshof; Initiativprüfung Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot Stellungnahme Abteilung Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Abteilung Verkehr nimmt Stellung zu der am 30. Jänner 2020 übermittelten geänderten Besprechungsunterlage anlässlich der Schlussbesprechung (29./30. Jänner 2020) zur „Initiativprüfung Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot“.

Eingangs wird festgehalten, dass die Abteilung Verkehr die Empfehlungen des Oö. Landesrechnungshofes begrüßt und bereits im Vorfeld eine Weiterentwicklung bzw. Überarbeitung der Anwendung WFV gestartet hat. Dabei wurde die Erstellung einer ELVIS-Schnittstelle (Anbindung der Anwendung an den ELAK) als kurzfristig umsetzbare Lösung mit vielen Verbesserungen priorisiert. Eine mit den anderen Bundesländern zu koordinierende (Neu-)Version war in weiterer Folge geplant.

Nachstehende Bemerkungen beziehen sich auf einzelne Berichtspunkte:

Zu Berichtspunkt 2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV – Empfehlung a)

Es wird an der Umsetzung gearbeitet, die Informationen zu den Fahrverboten als Open Government Data zur Verfügung zu stellen.

Zu Berichtspunkt 7 – Empfehlung d)

Im Zuge der Landesverkehrsreferentenkonferenz sowie der Expertenkonferenz der Straßenverkehrsrechtsreferenten wird eingebracht, dem Bundesgesetzgeber die Ausnahme der Parteistellung des Straßenerhalters bei Verfahren betreffend Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot in der Straßenverkehrsordnung vorzuschlagen.

Zu Berichtspunkt 14 – Empfehlung e)

Bis zur Einführung prozessintegrierter Kontrollmaßnahmen erfolgen regelmäßige stichprobenartige Kontrollen.

Zu Berichtspunkt 15 – Empfehlung f)

Eine verbesserte Dokumentation der telefonischen Mitteilungen wurde eingeführt.

Zu Berichtspunkt 16 – Empfehlung g)

Es werden Vorlagen bzw. Musterbescheide (für die häufigsten Anwendungsfälle) erstellt und ebenso wie die „Richtlinie“ den Bezirkshauptmannschaften übermittelt.

Zu Berichtspunkten 22, 23 – Empfehlungen m, n, o)

Die Empfehlungen zum Datenschutz werden in Koordination mit den anderen Bundesländern behandelt.

Zu Berichtspunkt 20 – Empfehlung r)

Eine Rollen Anpassung erfolgte bereits dahingehend, dass die Bearbeitung nur mehr für Anträge des eigenen Bundeslandes möglich ist.

Zu Berichtspunkt 29 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III – Empfehlung w)

Die Abteilung Verkehr wird eine Neukonzeption der Anwendung WFV laut diesem Bericht in die Expertenkonferenz der Straßenverkehrsrechtsreferenten einbringen.

Abschließend bedanken wir uns für die konstruktive Zusammenarbeit. Die Berichterstattung und die Empfehlungen des Landesrechnungshofes stellen eine hilfreiche Perspektive für die Weiterentwicklung dieses Bereichs dar.

Freundliche Grüße

Für das Land Oberösterreich:

Dr. Peter Aumayr, MBA, MPA

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz.htm>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr / Abteilung Verkehr, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.

SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK



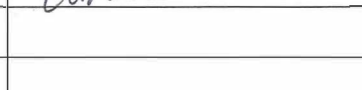
Aktenvermerk zur Schlussbesprechung: LRH-100000-46/3	Initiativprüfung "Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot"
Ort und Datum:	Oö. Landesrechnungshof, am 30. Jänner 2020
Teilnehmende Organisationen:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abt. Präs ▪ Abt. IT

Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 idgF. besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.

1) Die Vertreterinnen und Vertreter **verzichten** auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 idgF eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.


2) Die Vertreterinnen und Vertreter **behalten sich** die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG idgF **vor**.

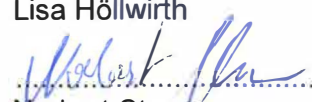
Organi- sation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver- zicht	2) Vor- behalt
Präs	LICKA			2
IT	KREMER			X
Präs	WIRTHNER			X

LRH:


Dir. Friedrich Pammer


Gerald Reindl


Lisa Höllwirth


Norbert Sterrer

SCHLUSSBESPRECHUNG - AKTENVERMERK


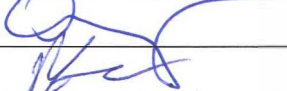
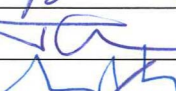
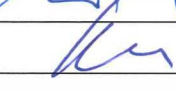


Aktenvermerk zur Schlussbesprechung: LRH-100000-46/2	Initiativprüfung "Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot"
Ort und Datum:	Oö. Landesrechnungshof, am 29. Jänner 2020
Teilnehmende Organisationen:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ LR Günther Steinkellner ▪ Abt. Verkehr

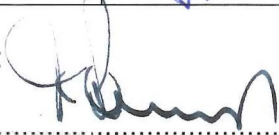
Den Vertreterinnen und Vertretern der geprüften Organisation ist das vorläufige Ergebnis der o. a. Prüfung in der gegenständlichen Schlussbesprechung vollinhaltlich zur Kenntnis gebracht worden. Die von den Vertreterinnen und Vertretern mündlich eingebrachten Stellungnahmen wurden eingearbeitet (Kennzeichnung mit 3 an der zweiten Stelle der Berichtsgliederung und mit Kursivdruck).

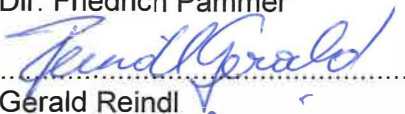
Gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 idgF besteht darüber hinaus die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Ergebnis.


1) Die Vertreterinnen und Vertreter verzichten auf die gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG 2013 idgF eingeräumte Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme.

2) Die Vertreterinnen und Vertreter behalten sich die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme gemäß § 6 Abs. 5 Oö. LRHG idgF vor.


Organisation	Name in BLOCKBUCHSTABEN	Unterschrift	1) Ver-zicht	2) Vor-behalt
SVD	KNÖTIG GÜNTHER		X	
SVD	AUMAYER PETER			X
SVD	RECHBERGER Thomas		X	
SK	FREUND FRIEDRICH		X	
Bürger LR Steinkellner	HUBINGER HEINRICH			X
	Steinkellner			X

LRH: 
 Dir. Friedrich Pammer


 Gerald Reindl


 Michael Quintus (LRH-Salzburg)


 Lisa Höllwirth


 Norbert Sterrer