
Prüfbericht

Ausnahmen vom Wochenend- und Nacht- fahrverbot

mit Schwerpunkt auf Organisation, Ablauf und
Einsatz der bundesländerübergreifenden Fachanwendung WFV

Prüfzeitraum 2015 – 2018

Informationen	3
Zusammenfassung	4
<hr/>	
1 Grundlagen	8
2 Organisation	16
3 Ablauf	24
<hr/>	
Abkürzungsverzeichnis	30

Informationen

Vorlage an Landtag und Landesregierung

Der Landes-Rechnungshof berichtet gemäß Art. 70 der Landesverfassung dem Landtag über seine Tätigkeit und die Ergebnisse seiner Prüfungen aus dem Bereich des Landes. Gleichzeitig ist der Bericht der Landesregierung zu übergeben. Nach Vorlage an den Landtag ist dieser zu veröffentlichen.

Geprüfte Stelle

Abteilung Verkehrsrecht (Ib) im Amt der Vorarlberger Landesregierung sowie Bezirkshauptmannschaften Bludenz, Bregenz, Dornbirn und Feldkirch.

Prüfzeitraum

2015 bis 2018

Fallweise wurde auf aktuelle Entwicklungen Bezug genommen.

Prüfgegenstand

Der Landes-Rechnungshof prüfte die Abwicklung der Anträge auf Ausnahmebewilligung vom Wochenend- und Nachtfahrverbot. Prüfungsschwerpunkte waren die Organisation, der Ablauf sowie der Einsatz der bundesländerübergreifenden Fachanwendung WFV. Die Prüfung wurde in Abstimmung mit den Landesrechnungshöfen Oberösterreich, Salzburg, Niederösterreich und Tirol durchgeführt.

Prüfergebnis

Die Prüfergebnisse wurden den geprüften Stellen am 7. Februar 2020 zur Kenntnis gebracht. Die Landesregierung gab am 20. Februar 2020 eine Stellungnahme ab, die vom Landes-Rechnungshof in den Bericht eingearbeitet wurde.

Formale Aspekte

Im Bericht verwendete geschlechtsspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Frauen und Männer. Gegebenenfalls wurden kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.

Zusammenfassung

Zahlreiche Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot

Die Straßenverkehrsordnung 1960 regelt bundesweit bestimmte Fahrverbote für Lastkraftfahrzeuge an Wochenenden, Feiertagen und in der Nacht. Sie wurden ursprünglich eingeführt, um der Verkehrsdichte an diesen Tagen entgegenzuwirken bzw. eine Lärmreduktion zu erreichen. Das Gesetz sieht bereits viele Ausnahmestimmungen vor, beispielsweise die Beförderung bestimmter Lebensmittel oder Fahrten mit lärmarmen Fahrzeugen. Zudem können Ausnahmen in Einzelfällen beantragt werden. Verkehrsdaten zeigen ein Absinken des Verkehrsaufkommens an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Da der Verkehr mit Personenkraftwagen seit den Sechzigerjahren eine stärkere Zunahme verzeichnete als jener mit Lastkraftwagen, ist der Entlastungseffekt des Wochenendfahrverbots geringer als zur Zeit der Einführung. Der Landes-Rechnungshof prüfte die Abwicklung der Anträge auf Ausnahmebewilligung im Hinblick auf ihre Zweckmäßigkeit und als Beispiel für die Verwendung einer bundesländerübergreifenden E-Government-Anwendung.

Verfahren bei einer Behörde bündeln

Die Anzahl der Ausnahmeanträge im Land schwankte auf niedrigem Niveau. Jährlich wurden im Durchschnitt knapp 400 Anträge rasch und kundenorientiert genehmigt. Die Bearbeitung verteilte sich – abhängig von der Fahrtstrecke – auf fünf zuständige Behörden. Über 90 Prozent fielen bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) an, die anderen 10 Prozent bei den vier Bezirkshauptmannschaften. Die Behörden gingen unterschiedlich vor, beispielsweise bei der Vorschreibung und Verbuchung von Abgaben oder der Berechnung von Gebühren. Damit verbundene finanzielle Auswirkungen waren aber gering. Um eine konstant hohe Qualität und effiziente Vorgehensweise zu gewährleisten, ist eine Bündelung der Verfahren in der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zielführend. Das Land sollte Möglichkeiten dafür prüfen und umsetzen. Zusätzliche Personalressourcen wären nicht erforderlich, bessere Kontrollschritte realisierbar.

Bundesländerübergreifende E-Government-Lösung fortsetzen und modernisieren

In Vorarlberg kommt die bundesländerübergreifende Fachanwendung WFV nur in der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zum Einsatz. Über diese langte im Prüfzeitraum rund ein Fünftel der Anträge ein. Auf die Nutzung wurden die Antragstellenden bislang kaum hingewiesen. Informationen zum Wochenend- und Nachtfahrverbot auf der Webseite des Landes waren wenig spezifisch und unvollständig, sie sollten verbessert werden. Zudem sieht das E-Government-Gesetz seit Anfang 2020 das Recht auf elektronischen Verkehr vor. Elektronische Eingaben bedingen auch geringere Gebühren. Sie sind eindeutig zu identifizieren und möglichst medienbruchfrei weiterzubearbeiten. Die Länder können in der Fachanwendung u.a. Stellungnahmen von anderen Bundesländern einholen und sich über das Ergebnis von Verfahren informieren. Dafür müssen Bescheide in dieser bereitgestellt werden. Auch die Exekutive kann so das Vorliegen einer Bewilligung überprüfen. Nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs ist eine bundesweite technische Plattform zur Bearbeitung der Ansuchen sinnvoll. Die aktuell verwendete E-Government-Lösung ist veraltet, zweckmäßige Schnittstellen oder datenschutzrechtliche Erfordernisse fehlen. Ein gemeinsames Vorgehen der Länder zur Modernisierung und Adaptierung ist notwendig. Dabei ist auch eine Einbindung in bestehende Anwendungen zu prüfen.

Empfehlungen

01.	Voraussetzungen zur Identifikation elektronischer Eingaben schaffen	Grundlagen
02.	Informationen auf der Webseite des Landes verbessern	
03.	Möglichkeiten für eine Bündelung der Zuständigkeit für Ausnahmegewilligungen bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) prüfen und umsetzen	Organisation
04.	Gemeinsame E-Government-Lösung mit allen Bundesländern unter Berücksichtigung notwendiger Schnittstellen entwickeln	
05.	Schriftliche Vereinbarung über Pflichten und Zuständigkeiten im Rahmen der Verarbeitung personenbezogener Daten abschließen	
06.	Löschfristen für Daten in der Fachanwendung WFV festlegen	
07.	Einheitliche Vorgehensweise bei Abgaben und Gebühren sicherstellen	Ablauf
08.	Bescheid in die Fachanwendung WFV hochladen	
09.	Buchungsbeleg als Nachweis im Akt durchgängig ablegen	
10.	Automatisierte Zufallsprüfung vorsehen	
11.	Datenschutzrechtliche Hinweise in Antragsformular aufnehmen	

Kenndaten

Einnahmen und Leistungsdaten

Einnahmen aus	2015	2016	2017	2018	Summe
Verwaltungsabgaben in €					
Abteilung Verkehrsrecht*	38.511	31.171	47.445	32.175	149.302
Bezirkshauptmannschaften	5.943	2.916	3.797	3.171	15.827
Gesamt	44.454	34.087	51.242	35.346	165.129

Anträge auf Ausnahmen	2015	2016	2017	2018	Summe
Abteilung Verkehrsrecht	394	317	435	253	1.399
Bezirkshauptmannschaften	38	45	34	32	149
Gesamt	432	362	469	285	1.548

Personalressourcen in VZB** 0,3

* inklusive Kiesfahrverbot und Anhängerfahrverbot

** Schätzung der zuständigen Stellen

Quelle: Abteilung Verkehrsrecht (Ib), BH, VBK.net; Berechnung Landes-Rechnungshof

1 Grundlagen

Die Straßenverkehrsordnung 1960 sieht für das Wochenend- und Nachtfahrverbot bereits viele gesetzliche Ausnahmen vor. Weitere können auf Antrag bewilligt werden. Die Informationen dazu auf der Webseite des Landes sind verbesserungsfähig. Mit dem E-Government-Gesetz ist eine Zunahme elektronischer Eingaben zu erwarten. Für diese wären bereits in der Vergangenheit vergünstigte Gebühren vorgesehen gewesen. Zukünftig sind elektronische Eingaben eindeutig zu identifizieren und möglichst medienbruchfrei weiterzubearbeiten.

Bereits im Jahr 1960 wurden in Österreich Fahrverbote für gewisse Lastkraftwagen (Lkw) an Wochenenden und Feiertagen (Wochenendfahrverbot) eingeführt. Ein Grund war die besondere Verkehrsdichte an diesen Tagen. Wie aus der Berichterstattung zur Regierungsvorlage im Nationalrat hervorgeht, trage der Lkw-Verkehr wesentlich zur Kolonnenbildung bei. Dies habe den zuständigen Ausschuss bewogen, Fahrverbote in der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) zu verankern. Mitte der Neunzigerjahre wurde zusätzlich ein Nachtfahrverbot für Lkw eingeführt, welches die Zielsetzung einer Lärmreduktion verfolgte. Auch in Ländern wie Deutschland, Schweiz oder Liechtenstein gelten für Lkw an Wochenenden, Feiertagen oder in der Nacht Fahrverbote mit unterschiedlichen Ausgestaltungen und Zeiträumen.

Im Zuge mehrerer Novellierungen der StVO 1960 kam es über die Jahre zu umfangreichen Anpassungen. Beispielsweise wurde das Wochenendfahrverbot, das früher für Lkw oder Anhänger mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t galt, auf Sattelkraftfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen von mehr als 7,5 t erweitert. Das in der Zeit von 22:00 bis 05:00 Uhr geltende Nachtfahrverbot für Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t schließt zudem seit dem Jahr 1995 nahtlos an das Wochenendfahrverbot an.

Fahrverbote gemäß § 42 StVO 1960

Stand Dezember 2019

Verbot	Zeitraum	Fahrzeugtyp	höchst zulässiges Gesamtgewicht
Wochenendfahrverbot	Samstag 15:00 bis 24:00 Uhr Sonntag 00:00 bis 22:00 Uhr	Lkw mit Anhänger	> 3,5 t (Lkw oder Anhänger)
	gesetzl. Feiertag 00:00 bis 22:00 Uhr	Lkw, Sattelkraftfahrzeug, selbstfahrende Arbeitsmaschine	> 7,5 t
Nachtfahrverbot	Mo – So 22:00 bis 05:00 Uhr	Lastkraftfahrzeug	> 7,5 t

Quelle: StVO 1960; Darstellung Landes-Rechnungshof

Die StVO 1960 sieht Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot für bestimmte Fahrten vor. Dazu gehören

- die Beförderung von Gütern von oder zu Flughäfen oder im kombinierten Verkehr innerhalb eines Radius von 65 km von bestimmten Be- oder Entladebahnhöfen,
- die Beförderung von im Gesetz näher bestimmten Gütern,
- die Beförderung von frischen bzw. leicht verderblichen Lebensmitteln und damit verbundene Leer- oder Rückfahrten und
- Fahrten zu bestimmten Zwecken.

Für das Nachtfahrverbot sind Ausnahmen festgelegt für Fahrten des Straßendienstes, des Bundesheeres und für Fahrten mit lärmarmen Kraftfahrzeugen (Kfz) sowie für die Beförderung von Gütern im kombinierten Verkehr von und zu bestimmten Be- und Entladebahnhöfen bzw. -häfen.

Zusätzlich zu den gesetzlichen Ausnahmetatbeständen können auf Antrag sowohl Ausnahmen vom Wochenend- als auch vom Nachtfahrverbot bewilligt werden.

Für Fahrten, die vom Wochenendfahrverbot betroffen sind, kann die Behörde nach § 45 Abs. 2 StVO 1960 Ausnahmen in Einzelfällen bewilligen,

- wenn ein erhebliches persönliches Interesse, beispielsweise wegen einer schweren Körperbehinderung, oder ein wirtschaftliches Interesse des Antragstellenden eine solche erfordert oder
- wenn sich die gesetzlichen oder sonst obliegenden Aufgaben des Antragstellenden anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen lassen
- und wenn 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 kann für die Dauer von maximal zwei Jahren erteilt werden. Nach Auskunft der geprüften Stellen wird teilweise versucht, die Ausnahme an verkehrintensiven Tagen auf Zeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen umzulenken. Vielfach sei eine Verschiebung der Fahrt jedoch auf Grund wirtschaftlicher Aspekte nicht oder nur mit erheblichem Aufwand möglich.

Ausnahmen vom Nachtfahrverbot können nach § 45 Abs. 2a StVO 1960 für den Transport von bestimmten Gütern wie Milch oder Schlachtvieh, für gewisse frische und/oder leicht verderbliche Lebensmittel oder für andere gesetzlich bestimmte Zwecke bewilligt werden. In allen anderen Fällen ist eine Ausnahmegenehmigung nur zu erteilen, wenn ein erhebliches öffentliches Interesse an der Fahrt besteht und der Antragstellende nachweisen kann, dass sich die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch andere Verkehrsmittel vermeiden lässt. Die Ausnahmegenehmigung kann für die Dauer von höchstens sechs Monaten erteilt werden, sofern keine erhebliche Änderung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist.

Abhängig von der Fahrtstrecke, für welche eine Ausnahme erteilt werden soll, sind unterschiedliche Behörden zuständig. Sie erteilen die Bewilligung mittels Bescheid.

Die Landesregierung ist für bezirksübergreifende Fahrten im Landesgebiet zuständig. Sind zwei oder mehrere Bundesländer von einer Fahrt betroffen, so kommt die Verantwortung jener Landesregierung zu, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt. Bei Fahrten aus dem Ausland ist jenes Bundesland maßgebend, dessen örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird. In beiden Fällen ist das Einvernehmen mit den übrigen in Betracht kommenden Landesregierungen herzustellen.

Fahrten innerhalb eines politischen Bezirks bewilligt grundsätzlich die jeweilige Bezirksverwaltungsbehörde. Gemäß Bezirksverwaltungsgesetz des Landes kann die Landesregierung eine Bezirkshauptmannschaft (BH) allgemein oder fallweise ermächtigen, über bestimmte Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit einer anderen BH fallen, an deren Stelle zu entscheiden, wenn es im Interesse der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Raschheit gelegen ist.

Für Fahrten im eigenen Gemeindegebiet auf Straßen, die weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundes- oder Landesstraßen gelten, noch diesen gleichzuhalten sind, liegt die Zuständigkeit zur Erteilung von Ausnahmen bei der Gemeinde. Diese Verfahren waren nicht Gegenstand der Prüfung.

Der Gesetzgeber räumt dem Straßenerhalter Parteistellung ein. Für den Bund nimmt diese Aufgabe beispielsweise die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) wahr, für das Land die Abteilung Straßenbau (VIIb).

Die Überwachung des Wochenend- und Nachtfahrverbots obliegt der Bundespolizei. Stellt sie im Zuge von Kontrollen Übertretungen fest, führen die BH Verwaltungsstrafverfahren durch.

Antragsberechtigt für Ausnahmegenehmigungen ist der Fahrzeugbesitzer oder die Person, für welche die Beförderung durchgeführt wird. Die Gründe für ein Ansuchen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von Lkw-Fahrten für den An- und Abtransport von Ausstattungen für Veranstaltungen – wie Funken oder Konzerte – bis zu Transportfahrten im Rahmen von Baumaßnahmen, etwa der Sanierung eines Straßentunnels.

Informationen zum Wochenend- und Nachtfahrverbot bzw. zu den Ausnahmen bekommen Antragstellende auf Nachfrage bei der verantwortlichen Behörde oder rufen sie im Internet auf den Webseiten der Wirtschaftskammer oder des Landes ab. Während die Seite der Wirtschaftskammer über die rechtlichen Grundlagen Auskunft gibt, finden sich auf jener des Landes eine Kurzinformation sowie ein herunterladbares Antragsformular.

Im Rahmen des Verfahrens werden im Bescheid Verwaltungsabgaben vorgeschrieben und Gebühren ausgewiesen. Die Abgaben sind in der Verwaltungsabgabenverordnung der Landesregierung geregelt. Sie stiegen im Prüfzeitraum insgesamt über 30 Prozent. Beispielsweise erhöhte sich die Verwaltungsabgabe für eine einfache Fahrt von € 20,70 auf € 27,50.

Einnahmen aus Verwaltungsabgaben

in €

	2015	2016	2017	2018	Summe	Anteil
Abteilung Verkehrsrecht*	38.511	31.171	47.445	32.175	149.302	90%
BH Bludenz	4.456	374	714	499	6.043	4%
BH Bregenz	1.097	1.698	2.305	1.891	6.991	4%
BH Dornbirn	306	306	311	370	1.293	1%
BH Feldkirch	84	538	467	411	1.500	1%
Gesamt	44.454	34.087	51.242	35.346	165.129	100%

* inklusive Kiesfahrverbot und Anhängerfahrverbot

Quelle: Abteilung Verkehrsrecht (Ib), BH, VBK.net; Berechnung Landes-Rechnungshof

Die Gebühren sind im Gebührengesetz 1957 (GebG) festgelegt. Sie werden im Namen der Finanzbehörde eingehoben und an die Finanzämter abgeführt. Die Höhe für Eingaben ist mit € 14,30 festgelegt. Werden in einer Eingabe mehrere Ansuchen gestellt oder in einem Bescheid mehrere Bewilligungen erteilt, ist die Eingabegebühr je Ansuchen bzw. Bewilligung zu entrichten. Für Eingaben auf elektronischem Weg und unter Inanspruchnahme der Funktion der Bürgerkarte sieht das GebG seit Anfang 2016 einen ermäßigten Tarif von € 8,60 vor. Bislang wurden nach Auskunft der geprüften Stellen keine ermäßigten Gebühren eingehoben. Der Behörde lag in der Regel keine Information vor, ob ein Antrag für eine Ausnahmegenehmigung unter Verwendung der Bürgerkarte einlangte.

Auf Grund des E-Government-Gesetzes (E-GovG) ist seit Jänner 2020 das Recht auf elektronischen Verkehr zu berücksichtigen. Damit soll die elektronische Kommunikation forciert werden. Das E-GovG besagt, dass jedermann in den Angelegenheiten, die in der Gesetzgebung Bundessache sind, das Recht auf elektronischen Verkehr mit den Gerichten und Verwaltungsbehörden hat. Dies umfasst laut den Erläuterungen zur Regierungsvorlage jegliche Kommunikation mit der Behörde, d.h. auch die Einbringung sowie die elektronische Zustellung. Die Übermittlung per E-Mail gilt ebenso als elektronische Einbringung. Ausgenommen sind Angelegenheiten, die nicht geeignet sind, elektronisch besorgt zu werden.

Seit Mai 2018 sind mit der Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union (DSGVO) auch neue datenschutzrechtliche Vorgaben anzuwenden. Sie

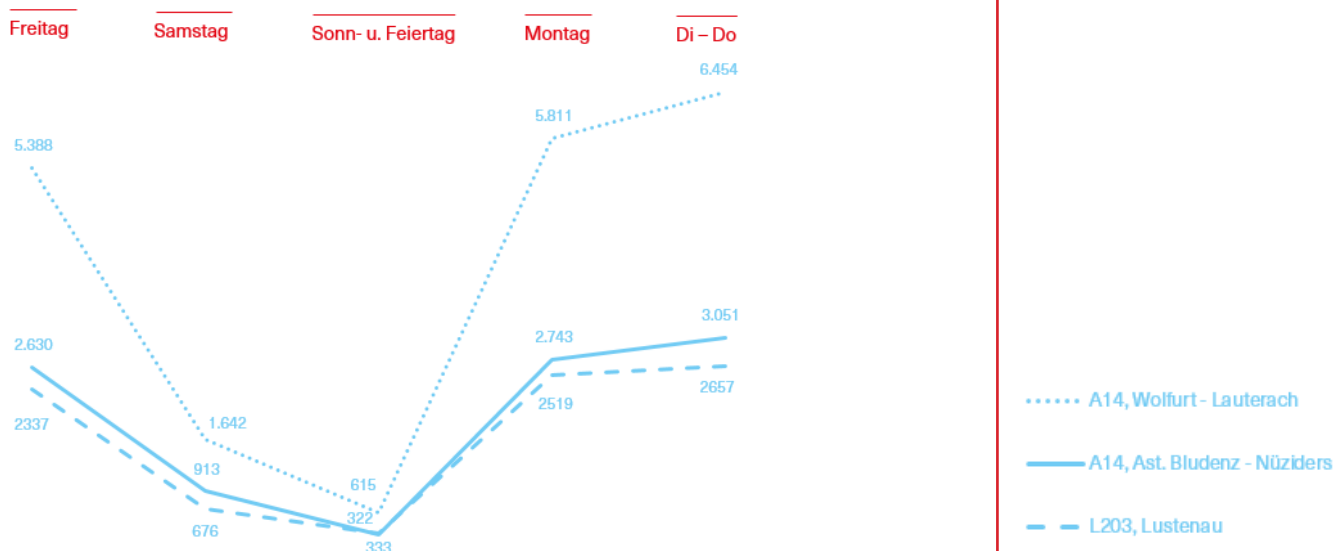
vereinheitlicht Regelungen für die Verarbeitung von personenbezogenen Daten, stärkt Betroffenenrechte und legt einen stärkeren Fokus auf Datensicherheit. So ist beispielsweise ein Verzeichnis aller Verarbeitungstätigkeiten zu führen, die in der Zuständigkeit der betreffenden Stelle liegen. Darin sind nach Möglichkeit Löschfristen vorzusehen. Werden personenbezogene Daten verarbeitet, sind Pflichten und Zuständigkeiten von Verantwortlichen und Auftragsverarbeitern zu vereinbaren. Ziel ist, die schutzwürdigen Interessen auf Geheimhaltung dieser Daten sicherzustellen.

Seit Inkrafttreten der StVO 1960 veränderten sich das Straßennetz und das Verkehrsaufkommen. Im Vergleich der Jahre 1960 und 2018 hat sich die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) mehr als verzwölffacht. Im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der anderen mehrspurigen Kraftfahrzeuge um weniger als das Siebenfache. Ende 2018 waren laut Statistik Austria knapp 5 Mio. Pkw und 72.500 Lkw über 3,5 t sowie Sattelzugfahrzeuge für den Verkehr zugelassen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr geht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen zurück. Der Schwerverkehr – Kfz über 3,5 t – reduziert sich dabei stärker. Wie Daten einer Verkehrszählstelle auf der A14 Rheintal Autobahn im Jahr 2018 zeigen, sinkt dessen Anteil von bis zu zehn Prozent an Werktagen auf ein Prozent an Sonn- und Feiertagen. Der Einfluss des Wochenend- und Nachtfahrverbots lässt sich insbesondere an Zählstellen auf Autobahn und Landstraßen nachvollziehen.

Verkehrsentwicklung

Verkehrsaufkommen für Kfz über 3,5 t im Jahr 2018 im Durchschnitt, bei ausgewählten Zählstellen



Quelle: ASFINAG, Abteilung Straßenbau (VIIb); Darstellung Landes-Rechnungshof

Ausgewählte Zählstellen zeigen, dass der Schwerverkehr an Wochenenden abnimmt. Er ging von Freitag auf Samstag um rund 70 Prozent zurück. An Sonn- und Feiertagen reduzierte er sich um beinahe 90 Prozent, bevor er am Montag wieder deutlich anstieg.

Die ursprünglichen Beweggründe, ein Wochenend- und Nachtfahrverbot für den Schwerverkehr zu erlassen, sind inzwischen von eingeschränkter Bedeutung. Viele Sachverhalte fallen bereits unter bestehende gesetzliche Ausnahmebestimmungen, beispielsweise die Beförderung bestimmter Lebensmittel. Die Relevanz des Nachtfahrverbots ist deutlich gesunken, da mittlerweile der Großteil aller für den Verkehr zugelassenen Lkw lärmarm ist.

Verkehrszählungen zeigten insgesamt ein verringertes Verkehrsaufkommen an Wochenenden und Feiertagen. Der Anteil des Schwerverkehrs war an diesen Tagen deutlich geringer als an Werktagen. Dies deutet auf eine Wirkung des Wochenendfahrverbots hin. Darüber hinaus haben aber auch andere Faktoren, wie die Einhaltung von Ruhe- und Lenkzeiten, Einfluss auf den Verkehrsfluss. Da der Verkehr von Pkw insgesamt deutlich stärker als von anderen mehrspurigen Kfz anstieg, ist der Entlastungseffekt durch das Wochenendfahrverbot geringer als zur Zeit der Einführung der StVO 1960.

Für die Bewilligung von Ausnahmen sind je nach Fahrtstrecke unterschiedliche Behörden zuständig. Für erstmalige oder wenig erfahrene Antragstellende ist nicht sofort ersichtlich, wer für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung verantwortlich ist. Die Informationen auf der Webseite des Landes sind unvollständig und teilweise wenig spezifisch.

Die mit Ausnahmegenehmigungen verbundenen Einnahmen aus Verwaltungsabgaben waren gering. Die Höhe der Gebühren und Verwaltungsabgaben hat den rechtlichen Vorgaben zu entsprechen. Bereits jetzt sind für Eingaben auf elektronischem Weg reduzierte Gebühren vorgesehen. Hierzu ist eine eindeutige Identifikation elektronischer Eingaben erforderlich. Das seit Jänner 2020 wirksame Recht auf elektronischen Verkehr lässt nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs im Allgemeinen eine Zunahme elektronischer Eingaben und damit geringere Gebühreneinnahmen erwarten. Dies erfordert grundsätzlich eine effiziente Bearbeitung. Elektronische Eingaben sollten möglichst ohne Medienbrüche weiterbearbeitet werden.

01. Voraussetzungen zur Identifikation elektronischer Eingaben schaffen

02. Informationen auf der Webseite des Landes verbessern

Empfehlung

Die Umsetzung der Empfehlung (01) wird grundsätzlich begrüßt. Es wird jedoch auf die Problematik hingewiesen, dass Anfragen die über die WFV Anwendung (E-Government-Fachanwendung Wochenendfahrverbot) der Oberösterreichischen Landesregierung einlangen, nicht immer eindeutig als „elektronisch eingelangt“ identifizierbar sind. Da elektronische Eingaben auch geringere Gebühren zur Folge haben, wäre es wichtig diese eindeutig als solche zu identifizieren.

Stellungnahme

Dieses Problem wurde bereits von der für die Erarbeitung der technischen Grundlagen zuständigen Arbeitsgruppe AG-IZ (Arbeitsgruppe Integration und Zugänge) behandelt. Es werden allerdings weitere Abstimmungen nötig sein, bis eine finale Lösung definiert und realisiert werden kann.

Sobald die technischen Rahmenbedingungen geklärt sind, kann mit dem Entwickler der Anwendung, nämlich dem Land Oberösterreich, die weitere Vorgehensweise abgestimmt werden wie die Information, ob ein Antrag elektronisch eingelangt ist, in Zukunft weitergegeben wird.

Hierzu (Empfehlung 02) kann mitgeteilt werden, dass ein einheitlicher Internetauftritt mit Zurverfügungstellung der notwendigen Informationen und der erforderlichen digitalen Formulare, welche den Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung entsprechen, umgesetzt wird. Damit soll ein einheitlicher Vollzug gewährleistet sein und die vom Landes-Rechnungshof angesprochene Koordinationsaufgabe der Abteilung Verkehrsrecht entfallen.

2 Organisation

Die Anzahl der Anträge auf Ausnahmebewilligung schwankte auf niedrigem Niveau. Ihre Bearbeitung erforderte geringe Personalressourcen und verteilte sich auf fünf Behörden. Die meisten Anträge fielen bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) an, eine Bündelung an dieser Stelle sollte angestrebt werden. Die Verwendung einer bundesländerübergreifenden E-Government-Lösung ist sinnvoll, eine Modernisierung und Adaption der bestehenden Fachanwendung notwendig. Dabei sind die Anforderungen der Länder zu koordinieren. Auch datenschutzrechtliche Erfordernisse sind umzusetzen.

Im Prüfzeitraum wurden pro Jahr zwischen 285 und 469 Anträge auf Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot eingebracht. Nach Auskunft der geprüften Stellen betrafen sie weitestgehend das Wochenendfahrverbot. Die Bearbeitung ist auf die Abteilung Verkehrsrecht (Ib) im Amt der Landesregierung sowie die Polizeiabteilungen der BH aufgeteilt.

Ausnahmeanträge Wochenend- und Nachtfahrverbot

	2015	2016	2017	2018	Summe	Anteil
Abteilung Verkehrsrecht	394	317	435	253	1.399	91%
BH Bludenz	6	6	2	1	15	1%
BH Bregenz	23	31	22	23	99	6%
BH Dornbirn	4	4	4	4	16	1%
BH Feldkirch	5	4	6	4	19	1%
Gesamt	432	362	469	285	1.548	100%

Quelle: Abteilung Verkehrsrecht (Ib), BH; Berechnung Landes-Rechnungshof

Für 90 Prozent aller Anträge war die Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zuständig. Die anderen 10 Prozent wurden überwiegend von der BH Bregenz bearbeitet.

Zwei Mitarbeitende der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) bearbeiten Anträge, die bezirksübergreifende Fahrten oder auch solche über die Grenze des Bundeslandes hinaus betreffen. Im Prüfzeitraum waren dies im Durchschnitt rund 350 Anträge pro Jahr. Bei Fahrten aus anderen Bundesländern nach Vorarlberg gibt die Abteilung auf Anfrage der zuständigen Landesregierung eine Stellungnahme ab. In den Jahren 2015 bis 2018 wurden nach Einschätzung der verantwortlichen Stelle rund 300 Stellungnahmen übermittelt.

Für straßenpolizeiliche Agenden ist die Landesregierung die sachlich zuständige Oberbehörde gegenüber den BH. Diese Funktion kommt der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zu. Ein Erlass der Landesregierung sieht vor, dass die Oberbehörden eine Koordinationsfunktion wahrnehmen und für einen einheitlichen Vollzug sorgen. Nach Auskunft der Abteilung wurden Dienstbesprechungen mit den BH anlassfallbezogen durchgeführt. Dabei wurden Themen zum Wochenend- und Nachtfahrverbot auf Grund ihrer untergeordneten Bedeutung selten besprochen.

Bei Fahrten innerhalb eines Bezirks wird ein eingebrachter Antrag von der Polizeiabteilung der jeweils zuständigen BH bearbeitet. Im Prüfzeitraum waren dies je BH und Jahr zwischen 1 und 31 Anträge. Regelmäßige Abstimmungen zwischen den BH finden nicht statt.

Abteilung Verkehrsrecht

Bezirkshauptmannschaften

Die Strafabteilungen der BH führen Verwaltungsstrafverfahren auch im Zusammenhang mit Übertretungen des Wochenend- und Nachtfahrverbots durch. Im Prüfzeitraum wurden rund 400 Strafen ausgestellt. Die durchschnittliche Strafhöhe lag bei rund € 200.

Strafen Wochenend- und Nachtfahrverbot

Anzahl verhängter Verwaltungsstrafen

	2015	2016	2017	2018	Summe
BH Bludenz	9	10	18	25	62
BH Bregenz	72	64	48	62	246
BH Dornbirn	18	10	26	24	78
BH Feldkirch	5	7	2	4	18
Gesamt	104	91	94	115	404

Quelle: BH; Berechnung Landes-Rechnungshof

Die Bearbeitung von Ausnahmeanträgen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot ist bei den geprüften Stellen eine Tätigkeit, die nur in sehr geringem Ausmaß Ressourcen bindet und nicht zu deren Hauptaufgaben zählt. Eine Erfassung der Leistungsstunden auf Kostenträger erfolgt nicht. Nach Schätzungen der zuständigen Abteilungen sind insgesamt 0,3 Vollzeitbeschäftigte (VZB) in den geprüften Behörden mit der Bearbeitung befasst.

Personalressourcen

Das elektronische Aktenverwaltungssystem des Landes (V-DOK) kommt bei allen zuständigen Stellen zur Anwendung. Zum Zeitpunkt der Prüfung war eine BH noch mit der digitalen Nacherfassung ausständiger Akten beschäftigt. Die Verbuchung der Abgaben und Gebühren erfolgt durchgängig in der Rechnungswesen-Software des Landes (VBK.net). Neben den landesinternen IT-Anwendungen wird die Abwicklung von Ausnahmegenehmigungen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot durch die bundesländerübergreifende E-Government-Fachanwendung Wochenendfahrverbot (WFV) unterstützt.

IT-Anwendungen

Die Fachanwendung WFV wurde vom Land Oberösterreich für die Abwicklung von Ausnahmegenehmigungen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot entwickelt und im Jahr 2003 in Betrieb genommen. Antragstellung, Stellungnahmen anderer Bundesländer, Erstellung und Zustellung der Bescheide sowie die Evidenzhaltung der erteilten Bewilligungen werden in einer Bescheidendatenbank abgebildet. Auch die Exekutive kann im Zuge von Verkehrskontrollen mobil darauf zugreifen und jene Bescheide abrufen, welche von den Verkehrsabteilungen in die Fachanwendung WFV hochgeladen wurden.

E-Government-Anwendung

Die Fachanwendung steht allen Bundesländern kostenfrei mittels Portalverbundtechnologie zur Verfügung. Letztere stellt eine österreichweite

dezentrale Benutzerverwaltung unterschiedlichster Verwaltungseinheiten von Bund und Ländern dar, welche eine gemeinsame Nutzung von Webanwendungen unter technisch sicheren Bedingungen ermöglicht. Die Wartung der Fachanwendung WFV erfolgt durch das Land Oberösterreich und stellt die Verwendbarkeit in aktuellen Webbrowsern sicher. Seit der Inbetriebnahme gab es keine funktionalen Erweiterungen oder größeren Anpassungen. Zwischen den Ländern Vorarlberg und Oberösterreich besteht keine schriftliche Vereinbarung über Pflichten und Zuständigkeiten im Rahmen der Verarbeitung personenbezogener Daten.

Der Einsatzbereich beschränkt sich gegenwärtig auf die Verkehrsabteilungen der Länder, da sie bundesländerübergreifende Ansuchen bearbeiten. In den BH kommt die Fachanwendung nicht zum Einsatz. Im Prüfzeitraum wurden in Vorarlberg insgesamt 296 Anträge über diese eingebracht. Das sind weniger als ein Fünftel aller Anträge.

Für eine antragstellende Person bietet die Fachanwendung WFV eine Möglichkeit der elektronischen Eingabe. Um diese nutzen zu können, muss sie sich beim Portal des Landes Oberösterreich registrieren oder mittels aktivierter Bürgerkarte anmelden. Nach erfolgreichem Login erhält sie ein Webformular, welches sie ausfüllen und zur Bearbeitung übermitteln kann. Anschließend ordnet das System den Antrag dem zuständigen Bundesland zu. Die Daten liegen grundsätzlich in einer strukturierten Form vor, eine automatisierte Verarbeitung erfolgt bislang allerdings nicht. Löschrufen für Daten der Antragstellenden sind in der Fachanwendung WFV nicht vorgesehen, bislang wurden noch keine Daten gelöscht.

Die derzeitige Version verfügt über keine Schnittstellen zu anderen Systemen wie V-DOK oder VBK.net. Dadurch ist die Bearbeitung und Bescheiderstellung außerhalb der Fachanwendung notwendig. Daten der antragstellenden Person aus der Fachanwendung WFV können nicht ins Aktenverwaltungssystem importiert werden. Sie sind manuell nochmals zu erfassen. Auch die Übermittlung von einzuhebenden Abgaben und Gebühren an VBK.net ist nicht implementiert. Ein Informationsfluss aus anderen eingesetzten IT-Systemen in die Fachanwendung existiert nicht. Bei einer Änderung von Antragsdaten in V-DOK werden diese beispielsweise in WFV nicht automatisch aktualisiert.

Schnittstellen

Die Antragsbearbeitung der Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot verursachte insgesamt einen geringen Personalaufwand, der sich zudem auf fünf Behörden verteilte. Die Anzahl der Anträge schwankte im Prüfzeitraum auf niedrigem Niveau. Weitestgehend wurden sie von zwei Mitarbeitenden in der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) bearbeitet. In den BH spielten die Verfahren eine untergeordnete Rolle, zwei Drittel dieser Anträge fielen in einer BH an.

Bewertung

Die aktuelle Bearbeitung an mehreren Standorten birgt das Risiko einer nicht einheitlichen Vorgehensweise, eine koordinierende Tätigkeit durch die zuständige Oberbehörde fand nicht statt. Eine Konzentration der Antragsbearbeitung bietet grundsätzlich die Möglichkeit einer Verwaltungsvereinfachung sowie einer Qualitätssteigerung. Die derzeitige Rechtslage lässt eine solche bereits eingeschränkt zu. So könnten Bewilligungsverfahren für Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot in der Zuständigkeit der vier Bezirksverwaltungsbehörden bei einer BH zusammengefasst werden. Nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs wäre allerdings eine Bündelung bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zweckmäßig. Die Bearbeitung der jährlichen Fallzahlen ist nach Auskunft der betroffenen Abteilung ohne Erhöhung des Personalstands möglich. Eine Anpassung der Zuständigkeiten im Bereich der Ausnahme genehmigungen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot obliegt aber dem Bundesgesetzgeber. Im Hinblick auf eine effiziente Vorgehensweise ist zu prüfen, inwiefern die bestehenden rechtlichen Voraussetzungen eine Bündelung bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) zulassen oder diese geschaffen werden können. Aus Sicht des Landes-Rechnungshofs wäre eine Anpassung zielführend.

Ausnahmen vom Wochenend- und Nachtfahrverbot sind in allen Bundesländern zu vollziehen, Unterschiede bestehen nur hinsichtlich der Höhe der Verwaltungsabgaben. Der Landes-Rechnungshof hält daher eine gemeinsame technische Plattform zur Bearbeitung der Ansuchen für sinnvoll. Die aktuell verwendete Fachanwendung WFV ist auf einem veralteten Entwicklungsstand. Schnittstellen zu anderen Systemen für einen effizienten und medienbruchfreien Arbeitsablauf fehlen. Die Datenqualität leidet auf Grund des nicht vorhandenen Informationsrückflusses über geänderte Daten. Das Potenzial für eine Automatisierung wird nur unzureichend genutzt. Weiters wurde datenschutzrechtlichen Erfordernissen nicht ausreichende Bedeutung beigemessen.

Nur eine adaptierte und modernisierte Fachanwendung unterstützt die zuständigen Behörden bei einer nachvollziehbaren und einheitlichen Bearbeitung. Um dies voranzutreiben, ist nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs eine bundesländerübergreifende Zusammenarbeit zur Definition der Anforderungen der Verkehrsabteilungen zweckmäßig. Anzustreben wäre eine flächendeckende E-Government-Lösung, welche bei allen verantwortlichen Stellen eingesetzt wird. Bei der Überarbeitung der Fachanwendung ist die Integration von Schnittstellen beispielsweise in die landesspezifischen Programme vorzusehen. Eine Einbindung in andere bereits bestehende Anwendungen sollte geprüft werden.

03. Möglichkeiten für eine Bündelung der Zuständigkeit für Ausnahmebewilligungen bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) prüfen und umsetzen
04. Gemeinsame E-Government-Lösung mit allen Bundesländern unter Berücksichtigung notwendiger Schnittstellen entwickeln

Empfehlung

05. Schriftliche Vereinbarung über Pflichten und Zuständigkeiten im Rahmen der Verarbeitung personenbezogener Daten abschließen
06. Löschfristen für Daten in der Fachanwendung WFV festlegen

Stellungnahme

Eine Bündelung der Erledigung aller Anträge in der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) wird für sinnvoll erachtet (Empfehlung 03). Die dafür notwendigen Vorkehrungen (Dienstzuteilung der zuständigen Sachbearbeiterinnen und Sachbearbeiter der Abteilung Verkehrsrecht sowie deren partieller Zugriff zu den betreffenden Aktenplänen der vier Bezirkshauptmannschaften) werden unverzüglich in die Wege geleitet.

Vor dem Hintergrund eines einheitlichen Vollzugs wird eine flächendeckende E-Government-Lösung sowie die Schaffung von Schnittstellen für sinnvoll erachtet (Empfehlung 04).

Diesbezüglich ist ein möglichst durchgängiger Prozess ohne Medienbrüche wünschenswert. Dabei wird auf die folgenden Punkte hingewiesen, welche berücksichtigt werden müssen.

Zunächst wäre beispielsweise durch Arbeitsgruppen der betroffenen Ländervertreter zu klären, welche funktionalen Anpassungen notwendig sind und ob diese in einer neu zu entwickelnden Anwendung abgewickelt werden oder ob die bestehende Lösung WFV angepasst werden soll.

Bezüglich Schnittstellen zu Buchhaltung und ELAK muss des Weiteren berücksichtigt werden, ob die Entwicklungskosten in einem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen. Da Vorarlberg mit der VBK eine eigene Buchhaltungsanwendung verwendet, müssen Entwicklungskosten, auch im Zuge solcher Kooperationsprojekte, in der Regel zu 100% selbst getragen werden. Da die Schnittstelle zur Buchhaltung erfahrungsgemäß relativ komplex ist, ist mit nicht unerheblichen Kosten zu rechnen.

Für die Schnittstelle zum ELAK gibt es mit ELAK-Trans ein standardisiertes Verfahren, das von allen Ländern im Zuge einer Kooperation eingesetzt werden könnte. Dazu gibt es beispielsweise mit der Sondertransporte Anwendung (SOTRA), die ebenfalls vom Land Oberösterreich entwickelt wurde, Erfahrungswerte, die genutzt werden können. Eine genaue Evaluierung ist jedoch erst möglich wenn eine Entscheidung getroffen wurde, ob die bestehende WFV Anwendung adaptiert werden soll oder eine Neuentwicklung erfolgen soll.

Zuletzt wird die konkrete Definition der Anforderungen aus den Fachabteilungen der betroffenen Länder benötigt um eine Realisierung im Umfang der Rechnungshof Empfehlung zu prüfen.

Der Landes-Rechnungshof begrüßt, dass die Bündelung bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) im Rahmen der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten durch Dienstzuteilungen kurzfristig umgesetzt wird. Mittelfristig ist jedoch eine Anpassung der Zuständigkeiten in der StVO 1960 zielführender. Auch darauf sollte hingewirkt werden.

Bezüglich der Stellungnahme zu Empfehlung 04 weist der Landes-Rechnungshof darauf hin, dass Schnittstellen von der Rechnungswesen-Software in eingesetzte Fachanwendungen elementarer Bestandteil für eine durchgängige Prozessunterstützung sind. Nur ein vollständig integriertes System kann Potenziale der Verwaltungsvereinfachung ausschöpfen und zudem Fehlerrisiken minimieren.

3 Ablauf

Die Bearbeitung der Anträge erfolgte rasch und kundenorientiert. Allerdings bestanden Unterschiede in der Abwicklung je Behörde. Dies birgt ein Risiko bei Abgaben und Gebühren, die finanziellen Auswirkungen waren aber gering. Maßnahmen zur Standardisierung und wirksamere Kontrollschritte sind umzusetzen. Die Fachanwendung WFV ist vermehrt für einen aktuellen und umfassenden Informationsfluss zwischen den Ländern und der Exekutive einzusetzen.

Das Verfahren zur Erlangung einer Ausnahmegenehmigung vom Wochenend- und Nachtfahrverbot verläuft in vier Prozessschritten.

Ablauf Ausnahmegenehmigung



Quelle: Abteilung Verkehrsrecht (Ib), BH; Darstellung Landes-Rechnungshof

Der Landes-Rechnungshof sichtete die in den Prüfzeitraum fallenden Anträge und Bescheide anhand der Akten. Er zog für die Abteilung Verkehrsrecht (Ib) eine Zufallsstichprobe von fünf Prozent der elektronischen Akten. Für die BH führte er eine Sichtung aller Akten durch.

Anträge für Ausnahmen können schriftlich, mündlich oder auch elektronisch bei der zuständigen Stelle eingebracht werden. Elektronische Anträge über die Fachanwendung langen ausschließlich bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) ein. Antragstellende wurden nur teilweise darauf hingewiesen, dass diese genutzt werden kann. Nach Auskunft der geprüften Stellen erfolgten Eingaben nicht immer bei der zuständigen Behörde und mussten entsprechend in V-DOK weitergeleitet werden.

Die Antragstellung erfolgte in der Praxis entweder formlos oder mittels herunterladbarem Formular. Darauf ist die Landesregierung als Adressat vermerkt, Hinweise zum Datenschutz sind nicht vorhanden. Der Antragstellende kann dieses Formular zwar digital ausfüllen, eine automatisierte Verarbeitung ist aber nicht möglich.

Die Antragsdaten umfassen Informationen zur Person, die verwendeten Kfz, Zeitraum, Uhrzeit, Strecke sowie eine Begründung der Fahrt. Notwendige Unterlagen sind vorzulegen. Sie beinhalten beispielsweise die Zulassung des Fahrzeugs, eventuell Gewerbenachweise oder andere Informationen, die zur Beurteilung des Sachverhalts durch die Behörde erforderlich sind. Die Stichprobe des Landes-Rechnungshofs zeigte, dass Anträge nicht immer vollständig waren, beispielsweise fehlten vereinzelt Zulassungen oder Angaben zur Fahrtstrecke.

Der Sachbearbeitende legt einen elektronischen Akt an und prüft im Ermittlungsverfahren den Sachverhalt. Im Bedarfsfall werden Stellungnahmen von anderen Bundesländern eingeholt. Inwiefern die Straßenerhalter als Parteien informiert werden und ihnen damit Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer

Antragseinbringung

Antragsbearbeitung

Rechte und rechtlichen Interessen gegeben wird, ist je nach geprüfter Stelle unterschiedlich.

Langt ein Antrag über die Fachanwendung WFV ein, wird von diesem System eine Nachricht an die Abteilung Verkehrsrecht (Ib) übermittelt. Er kann dann von dem Sachbearbeitenden eingesehen werden. Vor der weiteren Bearbeitung in V-DOK wird dieser in ein PDF-Dokument umgewandelt und im elektronischen Akt abgelegt.

Sofern sich eine negative Beurteilung des Ansuchens abzeichnet, nimmt die zuständige Stelle Kontakt mit dem Antragstellenden auf und weist auf die Möglichkeit hin, das Ansuchen zurückzuziehen. Generell kann festgehalten werden, dass die Anzahl der abgelehnten bzw. zurückgezogenen Anträge im Prüfzeitraum sehr gering war.

Nach Prüfung des Antrags erstellt der Sachbearbeitende in V-DOK den Bescheid. Der Versand an den Antragstellenden erfolgt grundsätzlich elektronisch per E-Mail. Bei einer positiven Erledigung muss der Bescheid während der Fahrt mitgeführt werden. Mit Ausnahme einer BH übermitteln alle die Bescheide an die jeweils zuständige Polizeiinspektion.

Die von der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) ausgestellten Bescheide werden nicht in der Fachanwendung WFV bereitgestellt. Dort liegen den anderen betroffenen Bundesländern sowie den zuständigen Exekutivorganen somit keine Informationen über die Ergebnisse der Verfahren vor. Die Mitarbeitenden der Abteilung aktualisieren einzelne Dateninhalte in der Fachanwendung WFV manuell in unregelmäßigen Intervallen.

In der Aktenstichprobe stellte der Landes-Rechnungshof fest, dass je nach Behörde unterschiedliche Bescheidvorlagen verwendet werden. Die Gebühren wurden teilweise im Spruch, in manchen Bescheiden an anderer Stelle im Rahmen einer Gesamtkostenaufstellung ausgewiesen. Innerhalb des Spruchs ist nur die Angabe der Verwaltungsabgaben vorgesehen.

Im Zusammenhang mit Freigaben bzw. Zeichnungsberechtigungen sind je nach Behörde unterschiedliche Kontrollschritte implementiert. Die Freigabe erfolgte durch den Abteilungsvorstand oder Bezirkshauptmann, aber auch mit Zeichnung durch den zuständigen Sachbearbeitenden.

Im Zuge der Bescheiderstellung berechnen die Sachbearbeitenden die Höhe der Verwaltungsabgabe sowie die Gebühr. Dabei wies die Stichprobe kein einheitliches Vorgehen auf. Eine mit Jahreswechsel einhergehende Anhebung der Verwaltungsabgaben wurde nicht in allen Fällen rechtzeitig berücksichtigt. Vereinzelt zeigte sich eine zu geringe oder zu hohe Berechnung der Abgabenhöhe. Beispielsweise wurde eine Mehrfachfahrt als einfache Fahrt oder die Abgabe nicht für ein, sondern für mehrere Fahrzeuge vorgeschrieben. Die Abteilung Verkehrsrecht (Ib) setzte die Gebühren bei den überprüften Akten

Bescheiderstellung

Vorschreibung und Verbuchung

entsprechend dem Gebührengesetz fest, d.h. pro Fahrzeug. Alle BH verrechneten die Eingabegebühr pro Antrag, unabhängig von der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge.

Die Verbuchung der offenen Forderungen in VBK.net erfolgt laut Auskunft der zuständigen Stellen in keinem Fall durch die Person, die den Bescheid ausstellt, sondern jeweils durch eine zweite Person, z.B. in der Amtskasse oder im Abteilungssekretariat. Der Großteil der geprüften Stellen dokumentiert die Verbuchung der Forderung durch Ablage des Buchungsbelegs im Akt. In einer BH wurde diese Art der Dokumentation bereits im Jahr 1999 mittels Erlass festgelegt, in zwei BH fehlte sie. Beide führten diesen Kontrollschritt nach Hinweisen des Landes-Rechnungshofs im Rahmen der Prüfung ein.

Antragstellende erhalten die Information über zu entrichtende Abgaben und Gebühren immer im Bescheid und teilweise zusätzlich als Vorschreibung. Letztere wird je nach Stelle zum größten Teil elektronisch per E-Mail versendet, jedoch zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Teilweise übermitteln die BH die Vorschreibung gleichzeitig mit dem Bescheid, aber auch der Versand im Nachhinein ist gängige Praxis. Dies führt dazu, dass Antragstellende unter Umständen Bescheid und Vorschreibung mit getrennter Post erhalten.

Im Zuge der Aktenstichprobe stellte der Landes-Rechnungshof weiters fest, dass der Großteil der Anträge zeitlich sehr knapp, oft nur wenige Tage vor der gewünschten Fahrt, an die Behörde übermittelt wurde. Um eine rasche Entscheidung über die beantragten Ausnahmegenehmigungen fällen zu können, war deshalb eine zeitnahe Beurteilung des Sachverhalts erforderlich. Zwei Drittel aller Anträge konnten innerhalb von fünf Kalendertagen mit einem positiven Bescheid abgeschlossen werden. Bei fünf Prozent der Anträge dauerte die Bearbeitung länger als 20 Tage. Dies war in fast allen Fällen auf eine frühzeitige Antragstellung zurückzuführen. Nur in einem Fall konnte ein Antrag auf Grund umfangreicher, rechtlich notwendiger Klärungen nicht zum gewünschten Fahrtstermin abschließend behandelt werden.

Verfahrensdauer

Nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs ist die Arbeitsweise der zuständigen Behörden kundenorientiert ausgerichtet. Anträge wurden grundsätzlich rasch bearbeitet. Allerdings war die Qualität der Antragsdaten unterschiedlich. Dies ist auch auf die vielfältigen Eingabemöglichkeiten für Antragstellende zurückzuführen. Die Verwendung eines einheitlichen und digitalen Antragsformulars unterstützt eine Standardisierung und kann den Bearbeitungsaufwand reduzieren. Um Datenschutzerfordernissen zu genügen, ist das auf der Webseite des Landes verfügbare Anmeldeformular mit einem entsprechenden Hinweis zu ergänzen.

Bewertung

Bei der Abwicklung des Verfahrens erkennt der Landes-Rechnungshof ein Prozessrisiko bei der Berechnung von Verwaltungsabgaben und Gebühren. Auf Grund unterschiedlicher Bescheidvorlagen sowie Vorgehensweisen bei der Vorschreibung und Verbuchung war eine konstant hohe Qualität nicht bei

allen Stellen gewährleistet. Die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen waren allerdings gering. Eine Harmonisierung von Vorgehensweise und Bescheidvorlage, beispielsweise bei der Gebührenfestsetzung, ist jedenfalls zweckmäßig, solange die empfohlene Bündelung bei der Abteilung Verkehrsrecht (Ib) noch aussteht. Insbesondere hat die zuständige Behörde Gebühren pro bewilligtem Fahrzeug festzusetzen.

Positiv im Sinne des internen Kontrollsystems bewertet der Landes-Rechnungshof die Funktionstrennung von Bescheidausstellung und Verbuchung. Im Hinblick auf mögliche Risiken bemängelt er jedoch die im Prüfzeitraum bei zwei BH fehlende Dokumentation des Buchungsbelegs im Akt. Die im Zuge der Prüfung eingeführte Ablage dieses Belegs im digitalen Akt verbessert die Kontrolle und wirkt zudem präventiv. Zur Minimierung der Risiken sind ab einer gewissen Fallzahl auch automatisierte Zufallsprüfungen sinnvoll.

In Vorarlberg langte nur ein Fünftel der Anträge über die Fachanwendung WFV ein. Inwiefern dies auf mangelnde Attraktivität oder Unwissen über deren Existenz zurückzuführen ist, kann nicht abschließend festgestellt werden. Zukünftig sollte ein vermehrter Einsatz der modernisierten Fachanwendung angestrebt werden. Eine entsprechende Bekanntmachung, beispielsweise auf der Webseite des Landes, unterstützt dies. Auch eine niederschwellige Möglichkeit für eine einmalige Antragstellung – ohne vorherige Registrierungspflicht – kann die Nutzung weiter erhöhen.

Vorhandene Möglichkeiten in der Fachanwendung WFV zum Informationsaustausch mit anderen Bundesländern und der Exekutive werden derzeit nicht ausreichend genutzt. Dies kann beispielsweise zu einem höheren Aufwand bei der Überprüfung durch die Exekutive führen. Das Hochladen der Bescheide bei Einsatz der Fachanwendung WFV stellt eine aktuelle und vollständige Information sicher.

07. Einheitliche Vorgehensweise bei Abgaben und Gebühren sicherstellen
08. Bescheid in die Fachanwendung WFV hochladen
09. Buchungsbeleg als Nachweis im Akt durchgängig ablegen
10. Automatisierte Zufallsprüfung vorsehen
11. Datenschutzrechtliche Hinweise in Antragsformular aufnehmen

Empfehlung

Bregenz, im März 2020

Die Direktorin
Dr. Brigitte Egger-Bargehr

Abkürzungsverzeichnis

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Bezirksverwaltungs- gesetz	Bezirksverwaltungsgesetz, LGBl.Nr. 1/1976 idgF
BH	Bezirkshauptmannschaft(en)
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 Datenver- kehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L119/1 vom 4. Mai 2016
E-GovG	E-Government-Gesetz, BGBl. Nr. 10/2004 idF BGBl. I Nr. 104/2018
GebG	Gebührengesetz 1957, BGBl. Nr. 267/1957 idF BGBl. I Nr. 104/2019
Kfz	Kraftfahrzeuge
Lkw	Lastkraftwagen
Pkw	Personenkraftwagen
StVO 1960	Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 113/2019
VBK.net	Rechnungswesen-Software des Landes Voranschlag – Buchhaltung – Kostenrechnung
V-DOK	Elektronisches Aktenverwaltungssystem des Landes
Verwaltungs- abgabenverordnung	Verwaltungsabgabenverordnung, LGBl.Nr. 78/2014 idgF
VZB	Vollzeitbeschäftigte
WFV	E-Government-Fachanwendung Wochenendfahrverbot
Wochenend- fahrverbot	Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen gemäß § 42 StVO 1960