OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen:
LVwG-652643/10/Zo

Datum:
Linz, 27. Juni 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, x, x, gegen Punkt I. des Bescheides des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 07.11.2022, GZ: VERK-2022-211121/14-Pfe, betreffend die Sicherung einer Eisenbahn-kreuzung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung,

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

Der Landeshauptmann von Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit Bescheid vom 07.11.2022, GZ: VERK-2022-211121/14-Pfe, Punkt I. betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) Folgendes angeordnet:

„Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X

Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der ÖBB-Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) ist durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV zu sichern.

Abweichend vom Projektplan datiert mit 01. August 2022 hat die Anbringung der Haltelinie auf dem Gehweg zu entfallen.

Im technischen Bericht, datiert mit 01. August 20222, ist unter Punkt 2.2.13 der Klammerausdruck „Fußgänger maßgebend“ zu entfernen.

Für die Umsetzung wird der 31. Dezember 2025 festgelegt. Die Inbetriebnahme ist der Behörde schriftlich zu melden.

Rechtsgrundlagen:

§§ 12 Abs. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. i.V.m. §§ 4, 5, 37, 102 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.

§ 59 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Diesem Bescheid liegen folgende Unterlagen zugrunde und bilden einen ergänzenden Bestandteil dieses Bescheides:

- Verhandlungsschrift vom 07.04.2022, GZ VERK-2022-211121/1-CM
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 07.09.2022, GZ UBAT-2015-20493/59-Di/Kb
- Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG EK in Km X vom 01.08.2022 samt Lageplan vom 01.08.2022“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

Dagegen wurde fristgerecht Beschwerde erhoben, in der zusammengefasst ausgeführt wurde, dass der „Räumweg" bereits bei dem linken, zuerst erreichten Lichtzeichen beginne und nicht erst dort, wo das Straßenfahrzeug im Projektplan fälschlicher Weise eingetragen sei. Die Berücksichtigung dieses Kriteriums sei auch ein wesentliches Kriterium für die Einhaltung der Bestimmungen der § 3 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV). Der „Bauentwurf" der ÖBB-Infrastruktur AG vom 01.08.2022 samt Lageplan vom 01.08.2022 würden als Unterlage dem angefochtenen Bescheid zugrunde liegen und einen ergänzenden Bestandteil des Bescheides bilden und daher Grundlagen zu einem Bestandteil des angefochtenen Bescheides erklärt, die den Rechtsvorschriften des Arbeitnehmerschutzes widersprächen. Es wurde beantragt, das

Ermittlungsverfahren im obigen Sinne zu ergänzen und den Bescheid an das ergänzte Ermittlungsverfahren anzupassen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Es handelt sich um eine stumpfwinkelige Kreuzung (Kreuzungswinkel: 145 Grad) zwischen der B147 Braunauer Straße außerhalb des Ortsgebiets von Helpfau-Uttendorf und der eingleisigen Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen – Abzweigung Mining 1 (Braunau) in Bahn-km X.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 80 km/h in beide Richtungen, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,5 m plus 1,5 m Gehweg.

Bei der von der Behörde durchgeführten mündlichen Verhandlung am 7.4.2022 wurden teilweise geänderte Signalstandorte festgelegt, worauf die ÖBB Infrastruktur AG am 1.8.2022 geänderte Projektunterlagen vorlegte. Die vorgesehene Sicherungsanlage mit Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV wurde vom Sachverständigen aus eisenbahnfachlicher Sicht unter Berücksichtigung der geänderten Unterlagen als geeignete Art der Sicherung beurteilt.

Die Anlage wird unter Aufrechterhaltung der Bestandsanlage errichtet, dadurch ergeben sich Abstände von der Gleisachse zwischen 4,10 und 8,30 m. Die Anlage wird fahrtbewirkt geschaltet und aus der BFZ S fernüberwacht. Die erforderlichen Schaltstrecken werden exakt an die sich ergebenden Annäherungszeiten in Folge der Kreuzungsgeometrie ausgeführt. Im Bereich der Schaltstrecken sind keine Haltestellen vorhanden.

Aus der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht ergibt sich weiters folgendes:
Die Berechnung der Annäherungszeit und daraus folgend der Sperrstrecke entspricht nach den unwidersprochenen Ausführungen des Sachverständigen in der Verhandlung der Anlage 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV). Dies bestreitet auch der Bf nicht.

Auf der B147 sind in beiden Fahrtrichtungen jeweils Sperrlinien angebracht, sodass die Straßenbenützer diese nicht überfahren dürfen und sich auf dem rechten Fahrstreifen der Eisenbahnkreuzung annähern müssen.

In beiden Fahrtrichtungen sind die Andreaskreuze und die Lichtzeichen so angebracht, dass dann, wenn ein Fahrzeug genau auf Höhe des Lichtzeichens anhält, das linke vordere Fahrzeugeck jedenfalls noch zumindest 3 m von der nächsten Schiene entfernt ist. Die Bestimmungen des § 22 Abs. 7 und 8 EisbKrV

sind daher eingehalten, weshalb aus eisenbahnrechtlicher und eisenbahntechnischer Sicht die Anbringung einer Haltelinie nicht notwendig ist. Tatsächlich sind jedoch in beide Fahrtrichtungen Haltelinien 3 m vor dem Signalgeber angebracht.

Zu diesen Haltelinien ergibt sich nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen folgendes: Für das langsamste und längste Fahrzeug ergibt sich eine um 2 Sekunden längere Räumzeit gegenüber einem Anhalten direkt beim Lichtzeichen, sodass auch die Annäherungszeit um 2 Sekunden verlängert wird. Es ist jedoch bei der Berechnung der Annäherungszeit im § 65 EisbKrV eine Restzeit von 3 Sekunden vorgesehen, welche als „Sicherheitspolster“ für jene Fälle dient, in denen ein Fahrzeuglenker - aus welchen Gründen auch immer - vor jener Straßenstelle anhält, an der er tatsächlich spätestens anhalten muss. Diese Restzeit deckt daher jene 2 Sekunden ab, welche sich aus der Differenz zwischen Haltelinie und Signal ergeben. Aus eisenbahntechnischer Sicht kann auch das langsamste und längste Fahrzeug die Eisenbahnkreuzung gefahrlos überqueren.

Bei einer Berechnung der Räumstrecke vom linken Signalgeber aus, wäre diese laut den Plänen mindestens um 10 m länger. Daraus ergäbe sich eine Verlängerung der Annäherungszeit um mindestens 5 Sekunden.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. Gemäß § 22 Abs. 3 EisbKrV sind die Andreaskreuze in der Regel auf beiden Straßenseiten anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuze entweder auf der rechten Straßenseite oder auf der linken Straßenseite nicht möglich, sind die Andreaskreuze auf der linken Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn beziehungsweise auf der rechten Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuze weder auf der rechten noch auf der linken Straßenseite möglich, ist ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Weist die Fahrbahn in der Annäherungsrichtung zur Eisenbahnkreuzung mehr als einen Fahrstreifen auf, ist zusätzlich jedenfalls ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

Gemäß § 22 Abs. 8 EisbKrV ist bei stumpfwinkeligen Kreuzungen der Schnittpunkt der linken Begrenzung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges mit der Begrenzung des Gefahrenraumes der Bahn zu ermitteln. Das Andreaskreuz auf der rechten Straßenseite ist in diesem Fall unter Berücksichtigung des erforderlichen Seitenabstandes des Andreaskreuzes zum Fahrbahnrand so aufzustellen, dass ein vor dem Andreaskreuz stehendes Fahrzeug nicht näher als 2,75 m an die Achse des nächstgelegenen Gleises heranragt.

Gemäß § 28 Abs. 1 EisbKrV sind Lichtzeichen für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor der Eisenbahnkreuzung unterhalb der Andreaskreuze in liegender Form, oberhalb der Andreaskreuze in stehender Form und rechts der Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

Gemäß § 37 EisbKrV kann eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt,
2. die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden beträgt und
3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

Gemäß Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV beginnt die Sperrstrecke d für Fahrzeugverkehr
- wenn das Straßenfahrzeug den auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
- wenn das Straßenfahrzeug jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene liegt, zuerst erreicht, bei der mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, […].

§ 97 Abs. 4 EisbKrV bestimmt, dass, wenn ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung nicht möglich oder die Straßenbenützer aufgrund von Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, diese, je nachdem, was sie zuerst erreichen,
1. vor der Haltelinie oder Ordnungslinie, wenn eine solche vorhanden ist, oder
[…]
3. vor dem Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, […].

III.2.1. Andreaskreuze, Lichtzeichen und sonstige Einrichtungen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sind beiderseits der Straße anzubringen. Das führt bei stumpfwinkeligen Kreuzungen dazu, dass sich diese Einrichtungen aus Sicht der Straßenverkehrsteilnehmer auf der rechten bzw. linken Straßenseite auf unterschiedlicher Höhe befinden. Je stärker der Kreuzungswinkel von 90 Grad abweicht und je breiter die Straße ist, desto größer ist dieser Unterschied, bei der konkreten Kreuzung beträgt er mehr als 10 m.

§ 97 Abs. 4 EisbKrV schreibt den Straßenbenützern vor, dass sie vor der Haltelinie, vor dem Lichtzeichen, jedenfalls aber mindestens 3 Meter vor der nächstgelegenen Schiene anhalten müssen, und zwar abhängig davon, welche Stelle sie zuerst „erreichen“. Damit ist aber noch nichts darüber gesagt, was diese Bestimmung unter „erreichen“ versteht. Im Hinblick auf die in Österreich geltende

Rechtsfahrordnung „erreicht“ ein Fahrzeuglenker einen neben der Straße befindlichen Punkt dann, wenn er sich auf gleicher Höhe mit dem auf seiner Straßenseite – also der rechten – angebrachten Punkt befindet.

Aus den Bestimmungen der StVO hinsichtlich der Anbringung von Straßenverkehrszeichen (§ 48 Abs. 2) ergibt sich eindeutig, dass Verkehrszeichen rechts der Fahrbahn oder oberhalb anzubringen sind. Eine zusätzliche Anbringung links der Fahrbahn ist zulässig, ändert aber nichts daran, dass Verkehrszeichen nur dann verbindlich sind, wenn sie rechts oder oberhalb der Fahrbahn angebracht sind. Verkehrszeichen, welche ausschließlich links der Fahrbahn angebracht sind, haben für die Benützer dieser Fahrbahn keine Bedeutung. Bereits daraus ergibt sich, dass sich Fahrzeuglenker grundsätzlich an den rechts der Fahrbahn angebrachten Verkehrszeichen orientieren und ihr Fahrzeug daher dort anhalten, wo sich die Sicherungseinrichtung rechts der Straße befindet, nicht hingegen bereits auf Höhe der linken Sicherungseinrichtung. Dies gilt umso mehr bei der gegenständlichen Kreuzung, weil sich vor dieser eine Sperrlinie befindet, sodass sich der Fahrzeuglenker nur auf der rechten Straßenseite der Eisenbahnkreuzung annähern darf.

Auch in der Anlage 1, Z. 1 und 2 der EisbKrV ist offensichtlich die Rechtsfahrordnung zugrunde gelegt. Auch diese Bestimmung stellt für die Berechnung der Sperrstrecke darauf ab, dass Fahrzeuglenker die rechte Straßenseite benutzen und sich an den rechts der Fahrbahn befindlichen Sicherungseinrichtungen orientieren.

Würde ein Fahrzeuglenker bereits auf Höhe der links befindlichen Sicherungseinrichtung anhalten, würde sich dadurch die Zeit, welche er zum vollständigen Überqueren der Eisenbahnkreuzung benötigt, verlängern, ohne dass damit ein Sicherheitsgewinn verbunden wäre. Es gibt daher keinen Grund, warum sich ein einsichtiger Fahrzeuglenker so verhalten sollte. Die EisbKrV legt in § 62 und § 67 fest, dass die Dauer des Anhaltegebotes für Straßenbenützer bei der Sicherung durch Lichtzeichen/mit Schranken auf den notwendigen Zeitraum zu beschränken ist. Der Verordnungsgeber wollte offenbar unnötig lange Sperrzeiten bei Eisenbahnkreuzungen vermeiden. Auch das spricht dagegen, dass der Verordnungsgeber § 97 Abs. 4 EisbKrV so verstehen wollte, dass die Straßenbenützer bei stumpfwinkeligen Kreuzungen bereits bei der linken Sicherungseinrichtung anhalten müssen, weil sich dadurch die Wartezeit für die Straßenbenützer unnötig verlängern würde.

Insgesamt ist daher nach Ansicht des zuständigen Richters § 97 Abs. 4 EisbKrV so zu verstehen, dass ein Fahrzeuglenker das Lichtzeichen dann „erreicht“, wenn er sich auf Höhe des rechts der Straße angebrachten Lichtzeichens befindet. Die zusätzliche Anbringung der Sicherungseinrichtung auf der linken Straßenseite

dient – wie die belangte Behörde zutreffend ausgeführt hat – nur der leichteren Erkennbarkeit der Einrichtung.

III.2.2. Auch wenn ein Straßenbenützer entgegen der oben dargestellten Rechtsansicht bereits auf Höhe des auf der linken Straßenseite befindlichen Lichtzeichens anhalten würde, ändert sich an der Sicherheit der Eisenbahnkreuzung aus folgenden Überlegungen nichts:

Nach dem Erlöschen des Lichtzeichens fährt der Straßenbenützer aus dem Stand los. Wenn sich bis zum Erreichen der Haltelinie bzw des Lichtzeichens auf der rechten Straßenseite durch das Straßenfahrzeug ein weiteres Schienenfahrzeug nähert und wiederum das Lichtzeichen auslöst, so muss der Fahrzeuglenker gemäß § 97Abs. 4 EisbKrV vor der Haltelinie oder dem Lichtzeichen wieder anhalten. Erst nach dem Erlöschen des Lichtzeichens darf er seine Fahrt fortsetzen. Dasselbe gilt auch, wenn nach dem Losfahren an der Haltelinie und vor dem Erreichen des Lichtzeichens ein neuerliches Schienenfahrzeug das Lichtzeichen auslöst. In jedem dieser Fälle muss der Fahrzeuglenker vor dem Lichtzeichen wieder anhalten. Es ist daher ausreichend, wenn für die Berechnung der Sperrstrecke der auf der rechten Straßenseite befindliche Signalgeber herangezogen wird.

Die Berechnung der Sperrstrecke nach Anlage 1 der EisbKrV gewährleistet daher selbst dann, wenn man die rechtlichen Überlegungen in Punkt III.2.1. nicht teilt und davon ausgeht, dass ein Fahrzuglenker bereits bei Erreichen des Signalgebers auf der linken Straßenseite anhalten muss, jedenfalls die Sicherheit auf der Eisenbahnkreuzung. Auch in diesem Fall ist die Sperrstrecke nicht vom linken Signalgeber weg zu berechnen, weil Fahrzeuglenker jedenfalls beim rechten Signalgeber (wieder) anhalten müssen, wenn dieser durch ein sich annäherndes Schienenfahrzeug (wieder) ausgelöst wird. Nähert sich hingegen nach dem Erlöschen des vom ersten Schienenfahrzeug ausgelösten Signals kein weiteres Schienenfahrzeug an, verbleibt für den Fahrzeuglenker ausreichend Zeit zum Passieren der Eisenbahnkreuzung, auch wenn er bereits vor dem linken Lichtzeichen angehalten hatte.

Damit ist auch die Sicherheit der Arbeitnehmer auf dem Schienenfahrzeug gewährleistet, weshalb die Berechnung der Sperrstrecke ab dem auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber nicht den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes (vgl. § 3 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) zuwiderläuft.

Im Gegenteil: Durch die Bestimmung des § 65 EisbKrV ist sichergestellt, dass zusätzlich ab dem Ende des Räumvorganges der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung eine Zeit von drei Sekunden (Restzeit) sowie die für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher

Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten) zu berücksichtigen sind.

Im gegenständlichen Fall (stumpfwinkelige Kreuzung) beginnt die Einfahrt in die Eisenbahnkreuzung nicht bereits mit dem Überfahren des Punktes, an dem der Straßenbenützer das auf der linken Straßenseite befindliche Lichtzeichen passiert sondern, wie in der Eisenbahnkreuzungsverordnung vorgesehen, ab dem rechten Lichtzeichen, ab dem auch die Sperrstrecke zu berechnen ist.

Wie sich aus den schlüssigen und unwidersprochenen Ausführungen des Sachverständigen ergibt, ist die größte errechnete Räumzeit kleiner als die kleinste errechnete Annäherungszeit des Zuges. Es ist daher ein sicheres Räumen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer sichergestellt, bevor die Schienenfahrzeuge die Eisenbahnkreuzung befahren. Die im Bescheid angeführten technischen Unterlagen entsprechen den Bestimmungen der EisbKrV und gewährleisten die Sicherheit der Eisenbahnkreuzung, weshalb es nicht rechtswidrig ist, dass die belangte Behörde diese zum Bestandteil des Bescheides erklärt hat.

Es war daher, wie im Spruch angeführt, zu entscheiden.

IV. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung weicht weder von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim

Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Zöbl