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-652759/8/Zo

Datum:
Linz, 15. Mai 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23.02.2023, GZ: VERK-2022-465117/45, betreffend die Sicherung sowie die Auflassung je einer Eisenbahnkreuzung

zu Recht:

I. Der Beschwerde wird mit folgenden Maßgaben stattgegeben:

Spruchpunkt I lit. a (Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X) wird wie folgt ergänzt:
Die Schrankenanlage ist vierteilig auszuführen und die Schranken sind versetzt zu schließen.

In Spruchpunkt II (Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X) wird der 2. Satz durch folgende Anordnung ersetzt:
Die Ö hat durch geeignete Absperrungen/Barrieren sicherzustellen, dass eine Zufahrt zum Gleisbereich unterbunden wird.

Die Aufzählung der einen ergänzenden Bestandteil des Bescheides bildenen Unterlagen hat zu entfallen.

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:

1. Der Landeshauptmann von Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit Bescheid vom 23.02.2023, GZ: VERK-2022-465117/45, betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X sowie der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X, jeweils der ÖBB-Strecke Sattledet - Grünau Folgendes angeordnet:

„I. Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X
a) Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der ÖBB-Strecke Sattledt – Grünau ist durch Lichtzeichen mit Vollschranken gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV zu sichern.

b) Der vorhandene technische Kreuzungsschutz (Lichtzeichenanlage) ist gemäß § 102 Abs. 3 Eis-bKrV an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70-73 und 75 EisbKrV bis spätestens 01.01.2026anzupassen und kann bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer (spätestens 31. Dezember2036) weiterverwendet werden.

Rechtsgrundlagen:
§§ 12 Abs. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. i.V.m.
§§ 4, 5, 38, 102 Abs. 1 und 3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F
§ 59 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

II. Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X
Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der ÖBB-Strecke Sattledt - Grünau ist für den öffentlichen Verkehr binnen einer Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides aufzulassen. Es ist durch entsprechende (straßenbauliche/straßenpolizeiliche) Maßnahmen sicherzustellen, dass kein öffentlicher Verkehr mehr stattfindet.
Die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ist der Behörde schriftlich anzuzeigen.

Rechtsgrundlagen:
§§ 12 Abs. 1 und 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F.
§§ 59 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, i.d.g.F.

Diesem Bescheid liegen folgende Unterlagen zugrunde und bilden einen ergänzenden Bestandteil dieses Bescheides:
- Verhandlungsschrift vom 19.05.2022, GZ VERK-2022-4651 1 7/2-CM
- Technischer Bericht der Ö AG EK in km X vom 05.05.2022
- Lageplan der K EK in km X vom 13.05.2022
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 28.07.2022, GZ UBAT-2016-1 12950/65-Di/HD
- Beschluss des Gemeinderates der Marktgemeinde Scharnstein vom 23.06.2022“

[Hervorhebugen nicht übernommen]

2. Dagegen hat der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, fristgerecht Beschwerde erhoben, in der zusammengefasst Folgendes ausgeführt wurde:
Bei der Anordnung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken sei gleichzeitig die Ausführungsart festzulegen. Weiters sei bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 38 Abs. 8 EisbKrV zugleich auszusprechen, dass die Sicherungsanlage als Vollschranken auszuführen sind und die Schrankenbäume bei Vorliegen der Voraussetzungen versetzt zu schließen sind. Die Behörde habe auch die Ausführung und die Schließmodalitäten der Schrankenanlage festzulegen.

Die Behörde habe näher genannte Unterlagen zu einem Bestandteil des Bescheides erklärt. Diese Unterlagen würden nicht den Rechtsgrundlagen entsprechen, weshalb sie nicht zu Bescheidbestandteilen erklärt werden dürften.

Bei der Auflassung der Eisenbahnkreuzung habe die Behörde auch straßenbauliche/straßenpolizeiliche Maßnahmen angeordnet. Diese würden aber nicht im Einflussbereich des Eisenbahnunternehmens liegen. Die Sicherstellung, dass auf der aufgelassenen Eisenbahnkreuzung kein öffentlicher Verkehr mehr stattfinden könne, habe durch andere Maßnahmen zu erfolgen.

3. Die belangte Behörde hat nach Aufforderung durch das LVwG Oö. zum Beschwerdevorbringen mit Schreiben vom 05.01.2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„In gegenständlicher Angelegenheit wird im Einvernehmen mit Ing. B D, Abteilung Umwelt-, Bau- und Anlagentechnik, folgende Stellungnahme abgegeben:
1. Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X
Infolge der Überschreitung der Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung durch die im Nahbereich vorhandene Haltestelle Kothmühle von 60 Sekunden ist die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV vorzunehmen. Aufgrund der Fahrbahnbereite von 7m und des schrägen Kreuzungswinkels ist eine vierteilige Schrankenanlage auszuführen. Die Schranken sind gemäß § 38 Abs. 3 EisbKrV versetzt zu schließen.

Im Verfahren zur Festlegung der Art der Sicherung findet die konkrete bauliche Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung keinen Raum. Diese ist vielmehr Gegenstand der Projektierung für ein allenfalls erforderliches eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren gemäß §§ 31 ff EisbG oder für die Ausführung als genehmigungsfreies Vorhaben gemäß § 36 EisbG.

Zumal es sich bei einem Verfahren nach § 49 Abs. 2 EisbG um kein Projektgenehmigungsverfahren handelt, bestehen seitens der Behörde keine Bedenken,

die Bauentwurfsunterlagen nicht mehr im Bescheidspruch als integrativen Bestandteil des Bescheides anzuführen.

2. Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X
Die behördliche Vorschreibung der Veranlassung von straßenpolizeilichen Maßnahmen ist nicht in der Kompetenz der Eisenbahnbehörde gelegen. Folglich wird einem Entfall dieser Vorschreibung zugestimmt.

Vielmehr sollte angeordnet werden, dass das Eisenbahnunternehmen beidseits der Eisenbahnkreuzung sicherzustellen hat, dass durch eine Absperrung/Barriere eine Zufahrt zum Gleisbereich (ehemalige Eisenbahnkreuzung) unterbunden wird. Aus Sicht der Behörde handelt es sich dabei um eine Umgestaltung/Unterbrechung des vorhandenen Wegenetzes und könnte für diese Anordnung § 48 Abs. 1 Z 2 EisbG als Rechtsgrundlage herangezogen werden.

Ansonsten sind für die Auflassung dieser Eisenbahnkreuzung keine baulichen Umgestaltungen notwendig, zumal das bestehende Gemeindestraßennetz östlich der Bahnlinie bis zur folgenden Landesstraße benützt werden kann. Dieses Wegenetz entspricht den Verkehrserfordernissen."

[Hervorhebungen nicht übernommen]

Die Ö AG und die Marktgemeinde Scharnstein haben dazu keine Stellungnahme abgegeben, die Beschwerdeführerin führte zusammengefasst aus, dass mit dieser Stellungnahme ihren Forderungen entsprochen wird. Bezüglich der Auflassung der Eisenbahnkreuzung könne die Anordnung der Absperrung nach der aktuellen Rechtsprechung des VwGH auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützt werden.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Es handelt sich bei der Eisenbahnkreuzung in Bahn-Km X um eine Kreuzung der eingleisigen Bahnstrecke Sattledt - Grünau mit der L549 Almseestraße. Diese Eisenbahnkreuzung wird derzeit durch Lichtzeichen gemäß § 9 EK-VO 1961 gesichert. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 40-50 km/h, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7 m und der Kreuzungswinkel 145 Grad. Die Kreuzung wird täglich von 22 Zügen und ca. 5.300 Fahrzeugen befahren.

Nach den Ausführungen des Sachverständigen für Eisenbahntechnik ist die Lichtzeichenanlage derzeit so konzipiert, dass durch die vorhandenen Signale alle Verkehrsrelationen abgedeckt sind. Die Anlage ist in beiden Richtungen fahrtbewirkt geschaltet und mit Triebfahrzeugführerüberwachung ausgeführt. Die Überwachungssignale befinden sich auf Bremsweglänge, die Einschaltung erfolgt so, dass bei Reduktion der Signalbeobachtungszeit gemäß § 89 Abs. 3 EisbKrV die erforderlichen Annäherungszeiten in beiden Richtungen erreicht werden. Die Anlage wird mit PZB nachgerüstet.

Wegen der unmittelbar daneben liegenden Haltestelle Kothmühle liegt die Zeit von der Aktivierung der Anlage bis zum Eintreffen der Schienenfahrzeuge in Fahrtrichtung 1 bei über 60 Sekunden. Es ist daher die Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken als geeignete Sicherungsart anzusehen. Wegen der Fahrbahnbreite von 7 Meter und des schrägen Kreuzungswinkels ist die Schrankenanlage vierteilig auszuführen und die Schranken sind versetzt zu schließen.

Die Anlage ist in beide Richtungen fahrtbewirkt geschaltet und wird an die Vorgaben des § 102 Abs. 3 EisbKrV angepasst, weshalb sie bis zum Ende der technischen Nutzungsdauer (lt. Ö AG 31.12.2036) weiterverwendet werden kann.

Bei der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X handelt es sich um eine Kreuzung der eingleisigen Bahnstrecke Sattledt – Grünau mit einer Gemeindestraße der Marktgemeinde Scharnstein. Diese Kreuzung wird entsprechend der Angaben der Ö AG und der Gemeinde Scharnstein ersatzlos aufgehoben. Das verbleibende Wegenetz ist ausreichend, es ergeben sich Umweglängen von ca. 800 m. Durch eine Absperrung oder Barriere wird sichergestellt, dass eine Zufahrt zum Gleisbereich nicht mehr möglich ist.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. Gemäß § 48 Abs. 1 EisbG hat die Behörde auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

Gemäß § 49 Abs. 1 EisbG setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

Gemäß § 49 Abs. 2 EisbG hat über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

Gemäß § 4 Abs. 1 EisbKrV kann die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

Gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV können Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

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 § 38 Abs. 1 EisbKrV ist eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn
1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37, gesichert werden kann oder
2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h, beträgt.

Gemäß § 38 Abs. 2 EisbKrV können die Schranken als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 normierten Voraussetzungen vorliegen und die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 120 Sekunden beträgt.

Gemäß § 38 Abs. 3 EisbKrV sind in allen anderen Fällen die Schranken als zwei- oder mehrteilige Vollschranken auszuführen. Bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken sind bei Vorliegen der in § 32 normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

Gemäß § 102 Abs. 1 EisbKrV sind Schrankenanlagen gemäß § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 bis spätestens 1. September 2029 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens am 1. September 2034 endet, zu entscheiden.

Gemäß § 102 Abs. 2 EisbKrV hat die Behörde unbeschadet der Entscheidung gemäß Abs. 1 auch darüber zu entscheiden, ob bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die nicht unter den Abs. 3 fallen, bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden können, soweit dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen und
1. entweder die erforderliche Annäherungszeit gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 kleiner oder gleich der in der bestehenden Anlage berücksichtigten Annäherungszeit ist
2. oder die Annäherungszeit bis spätestens 1. September 2034 angepasst werden kann und die Bestimmungen des § 37 Z 2 und § 38 Abs. 2 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 eingehalten sind.

III.2. Zur Eisenbahnkreuzung in Bahn-Km X:
Die Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge beträgt in Fahrtrichtung 1 mehr als 60 Sekunden, weshalb die Kreuzung gemäß § 38 Abs. 1 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist. Im Hinblick auf die Fahrbahnbreite von ca. 7 m und den stumpfen Kreuzungswinkel ist eine vierteilige Vollschrankenanlage auszuführen und die Schranken sind versetzt zu schließen (§ 4 Abs. 2 und § 38 Abs. 3 EisbKrV). Dies ergibt sich aus den nachvollziehbaren Angaben des Sachverständigen für Eisenbahntechnik und der Stellungnahme der Bf sowie dem Umstand, dass sich die Ö AG dazu nicht mehr geäußert hat.

Die Eisenbahnkreuzung ist derzeit durch Lichtzeichen gesichert und kann gemäß § 102 Abs. 2 EisbKrV bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer am 31.12.2036 weiter auf diese Weise gesichert werden, weil die erforderliche Annäherungszeit nach der neuen Berechnung kleiner ist als in der derzeit bestehenden Anlage.

Zur Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X:
Diese Eisenbahnkreuzung soll nach den übereinstimmenden Angaben des Straßenerhalters und des Eisenbahnunternehmens aufgelassen werden. Das verbleibende Wegenetz ist ausreichend. Um ein weiteres Verwenden der Eisenbahnkreuzung durch Straßenbenützer zu verhindern, hat das Eisenbahnunternehmen eine entsprechende Absperrung zu errichten. Dies war gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG anzuordnen.

II. 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