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-653064/3/FP

Datum:
Linz, 23. April 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Pohl über die Beschwerde von M C, geb. x, x, vertreten durch Mag. W K, Rechtsanwalt, x, gegen den Bescheid der Landespolizeidirektion Oberösterreich vom 19. Dezember 2023, GZ: VA-FE-1433/2023, betreffend die Entziehung der Lenkberechtigung

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.1. Mit dem im Rubrum genannten Bescheid entzog die belangte Behörde die Lenkberechtigung (inkl. Nicht-EWR und EWR-Lenkberechtigungen) des Beschwerdeführers (Bf) wegen fehlender gesundheitlicher Eignung bis zur Wiedererlangung derselben.

Die belangte Behörde begründete mit dem von ihr eingeholten amtsärztlichen Gutachten, welches im Wesentlichen auf einer überdies eingeholten verkehrspsychologischen Stellungnahme gründet welche dem Bf wegen vier schweren Verstößen gegen kraftfahrrechtliche Bestimmungen aufgetragen worden war. Die belangte Behörde erkannte einer Beschwerde gegen den Bescheid zudem die aufschiebende Wirkung ab.

I.2. Gegen diesen Bescheid erhob der Bf, vertreten durch seinen Anwalt, mit Schriftsatz vom 10. Jänner 2024 rechtzeitig Beschwerde, in welcher er auf das Wesentliche zusammengefasst darlegte, dass ihm die Behörde die verkehrspsychologische Stellungnahme und das amtsärztliche Gutachten nicht zur Stellungnahme übermittelt habe. Diesfalls hätte er Besserung gelobt.
Die beiden kriminalstrafrechtlichen Verurteilungen hätten sich vor Erteilung der Lenkberechtigung ereignet. Es sei falsch, wenn die VPS von fehlender Anpassung spreche. Der Bf habe Nachschulungen absolviert, was nicht berücksichtigt worden sei. Zudem sei der Bf ein Musterbeispiel für eine positive und gelungene Reintegration in die Gesellschaft.
Er habe eine Maurerlehre absolviert und sei Kanalinspektor. Er engagiere sich in der Jugendarbeit, bei N und Streetwork.
Er sei mit einer vorerst einjährigen Befristung einverstanden.

I.3. Die belangte Behörde legte dem Verwaltungsgericht die Beschwerde samt Verfahrensakt mit Schreiben vom 1. Februar 2024 zur Entscheidung vor, ohne eine Beschwerdevorentscheidung zu fällen.

II.1. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorliegenden Akt, insbesondere die verkehrspsychologische Stellungnahme (VPS) vom 14. September 2023 und das amtsärztliche Gutachten Dris. G vom 29. September 2023.

Da sich der entscheidungsrelevante Sachverhalt bereits aus der Aktenlage, hier insbesondere aus der verkehrspsychologischen Stellungnahme ergibt, der der Bf nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegentritt, kann die Durchführung einer Verhandlung keine weitere Klärung des Sachverhalts bewirken, weil etwa Angaben des Bf zur in der Beschwerde beschriebenen Verhaltensänderung, keine

wesentliche Implikationen in Bezug auf ihre verkehrspsychologische Einordnung geben können. Zudem übersieht der Bf, dass die verkehrspsychologische Stellungnahme neben der fehlenden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung wesentliche Mängel im Bereich der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit konstatiert, zu denen sich der Bf weder äußert, noch dieser vom Amtsarzt geteilten Einschätzung auf gleicher fachlicher Ebene – etwa durch Vorlage einer fachärztlichen psychiatrischen Stellungnahme, die die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit mitbeurteilt, entgegentritt.

Dabei ist auch nicht relevant, dass die gegenständliche Anordnung „civil rights“ iSd Art. 6 EMRK betrifft (siehe etwa zum baupolizeilichen Auftrag VwGH 20.03.2018, Ra 2016/05/0109). Denn Art. 6 Abs. 1 EMRK und Art. 47 GRC stehen dem Absehen von einer Verhandlung nach § 24 Abs. 4 VwGVG dann nicht entgegen, wenn der entscheidungsrelevante Sachverhalt (unstrittig) feststeht und auch keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten können (vgl. etwa 26.01.2017, Ra 2016/07/0061), beispielsweise wenn das Verfahren ausschließlich nicht übermäßig komplexe Rechtsfragen betrifft (vgl. VwGH 16.11.2015, Ra 2015/12/0026; siehe auch Fister/Fuchs/Sachs, Verwaltungsgerichtsverfahren 2 § 24 VwGVG [Stand 01.10.2018, rdb.at] Anm 13).

II.2. Nachstehender entscheidungswesentlicher S A C H V E R H A L T steht fest:

Die verkehrspsychologische Stellungnahme vom 14. September 2023 lautet:

„[…]

Verkehrspsychologische Stellungnahme
Gemäß § 17 FSG-GV

Fragestellung:	Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klasse(n), AM, B
Untersuchungsanlass:	Verdacht mang. Verkehrsverlässigkeit
Eingesehen Unterlagen:	Bescheid LPD OÖ vom 24.08.2023, VA/-FE-1433/2023

Untersuchung durchgeführt am:	13.09.2023	in: Linz
Gutachten erstellt von:	C R, M.Sc. B.Sc.	
Eignung:	derzeit nicht geeignet	

Befundblatt 1: Kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit und
Bewertung der Testbefunde zu den kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen

	Rohwert/ Parameter	Prozent-rang	
Beobachtungsfähigkeit/Überblicksgewinnung			
ATAVT (Testform S1)	1.334	92	Die visuelle Überblicksgewinnung liegt im überdurchschnittlichen Bereich.
Überblicksgewinnung			Die selektive Aufmerksamkeit ist normgerecht ausgeprägt.
LVT (Testform S3)	7	37	Die selektive Aufmerksamkeit ist
Score			normalgerecht ausgeprägt.
Reaktionsverhalten			
Reaktive Belastbarkeit und Reaktionssicherheit			Die reaktive Belastbarkeit zeigt eine durchschnittliche Anzahl an richtigen
DT (Testform S1)			Reaktionen und viele Fehlreaktion
Richtige	218	34	(unter der Norm ausgeprägt). Die
Falsch	38	6	Anzahl der Reaktionsauslassungen liegt
Ausgelassene	16	37	im Normbereich.
Reaktionszeit			Hier zeigt sich eine
RT (Testform S3)			unterdurchschnittliche
Mittlere Reaktionszeit (msec)	550	13	Reaktionsfähigkeit bei einer über der
Mittlere Mototische Zeit (msec)	120	85	Norm liegenden motorischen Zeit.
Konzentrationsvermögen			
COG (Testform S11)			Im Hinblick auf die Aufmerksamkeit und
Mittlere Zeit korrekte Zurück-weisung (sec)	2,232	88	Konzentrationsfähigkeit zeigt sich ein überdurchschnittlich schnelles
Summe Treffer	22	17	Arbeitstempo. Dabei war die Sorgfalts-
Summe korrekte Zurückweisung	33	12	leistung unter der Norm.
Mittlere Zeit Treffer (sec)	1,543	98	
Sensomotorik			
2HAND (Testform S3)			Im Bereich der Sensomotorik zeigt sich
Mittlere Dauer Gesamt (sec)	51,840	24	bei durchschnittlich schnellem
Prozent Fehlerdauer Gesamt	5,307	51	Arbeitstempo eine in der Norm liegende Verhaltensgenauigkeit.
Intelligenz			
AMT (Testform S11)			Es zeigt sich eine unterdurchschnittliche
Schlussfolgerndes Denken	-2,821	4	Fähigkeit zu schlussfolgerndem Denken.
Erinnerungsvermögen			
VISGED (Testform S11)			Die visuelle Gedächtnisleistung liegt im
Visuelle Gedächtnisleistung	1,165	65	Normbereich

Befundblatt 2: Fahrverhaltensrelevante Einstellungen und Persönlichkeitsmerkmale

	Rohwert	Prozentrang
IVPE-R-Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (Revision)		
Psychische Stabilität (PS)	9	68
Verantwortungsbewusstsein (VA)	9	59
Selbstkontrolle (SK)	9	81
Risikovermeidung (RV)	11	83
WRBTV – Wiener Risikobereitschaftstest Verkehr		
Risikobereitschaft in Verkehrssituationen (RB)	6,38	71
AVIS - Aggressives Verhaltenem Straßenverkehr (Testform S2)		
Gesamtwert unter Normalbedingung (GW)	92	13
Instrumentelle Aggression unter Normalbedingung (IA)	33	29
Ärger unter Normalbedingung (ÄR)	19	12
Ausleben unter Normalbedingung (AL)	18	30
Spaß an Gewalt unter Normalbedingung (SG)	9	5
Negativismus unter Normalbedingung (NE)	13	21
Soziale Erwünschtheit unter Normalbedingung (SE)	59	82
FFT-Fragebogen zum funktionalen Trinken (Testform S3)		
Diskriminanzscore (DS)	-2,706	39
Exzitative Alkoholwirkung (EX)	0	4
Psychopharmakologische Alkoholwirkung (PP)	0	12
Soziodynamische Funktion des Trinkens (SD)	0	8
Normausnutzendes Hintergrund trinken (NA)	3	48

Untersuchungsverfahren und Beurteilungsgrundlagen:
Die verkehrspsychologischen Untersuchungen am Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) werden nach den entsprechenden Bestimmungen der FSG-GV sowie der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVTT) vorgegebenen Richtlinie zur Erstellung verkehrspsychologischer Stellungnahmen gern. § 17 FSG-GV durchgeführt. Alle am KFV verwendeten Testverfahren stehen in einem wissenschaftlich gesicherten Zusammenhang zum Verkehrsverhalten. Die Standards der Untersuchung sind in einem vom BMVIT approbierten Handbuch (gern. § 19 Abs.4 FSG-GV) dokumentiert:

Kuratorium für Verkehrssicherheit (2011): Handbuch zur Durchführung Verkehrspsychologischer Stellungnahmen gern. FSG und FSG-GV. 3. überarbeitete und ergänzte Auflage. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

In diesem Handbuch sind die für die Relevanz der am KFV verwendeten Methoden und Testverfahren maßgebende Literatur im Hinblick auf die individuelle Fragestellung sowie die Validierungsstudien und die für die Ermittlung der Grenzwerte herangezogene(n) Berufsgruppe(n) beschrieben. Ebenso enthält dieses Handbuch eine detaillierte Dokumentation des Ablaufs der Untersuchungen, der Kriterien der Entscheidung, der Standards der Verwaltung der Stellungnahmen, der Organisation der Aus- und

Weiterbildung sowie des Erfahrungsaustausches und der Abstimmung der Verkehrspsychologinnen.

Interpretationsschema:
Die Bewertung der Testergebnisse orientiert sich am psychologischen Normbegriff. Bei sämtlichen Testwerten handelt es sich um Prozentränge (PR) im Vergleich zur Normstichprobe. Dabei wird hier auf eine repräsentative Stichprobe der Normalbevölkerung zugegriffen. Werte, die um nicht mehr als eine Standardabweichung vom Mittelwert abweichen (Prozentränge ab 16 bis 84), werden grundsätzlich als normgerecht interpretiert. Der Prozentrang (PR) gibt an, wie viele Prozent der Vergleichsgruppe einen geringeren oder maximal gleich hohen Testwert wie die/der Untersuchte erzielen. Für die Beurteilung der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit werden zusätzlich zum Prozentrangvergleich der Leistungstestergebnisse Resultate aus der Verhaltensbeobachtung sowie der Exploration berücksichtigt. Ebenso werden für die Beurteilung der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung zusätzlich zu den Ergebnissen der standardisierten Persönlichkeitstestverfahren auch die Befunde aus Exploration und Verhaltensbeobachtung herangezogen.

Untersuchungsfähigkeit:
Die/der Untersuchte gab vor Beginn der Untersuchung in einem Fragebogen zur Befindlichkeit an, sich körperlich und geistig in der Lage zu fühlen, die Untersuchung zu absolvieren, und bestätigte dies per Unterschrift. Ebenso wurde zum Ausschluss einer Alkoholisierung (mehr als 0,05 mg/1 AAK) eine Überprüfung der Atemluft mittels geeigneten Gerätes (Alkomaten) durchgeführt. Gegebenenfalls wurde auch das Sprachverständnis abgeklärt.

Identität:
Die Identität der/des Untersuchten wurde durch Vorlage eines amtlichen Lichtbildausweises überprüft.

Vorgeschichte laut Angabe des Untersuchten:

Der Untersuchte wurde über die Bedeutung des gegenständlichen Explorationsgespräches und die Verwendung seiner Angaben informiert. Basierend auf den Angaben des Untersuchten wird Folgendes festgehalten:

SCHULISCHE UND BERUFLICHE ENTWICKLUNG:
Der 19-jährige Untersuchte habe nach der Pflichtschule 2019 eine Lehre zum Hochbauer begonnen, habe diese aber im selben Jahr aufgrund einer Gefängnisstrafe unterbrechen müssen (näheres s. „Strafen außerhalb des Straßenverkehrs"). Von 2021 bis 2023 habe er seine Lehre bei der Firma H abgeschlossen und sei danach zur Firma H und F gewechselt, wo er derzeit eine Spezialausbildung zum Kanalinspektor mache.

SOZIALER UND FAMILIÄRER BEZUG:
Herr C sei ledig, kinderlos und wohne bei seinen Eltern. Er habe noch 2 Brüder und eine Schwester. Das Verhältnis zu allen wird als sehr gut bezeichnet. Seine Familie wisse über alles Bescheid und hätte ihn immer unterstützt und geholfen. In seiner Freizeit fahre er mit dem Fahrrad, „bin mehr Radfahrer als Autofahrer“ und spiele Basketball. Außerdem

engagiere er sich ehren amtlich beim Verein „N", wo er Beratungen, „Face-to-Face-Gespräche" und Workshops für straffällige Jugendliche mache.

BISHERIGE VERKEHRSTEILNAHME:
Der Untersuchte habe 12/22 die LB für die Klasse B erworben. Seine Gesamtfahrpraxis schätze er auf ca. 20.000 Km. Unfälle oder LB-Entzüge werden verneint. Abgesehen von den im Abschnitt „Untersuchungsanlass" angeführten Delikten habe es keine weiteren Verkehrsstrafen gegeben.

UNTERSUCHUNGSANLASS:
Herr C wird zur heutigen VPU vorstellig, weil die Fahreignung überprüft werden soll. Er ist aktuell im Besitz einer gültigen LB und es habe auch bisher noch keinen LB-Entzug gegeben. Er könne nicht erklären, warum sein Fall beim Amtsarzt gelandet ist und warum er eine VPU machen müsse. Eine amtsärztliche Zuweisung liegt nicht vor, die Anordnung einer VPU wird dem Bescheid entnommen. Ebenfalls im Bescheid sind insgesamt 4 aktenkundige Delikte angeführt, der Untersuchte ist noch in der Probezeit (abweichend vom Bescheid, werden die Delikte hier in chronologischer Reihenfolge angeführt):
1. Delikt (Do., 16.02.2023): Er sei um ca. 22:00 Uhr auf der Überführung Wankmüllerhofstraße zu schnell gefahren und sei Ecke K./W mit überhöhter Geschwindigkeit von der Polizei angehalten worden. Die genaue Übertretung
wisse er nicht mehr, „ich war etwas zu schnell (...) 10 Km/h (...) ich habe nie eine Strafe erhalten". Eine Nachschulung sei angeordnet und die Probezeit verlängert worden. Nachgefragt, warum er zu schnell gewesen sei, meinte er, er habe jemanden überholt.
2. Delikt (Sa., 19.02.2023): Um ca. 23:30 sei er von T kommend auf der S-straße Richtung L unterwegs gewesen und sei Höhe Stadtfriedhof (erlaubte Höchstgeschwindigkeit 70 Km/h) mit 108 Km/h erwischt worden. Die Polizei sei mit der
Radarpistole gestanden und ein Streifenwagen sei ihm dann nachgefahren und habe ihn angehalten. Er habe nicht bemerkt, dass er zu schnell gewesen sei, „ich war chillig unterwegs, hab nicht auf den Tacho geschaut". Es sei (wieder?) eine Nachschulung angeordnet und die Probezeit verlängert worden. Die Nachschulung für diese ersten zwei Delikte habe er 06/23 absolviert.
3. Delikt (Mo., 10.04.2023): Dieses Delikt habe nicht er selbst verschuldet, sondern ein Freund sei mit seinem Auto gefahren und der sei in der Franckstraße in einen Rotlichtblitzer gefahren. Er sei im Rahmen der Lenkererhebung mit diesem Freund persönlich bei der Polizeiinspektion Nitzschestraße gewesen und der Freund habe eine Aussage gemacht. Warum ihm dieses Delikt trotzdem angelastet wird, wisse er nicht.
4. Delikt (Fr,, 21.04.2023): Um ca. 16:00 Uhr sei er auf der S-Straße stadtauswärts unterwegs gewesen, ein Freund habe sich einen Mercedes x gemietet, den er ausprobiert habe. Bei einer Kreuzung habe er links abbiegen wollen, es habe beim Einfahren in die Kreuzung gerade von „grün-blinkend" auf „gelb" umgeschaltet und er sei in der Kreuzung zum Stillstand gekommen, weil ein Lieferbus vor ihm gestanden sei, der nicht abgebogen sei. Mittlerweile habe die Ampel auf „rot" umgeschaltet, der Lieferwagen sei immer noch gestanden, er habe ihn angehupt, weil der Querverkehr bereits anfahren sei. Zusätzlich habe das Auto eine „Fehleranzeige" angezeigt. Schließlich habe er das Abbiegemanöver noch ausführen können, aber es sei eben schon „rot" gewesen. Eine Zivilstreife habe das beobachtet und sei ihm nachgefahren. Da das Auto eine Fehlermeldung angezeigt habe, sei er nach dem Abbiegevorgang rechts herangefahren und habe das Auto angehalten. Außerdem habe er die Zivilstreife bereits bemerkt „und ich wollte den Beamten einen

Gefallen tun und gleich stehenbleiben" . Diesbezüglich sei es zur Diskussion gekommen, weil er unerlaubterweise dort angehalten haben. Bei der Lenker- und Fahrzeugkontrolle habe sein Freund den Zulassungsschein nicht dabeigehabt, weswegen dieser zu seinem Auto gehen habe müssen, um ihn zu holen. Das habe etwa 20 Minuten gedauert, „ich habe den Polizisten gesagt, sie können eh fahren, ich bringe ihn dann zum Posten, aber die wollten nicht fahren" . Es sei erneut eine Nachschulung angeordnet worden und die Probezeit sei erneut verlängert worden. Die Nachschulung für die Rotlichtdelikte beginne Ende Oktober 2023.

GEBRAUCH VON ALKOHOL:
Zu den Alkoholkonsumgewohnheiten befragt gibt der Untersuchte an, ganz selten Alkohol zu trinken. Mehr wie 2-3 Trinkanlässe pro Jahr gebe es nicht.

DROGEN:
Früherer oder aktueller Drogenkonsum wird negiert.

GESUNDHEIT/MEDIKAMENTE:

Erkrankungen:	keine.
Operationen:	Als Kind sei er an einer Niere operiert worden; näheres könne nicht berichtet werden.
Verletzungen	Nein
Behinderungen:	Nein
Medikamente:	keine.
Zigaretten:	40-60 Zigaretten pro Tag

STRAFEN AUSSERHALB DES STRASSENVERKEHRS:
Herr C sei 12/2022 zu 24 Monaten Haft verurteilt worden, die er zur Gänze abgesessen habe. Er sei Anführer einer kriminellen Bande gewesen die im Zeitraum 2017-2019 mehrere verschiedene Straftaten verantwortet habe. Es seien insgesamt 15 Anklagepunkte verhandelt worden, „fast alles bis auf Vergewaltigung“ , darunter Raub, Diebstahl, Körperverletzung u.a. Schließlich sei er nur in einem Punkt für schuldig gesprochen worden (Gründung kriminelle Vereinigung §278 StGB). Während der Haft
habe er viel über alles nachgedacht und habe seine Weltanschauung verändert. Mit den Taten habe er Macht demonstrieren wollen, er habe Dokus angeschaut, wo es um „Glans" gegangen sei, die mit Gewalt Macht ausüben und das habe er nachahmen wollen, „ich habe Leute mit ihren fetten Autos fahren sehen und wollte das auch haben (...) heute ist mir klar, dass man sich das erarbeiten muss (...) ich war damals ja noch ein Kind". Der Sinneswandel habe ihn auch motiviert, sich beim Verein „N" zu engagieren um Jugendliche auf den „richtigen Weg" zu bringen.

Bewertung der Testbefunde zu den fahrverhaltensrelevanten Einstellungen und Persönlichkeitstests sowie der Exploration

IVPE-R:
Beim IVPE-R zeigen sich eine durchschnittliche psychische Stabilität, Selbstkontrolle, Verantwortungsbewusstsein und Risikovermeidung.

WRBTV:
Die verkehrsbezogene Risikobereitschaft ist durchschnittlich.

AVIS:
Unauffällig.

FFT:
In oder unter der Norm, daher unauffällig.

Exploration und Verhaltensbeobachtung:
In der Begutachtung präsentiert sich eine wache, orientierte und übermäßig angepasst wirkende Person, die ein der Untersuchungssituation jedoch insgesamt angemessenes Verhalten zeigt. Die Bearbeitung der Leistungs- und Persönlichkeitstests erfolgt ungewöhnlich schnell. In der Deliktanalyse wird von insgesamt 4 Delikten (schwerer Verstoß während der Probezeit gern. §4 Abs. 3 FSG) innerhalb von nur 2 Monaten berichtet. Das erste Delikt fand bereits 2 Monate nach Erwerb der LB statt. Die Angaben zu den Delikten sind zum Teil nicht nachvollziehbar und schlüssig (z.B. Delikt 1 Geschwindigkeitsübertretung Wankmüllerhofstr.: angeblich nur geringe Überschreitung von 10 Km/h und keine Strafe erhalten, trotzdem sei eine Nachschulung angeordnet und die Probezeit verlängert worden oder Delikt 3 Lenkererhebung Rotlicht: der Freund sei als Fahrer angegeben worden, trotzdem habe er die Strafe erhalten und eine Nachschulung angeordnet bekommen) und scheinen im Sinne der sozialen Erwünschtheit dargestellt. Überhaupt wird die eigene Fahrervorgeschichte nur oberflächlich berichtet. Im Explorationsgespräch zeigt sich ein geringes Problembewusstsein, ein extemales Attributionsmuster (die Situation / die Umstände sind ursächlich für die Delikte) sowie ein geringes Verantwortungsbewusstsein. Verkehrspsychologisch besonders problematisch wiegt der Umstand, dass der Untersuchte trotz negativer Erlebnisse und wider besseres Wissen wiederholt und in kurzen Zeitabständen massiv gegen Verkehrsvorschriften verstoßen hat, was einerseits für eine mangelnde Bereitschaft aus eigenen Fehlverhalten zu lernen spricht, andererseits dafür, dass der Untersuchte eine geringe Normen- und Regelakzeptanz sowie einen Mangel an Selbststeuerungskompetenzen aufweist. Im Normalfall kann man davon ausgehen, dass Probeführerscheinbesitzer ein besonderes Interesse daran haben, nicht erheblich gegen Verkehrsvorschriften zu verstoßen. Sollte es dann tatsächlich passieren, dass man ein schweres Delikt begangen hat, so wird man im Normalfall eine - zumindest temporäre - Verhaltensänderung einleiten, um weitere negative Konsequenzen zu vermeiden. Im vorliegenden Fall sind keinerlei Veränderungsbemühungen erkennbar. Aufgrund der kurzen LB-Besitzdauer kann das deviante Verkehrsverhalten nicht hinreichend durch eine Entwicklung problematischer Verhaltensgewohnheiten über die Zeit erklärt werden. Vielmehr liegt der begründete Verdacht nahe, dass Herr C generell eine verminderte Anpassungsfähigkeit oder -bereitschaft im Straßenverkehr aufweist. Im Sinne der Leitlinien zur Fahreignungsbegutachtung ist im gegenständlichen Fall die Hypothese V2 (verminderte Kontroll- und Anpassungsfähigkeit) anzunehmen (Begutachtungsleitlinien, Schubert et al., 2022). Der Verdacht auf eine verminderte Kontroll- und Anpassungsfähigkeit wird auch durch die kriminelle Vorgeschichte gestützt. Kritisch ist das Motiv zu sehen, dass 2019 zur Verurteilung geführt hat („Machtausübung"),
es ist nicht anzuschließen, dass dieses Motiv auch für das Fehlverhalten im Straßenverkehr handlungsleitend ist. Weiters zeigt sich eine jugendliche Unbekümmertheit. Hier treffen

mehrere Risikofaktoren zusammen (persönliche, situative Auslöser, mentalitätsspezifische Faktoren, Jugendlichkeitsrisiko, Fremdattribution, Missachtung von Regeln und Normen; vgl. Modell des devianten Verkehrsverhaltens, Raithel, 2012, S.20). Herr C betont zwar, dass über diese 4 aktenkundigen Delikte hinaus keine weiteren devianten Verhaltensweisen gezeigt worden seien. Dies kann zwar nicht widerlegt werden, scheint aber vor dem Hintergrund der Entdeckungswahrscheinlichkeit von derartigen Verkehrsverstößen nur sehr unwahrscheinlich (1:1.000 bis 1:1.500 bei Geschwindigkeitsüberschreitung; Raithel & Widmer, 2012, Deviantes Verkehrsverhalten, S.52). Zudem geht die verkehrspsychologische Fachliteratur davon aus, dass beobachtete Verkehrsauffälligkeiten - im Normalfall - ein repräsentativer Teil des Verhaltens sind, das die betroffene Person bereits sehr oft im Straßenverkehr gezeigt hat (Ludwig, 2017, Verkehrstherapie, S. 102). Legt man diese Annahmen zugrunde, muss man davon ausgehen, dass Herr C permanent solche und ähnliche Verhaltensweisen gezeigt hat und - unbehandelt - auch künftig zeigen wird. Eine selbstkritische, reflektierte Auseinandersetzung mit der (Fahrer-)Vorgeschichte lässt sich bisher vermissen. Weiterhin lässt sich auch keine substanzielle und intrinsisch motivierte Einstellungs- und Verhaltensänderung erkennen. Strategien, um künftige Verkehrsauffälligkeiten zu vermeiden, können nicht genannt werden bzw. kann die postulierte Vorsatzbildung und Verhaltensänderung nicht angemessen begründet werden, was keine Stabilität erwarten lässt. Somit können erneute Verkehrsauffälligkeiten aus derzeitiger Sicht nicht mit der notwendigen Sicherheit ausgeschlossen werden (vgl. die Angaben des Untersuchten in der Vorgeschichte).

Zusammenfassung der Befunde/Gutachten

In den kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen finden sich mehrere Schwächen: Reaktionsverhalten (DT: überdurchschnittlich viele Fehlreaktionen, PR=6; RT: unterdurchschnittliche Reaktionsfähigkeit, PR=13), Konzentrationsvermögen (COG: unterdurchschnittliche Sorgfaltsleistung; Treffer PR=17 und korrekte Zurückweisungen PR=12) und schlussfolgerndes Denken (AMT: PR=4). Die übrigen Leistungsdimensionen sind zwar normgerecht ausgeprägt, insgesamt zeichnet sich jedoch - insbesondere vor dem Hintergrund des Alters des Probanden - eine Kumulation der Mängel ab, die gesamtgesehen nicht mehr kompensierbar sind. Somit ist derzeit die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit nicht im ausreichenden Maße gegeben.

Problematisch und in Summe eignungsausschließend zeigt sich auch die Befundlage zur Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. In der testmäßigen Selbstbeschreibung beschreibt sich Herr C grundsätzlich als verantwortungsbewusst, psychisch stabil, kontrolliert und risikovermeidend. Aggressive Tendenzen sind weder testmäßig noch explorativ zu erkennen. Diese verfahrensmäßig gemessenen Persönlichkeitsausprägungen lassen sich in der Exploration z.T. nicht verifizieren und dürften auch in der bisherigen Fahrervorgeschichte zu wenig wirksam geworden sein. Neben der kriminellen Vorgeschichte zeigen sich auch hinsichtlich Straßenverkehrs massive Auffälligkeiten. Bereits 2 Monate nach Führerscheinerwerb wurden insgesamt 4 schwere Verstöße in der Probezeit aktenkundig (2x Geschwindigkeit, 2x Rotlichtmissachtung). Aufgrund der geringen Entdeckungswahrscheinlichkeit ist anzunehmen, dass derartiges deviantes Verkehrsverhalten noch öfters gezeigt wurde. Auffällig ist vor allem die Tatsache, dass sich Herr C in der Probezeit befindet und trotz wiederholter negativer Konsequenzen keine

substanzielle Einstellungs- und Verhaltensänderung initiiert hat. Dies spricht für eine verminderte Anpassungsfähigkeit oder zumindest für eine geringe Anpassungsbereitschaft. Die Delikte werden zudem überwiegend extemal attribuiert, Delikteinsicht ist nur rudimentär erkennbar. Eine selbstkritische, reflektierte und problembewusste Auseinandersetzung mit der eigenen Vorgeschichte lässt sich bisher vermissen. In der Zusammenschau treffen beim Untersuchten mehrere Risikofaktoren zusammen (persönliche, situative Auslöser, mentalitätsspezifische Faktoren, Jugendlichkeitsrisiko, Fahranfängerrisiko, Fremdattribution, Missachtung von Regeln und Normen), die gesamtgesehen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit begründen. Damit es nicht zu weiteren erheblichen Verstößen gegen die verkehrsrechtlichen Vorschriften und zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit kommt, die der Allgemeinheit nicht zugemutet werden kann, dürfen also nicht nur oberflächliche Vorsatzbildungen erfolgt sein (angepasste Fahrweise bis alle Nachschulungen erledigt und das amtsärztliches Gutachten erstellt ist), sondern es müssen die Grundzüge und Ursachen der Fehleinstellungen und der eigenen Lerngeschichte erkannt, die Einstelllungen und das Verhalten ausreichen geändert, stabile neue Gewohnheiten gebildet und vorhandene Leistungsmängel korrigiert bzw. kompensiert worden sein. Nachreifungsprozesse sind darüber hinaus notwendig. Insgesamt betrachtet ist somit bis zu einer zeitlich stabilen und motivational gefestigten Verhaltens- und Einstellungsänderung die Wahrscheinlichkeit für weitere Delikte im Straßenverkehr deutlich erhöht, sodass zum gegebenen Zeitpunkt nicht von einer ausreichenden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung gesprochen werden kann.

Vom Standpunkt verkehrspsychologischer Begutachtung ist

M C

zum Lenken von Kraftfahrzeugen der FS-Klassen AM, B

derzeit nicht geeignet.

Bemerkung/Anmerkung:
Die Befundlage zeigt, dass der behördlich angeordnete Nachschulungskurs für verkehrsauffällige Kraftfahrer jedenfalls durch weitere Maßnahmen (z.B. Verkehrstherapie) ergänzt werden sollte, um die Eignungsvoraussetzungen wiederherzustellen. Eine psychiatrische Abklärung zum Ausschluss psychischer Störungen wird empfohlen. Eine Wiedervorstellung zur Überprüfung der geänderten Eignungsvoraussetzungen ist daher erst nach einer erfolgreichen (und belegbaren) Aufarbeitung der Fahrervorgeschichte und einer ausreichend langen Zeitdauer, in der sich die Verhaltensänderung stabilisieren kann, zielführend.

Für die Untersuchungsstelle:
Verkehrspsychologin gen. § 20 FSG-GV […]“

Die Zusammenfassung des amtsärztlichen Gutachtens vom 29. November 2023 lautet:

„Die amtsärztliche Untersuchung von Hr. C M erfolgte aufgrund einer Zuweisung seitens der Behörde nach mehreren Auffälligkeiten im Straßenverkehr (4 Delikte) in der Probezeit.
1) 16.02.2023 - Geschwindigkeitsüberschreitung
2) 19.02.2023 - Geschwindigkeitsüberschreitung
3) 10.04.2023 - Rotlicht nicht beachtet
4) 21.04.2023 - Rotlicht nicht beachtet
Weiters:
LG- Linz vom 24.01.2020 Freiheitsstrafe bedingt auf 3 Jahre wegen Raub.
LG-Linz 12.04.2021 Freiheitsstrafe von 2 Jahren wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung, Raub, Diebstahl,
Nötigung, unbefugtem Gebrauch von Fahrzeugen und Urkundenunterdrückung.
Insgesamt liegen 37 verwaltungsstrafrechtliche Vorbemerkungen vor.

Er gibt an keine Medikamente einnehmen zu müssen. Alkohol und Drogen werden negiert.

Einer verkehrspsychologischen Untersuchung vom Kuratorium für Verkehrssicherheit ist zu entnehmen, dass sich im Rahmen der Austestung der kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen Schwächen im Reaktionsverhalten (überdurchschnittlich viele Fehlreaktionen), unterdurchschnittliche Reaktionsfähigkeit, im Konzentrationsvermögen (unterdurchschnittliche Sorgfaltsleistung) und schlussfolgerndes Denken zeigen.

Die übrigen Leistungsdimensionen sind zwar normgerecht aber es zeigen sich insbesondere im Hintergrund des Alters des Probanden eine Kumulation der Mängel, die nicht mehr kompensierbar sind.

Die kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit ist somit nicht gegeben.

Problematisch und in Summe eignungsausschließend zeigt sich auch die Befundlage zur Bereitschaft zur Verkehrsanpassung. Massive Auffälligkeiten im Straßenverkehr sind aktenkundig.

Trotz wiederholter negative Konsequenzen ist keine substantielle Einstellung und Verhaltensänderung vorherrschend.

Dies spricht für eine verminderte Anpassungsfähigkeit oder einer geringen Anpassungsbereitschaft

Eine selbstkritische, reflektierte und problembewusste Auseinandersetzung ist nicht verifizierbar.
Es müssen Grundzüge und Ursachen der Fehleinstellungen und der eigenen Lerngeschichte erkannt werden, die Einstellungen und das Verhalten ausreichend geändert und eine stabile neue Gewohnheit gebildet und vorhandene Leistungsmängel korrigiert bzw. kompensiert werden. Insgesamt liegt keine ausreichende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung vor.

Der Betreffende ist derzeit nicht geeignet zum Lenken von Kraftfahrzeugen der Klassen AM und B.

Befund Würdigung:
Aufgrund dieser dargelegten Schwächen im Rahmen der funktionalen Voraussetzungen sowie Bereitschaft zur Verkehrsanpassung ist amtsärztlicherseits die gesundheitliche Nichteignung zu empfehlen.

Es ist eine entsprechende Regeneration der funktionalen Voraussetzungen zu fordern, darüber hinaus eine Auseinandersetzung mit der Vorgeschichte, eine Einstellungs- und Verhaltensänderung vor Wiedervorstellung einer verkehrspsychologischen Testung."

II.3. Beweiswürdigung

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem vorliegenden Akt, insbesondere den im Akt erliegenden medizinischen Unterlagen.

Die verkehrspsychologische Stellungnahme zeigt – neben der nach dem Verkehrspsychologen nicht ausreichend gegebenen Bereitschaft zur Verkehrsanpassung - gravierende Defizite in verschiedenen wesentlichen Bereichen der kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen, im Wesentlichen gravierende Schwächen im Bereich des Reaktionsverhaltens, eine unterdurchschnittliche Sorgfaltsleistung beim Konzentrationsvermögen und Schwächen beim schlussfolgernden Denken. Der Verkehrspsychologe sieht aufgrund der Kumulation der Mängel eine fehlende Kompensierbarkeit und damit eine aktuell nicht gegebene kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit.
Daneben stellte der Verkehrspsychologe ein Fehlen der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung fest.

Der VPS haften keine erkennbaren Mängel an. Die VPS wurde von einer dazu ermächtigten Stelle erstellt und mittels eines etablierten Systems ausgewertet.

Im Hinblick auf das Fehlen der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung sind die Ausführungen des Psychologen nachvollziehbar und schlüssig. Der Verkehrspsychologe stellt dar, dass der Bf trotz seiner Vorgeschichte keine selbstkritische, reflektierte und problembewusste Auseinandersetzung mit dieser zeigt. Gesamthaft sieht er eine Gefährdung der Verkehrssicherheit gegeben.
Diese Darlegungen werden nachvollziehbar mit der erforderlichen, jedoch nicht feststellbaren, Selbstreflexion begründet.

Auch angesichts der Darlegungen in der Beschwerde, die eine Verhaltensänderung beim Bf suggeriert, aber auch aufgrund des Umstandes, dass die fehlende Bereitschaft zur Verkehrsanpassung bei derartig jungen Menschen eher ungewöhnlich ist, wurde dem Bf vom Gericht die Möglichkeit eingeräumt, binnen

6 Wochen ab Zustellung, sohin bis zum 11. April 2024, eine neue verkehrspsychologische Stellungnahme beizubringen.
Von dieser Möglichkeit hat der Bf hat keinen Gebrauch gemacht, weshalb mangels Mitwirkung des Bf am Verfahren mit den ursprünglichen Ergebnissen das Auslangen gefunden werden muss.

Der Bf äußert sich zu den beiden im Akt erliegenden Gutachten (VPS und Amtsärztliches Gutachten) mit keinem Wort und tritt diesen vor allem nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen, sondern macht nur geltend, dass ihm die Gutachten nicht zur Kenntnis gebracht worden seien. Die vier schweren Verkehrsverstöße innerhalb der Probezeit, die zur zwingenden Anordnung einer verkehrspsychologischen Untersuchung geführt haben, werden zugestanden.

Das amtsärztliche Gutachten fußt alleine auf der VPS und gibt diese wieder. Der Bf äußert sich zum Inhalt aber nicht, vor allem nicht zum festgestellten Fehlen der kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit.

Die Bf ist diesen Gutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, hat keine geeigneten Beweisanträge gestellt und hat durch Nichtbeinbringung einer neuen VPS nicht ausreichend am Verfahren mitgewirkt.

III. Rechtsgrundlagen

Gemäß § 3 Abs 1 Z 3 FSG darf eine Lenkberechtigung nur Personen erteilt werden, die gesundheitlich geeignet sind, ein Kraftfahrzeug zu lenken.

Gemäß § 24 Abs 1 FSG ist Besitzern einer Lenkberechtigung, bei denen die Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs. 1 Z 2 bis 4) nicht mehr gegeben sind, von der Behörde entsprechend den Erfordernissen der Verkehrssicherheit die Lenkberechtigung zu entziehen oder die Gültigkeit der Lenkberechtigung durch Auflagen, Befristungen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen einzuschränken.

Gemäß § 25 Abs 2 FSG ist bei einer Entziehung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung die Dauer der Entziehung auf Grund des gemäß § 24 Abs 4 eingeholten Gutachtens für die Dauer der Nichteignung festzusetzen.

Gemäß § 3 Abs 1 Führerscheingesundheitsverordnung (FSG-GV) gilt als zum Lenken von Kraftfahrzeugen einer bestimmten Fahrzeugklasse im Sinne des § 8 FSG gesundheitlich geeignet, wer für das sichere Beherrschen dieser Kraftfahrzeuge und das Einhalten der für das Lenken dieser Kraftfahrzeuge geltenden Vorschriften

1. die nötige körperliche und psychische Gesundheit besitzt,

2. die nötige Körpergröße besitzt,
3. ausreichend frei von Behinderungen ist und
4. aus ärztlicher Sicht über die nötige kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit verfügt.

IV. Rechtliche Beurteilung

IV.1. Nach den dargestellten Bestimmungen stellt das Vorhandensein der nötigen kraftfahrspezifischen Leistungsfähigkeit eine wesentliche Voraussetzung für das Vorliegen der gesundheitlichen Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen dar. Alle vier Voraussetzungen des § 3 Abs 1 FSG-GV müssen kumulativ vorliegen, um von der gesundheitlichen Eignung im Sinne des § 8 FSG ausgehen zu können.

Beim Bf hat sich nach den Feststellungen ergeben, dass die erforderliche kraftfahrspezifische Leistungsfähigkeit (neben einer nicht ausreichenden Bereitschaft zur Verkehrsanpassung) derzeit nicht gegeben ist, sodass die Erteilungsvoraussetzungen des § 3 Abs 1 FSG, insbesondere jene der Z 4, nicht mehr vorliegen.

§ 24 Abs 1 FSG ordnet für diesen Fall, bei Wegfallen einer der Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung (§ 3 Abs 1 Z 2 bis 4), je nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, die Entziehung der Lenkberechtigung oder deren Einschränkung an.
Das Beherrschen von Kraftfahrzeugen ist für die Verkehrssicherheit essentiell. Beim Bf hat sich ergeben, dass erhebliche Defizite bei wesentlichen kraftfahrspezifischen Leistungsfunktionen etwa bei der Reaktionsfähigkeit, der Sorgfaltsleistung und beim schlussfolgernden Denken. Gerade die Reaktionsfähigkeit ist im Straßenverkehr von besonderer Bedeutung, weil ausreichend rasches und sicheres Reagieren vor allem bei unvermutet und plötzlich auftretenden Gefahren von besonderer Wichtigkeit ist.

Da es sich hiebei um ganz grundlegende Leistungsparameter handelt, kann die Lenkberechtigung des Bf auch nicht eingeschränkt belassen werden. Gefahrenlagen, die ein schnelles und koordiniertes Ausgleichen erfordern können jederzeit Auftreten und finden auch häufig statt (unvermittelt auf die Fahrbahn tretende Kinder, Wildwechsel, etc.).

Die belangte Behörde hat die Lenkberechtigung der Bf daher zu Recht entzogen.

IV.2. Zum weiteren Vorbringen des Bf

IV.2.1. Der Bf geht vom Vorliegen eines Verfahrensmangels aus, weil ihm die Behörde die Ermittlungsergebnisse nicht zur Kenntnis gebracht hat.

Dem Bf ist dem Grunde nach Recht zu geben, dass die Behörde verpflichtet gewesen wäre, ihn darauf hinzuweisen, dass sie Gutachten eingeholt hat und welche Ergebnisse diese erbracht haben. Die Behörde hätte ihm auch eine ausreichende Frist zur Stellungnahme einräumen müssen.

Die belangte Behörde hätte dem Bf allerdings nicht, wie dieser darlegt, die Gutachten übermitteln müssen.

„Dem im § 45 Abs 3 AVG enthaltenen Anspruch auf rechtliches Gehör ist schon dann entsprochen, wenn die Behörde das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens der Partei zur Kenntnis bringt und ihr Gelegenheit gibt, sich hiezu zu äussern. […]“ (vgl. bereits VwGH 28.11.1956, GZ: 0177/54; zuletzt 28.05.2020, Ra 2019/11/0135)

Daraus kann der Bf aber nichts für sich gewinnen, weil der Bf im angefochtenen Bescheid über die Ermittlungsergebnisse in Kenntnis gesetzt wurde und Gelegenheit gehabt hätte, sich in der Beschwerde zu diesen Unterlagen zu äußern.

IV.2.2. Soweit der Bf in seiner Beschwerde nun seinen erfolgreichen beruflichen Werdegang schildert und damit zum Ausdruck bringen will, dass mit seiner Reintegration (O-Ton) in die Gesellschaft auch seine Bereitschaft zur Verkehrsanpassung wiedererlangt wurde, übersieht der Bf, dass wesentlicher Grund für die Entziehung der Lenkberechtigung das Fehlen ausreichender kraftfahrspezifischer Leistungsfunktionen ist. Wie bereits dargelegt, hat der Bf die Gelegenheit, binnen der ihm gesetzten Frist (und bis zur Entscheidung) eine neue VPS beizubringen, verstreichen lassen.

IV.3. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes rechtfertigen weder berufliche, wirtschaftliche, persönliche noch familiäre Schwierigkeiten und Nachteile, welche mit der Entziehung der Lenkberechtigung verbunden sind, aus Gründen des öffentlichen Interesses eine andere Beurteilung (VwGH 30. Mai 2001, 2001/11/0081). Auf derartige Gründe ist nach der höchstgerichtlichen Judikatur nicht Bedacht zu nehmen. Bei der Entziehung der Lenkberechtigung handelt es sich um eine Schutzmaßnahme im (primären) Interesse anderer Personen (VwGH 22. Oktober 2002, 2001/11/0108).

IV.4. Nach dem Gesagten, ist der Beschwerde des Bf daher keine Folge zu geben.

Die Lenkberechtigung der Bf wurde von der belangten Behörde im Ergebnis zu Recht entzogen.

V. 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. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. 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. Pohl