

ÖVG-Form:

„Lösungen gegen die Regelungswut – Teil 1:
Eisenbahnkreuzungsverordnung“

„Eisenbahnkreuzungsverordnung
– überbordende Bürokratie?“

RA MMag. Dr. Eduard Wallnöfer

Wien, 26.06.2018

- „Ein Schritt zurück“:
 - Was ist Bürokratie?
 - Wofür dient die Eisenbahnkreuzungsverordnung?
- Frage-/Problemstellungen aus der Praxis (Auszug)
- Überbordender Bürokratismus?
- Diskussion

– Was ist Bürokratie?

- „Herrschaft der Beamten“;
- Positiv besetzt: „Formen von willkürlichen Entscheidungen werden ausgeschlossen, weil sich alle an die gleichen und rational begründeten Spielregeln bzw. Gesetze (eine gesetzte Ordnung) halten müssen.“ (Max Weber)
- Richtige Fragestellung hier: „Bürokratismus“?

– Bürokratismus?

- Übersteigerung der Bürokratie: „Bürokratismus“.
- Bürokratisch überzogene Handlungsorientierung, die
 - die Vorschrift über den Menschen stellt und
 - ihn weitgehend als Objekt behandelt.
 - „Polizeiliche“ Bevormundung des Volkes.

→ **Rechtfertigt der Zweck die Regelungsdichte?**

- **Zweck der EisenbahnkreuzungsVO** (Auszug)
 - Schutz der „Nutzer von Eisenbahnkreuzungen“:
 - Fußgänger;
 - Radfahrer;
 - Kfz-Verkehr;
 - Lkw-Verkehr;
 - landwirtschaftlicher Verkehr;
 - uam.
 - Schutz der „Eisenbahn“:
 - Passagiere;
 - Mitarbeiter.
- **Schutz von Gesundheit, Leib und Leben sowie Eigentum!**
- **Hochwertigste Schutzgüter rechtfertigen hohen Schutzstandard!**

– **Brennpunkt: Novellierung der EisbKrV 2012**

- **Änderungsforderungen von Eisenbahnunternehmen (Auszug)**
 - Überprüfung – Anpassung an die örtlichen Verhältnisse während aufrechten Bescheides? Bestandsschutz? (§ 9)
 - Abstimmung mit den zuständigen Straßenbehörden/-haltern iSd Sicherung von Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen (vgl § 22) → Optimierung der Sicherheit durch wechselseitige Maßnahmen – offene Klärung der Kostentragung erforderlich;
 - Evaluierung der akustischen Signalgebung.
 - Berücksichtigung der „Entwicklung des Verkehrsaufkommens“ → erhöhte Lichtzeichenerfordernisse (mit praktikablen Bezugswerten für relevante Jahres-DTV).
 - Strikte Umsetzung der 60 s-Regel samt Lichtzeichenerfordernissen auch bei schwach frequentierten Eisenbahnübergängen erforderlich?
 - Zulässigkeit einer erweiterten „Sicherung durch Bewachung“.

- **Brennpunkt: Novellierung der EisbKrV 2012** (Auszug)
 - Änderungsforderungen von Eisenbahnunternehmen iS Planungs-, Finanzierungs- und Investitionssicherheit (Auszug)
 - Verlängerung der Übergangsfristen auf 25 Jahre (Bestandsschutz).
 - Klarstellung der Übergangsbestimmungen (§§ 102 – 104):
 - Überprüfungs- (max 12 Jahre) und
 - Anpassungssystematik (max 17 Jahre) ist jedenfalls iSe Planbarkeit eindeutig auszudefinieren.
 - Reduktion des bürokratischen Normaufwandes durch stärkere Fokussierung auf Ver- und Gebote iSd **Eigenverantwortung**: §§ 96ff EisbKrV.

→ Entscheidung:

- Wie hoch muss der Schutzstandard sein?
- Wie viel Eigenverantwortung ist zumutbar?

- **Brennpunkt: Nicht-öffentliche Eisenbahnkreuzungen**
 - § 47a stellt eine klare rechtsdogmatische Schwachstelle dar:
 - Unklare Einordnung (hoheitlich, zivilrechtlich);
 - Rechtsschutz über die Zivilgerichte?
 - Vgl etwa 4 Ob 174/17t, 5 Ob 30/14v.
 - Massive Unsicherheit über die Zulässigkeit von Inhalten in Benützungsbedingungen.
 - Tendenz der Jud zur mangelnden einseitigen Beschränkbarkeit von (zivil- oder öffentlich-rechtlichen) Bestandsrechten zu Gunsten von eisenbahnrechtlichen Schutzstandards.
- Novellierung des § 47a EisbG 1957 unabdingbar.
- **Entscheidung:**
 - Hoheitliche Verfügung (günstiger Weise unter Einordnung in § 49 EisbG oder ein Bescheidverfahren) ODER
 - einseitige zivilrechtliche Änderungsberechtigung (Problem: Rechtsschutz).

- **Brennpunkt: Nicht-öffentliche Eisenbahnkreuzungen**
 - Trotz weitgehender Entwurfsversion fehlt für nicht-öffentliche EK weiterhin eine rechtsverbindliche Norm (in VO-Form):
 - Massive Rechtsunsicherheit für Eisenbahnunternehmen hinsichtlich des anwendbaren Schutzstandards („Stand der Technik“) → Haftungsfragen bei Belassung des Bestandes in Ansehung der EisbKrV.
 - VO-Entwurf versucht insbesondere im Zusammenhang mit Beschränkungen pragmatischer und ökonomische Lösungen.

- **Entscheidung:**
 - Wie hoch muss der Schutzstandard sein?
 - Wie viel Eigenverantwortung ist zumutbar (Ge- und Verbote)?
 - Wie viel Belastung für den Berechtigten soll zugelassen werden?

- **Brennpunkt: Auflassung von Eisenbahnkreuzungen**
 - Gesetzliche/verordnungsförmige Ausrichtung in Richtung (prioritärer) Auflassung von Eisenbahnkreuzungen?
 - Unsicherheit über die „Umwegzumutbarkeit“.
 - Warum sind nicht-öffentliche EK nicht von § 48 EisbG 1957 umfasst?

- **Entscheidung:**
 - Will man Eisenbahnkreuzungen verstärkt auflassen?
 - Unter welchen Voraussetzungen?

- **Diskussionspunkte – überbordender Bürokratismus (Auszug)?**
 - Zentrale Diskussionspunkte:
 - Möglichkeit der „Aufweichung“ der Sicherungsarten gegenüber innovativen und (weitgehend) gleichwertigen Sicherungsmaßnahmen.
 - Abwägung zur weitergehenden Betonung der Eigenverantwortung von Nutzern.
 - Planbarer Bestandsschutz.
 - Klare Regelung und Entscheidung zur Kostentragung für weiterführende Sicherungsmaßnahmen.
 - Formalrechtliche Klarstellungen und Anpassungen (§§ 47a, 48 und 49).
 - „Frühzeitige Einbindung“ der betroffenen Eisenbahnunternehmen, insbesondere dort, wo starke Kostenbelastungen zu erwarten sind → Festlegung der Positionen.

– **Überbordender Bürokratismus?**

- Bürokratismus wächst dann, wenn man versucht, „*es allen Recht zu machen*“ → **Entscheidung zur endgültig verfolgten Zielsetzung und den daraus erforderlichen Finanzierungsnotwendigkeiten vorab erforderlich.**
- „**Das Recht folgt dieser Entscheidung**“ → Anpassung der Entwürfe für die VO bzw erforderliche Gesetzesnovellen an die Grundlagenentscheidungen!
- Klare Regeln reduzieren den Vollziehungsaufwand!

Vielen Dank!

RA MMag.Dr. Eduard Wallnöfer

e.wallnoefer@ra-awz.at

AWZ Rechtsanwälte GmbH

Fallmerayerstraße 8/DG

6020 Innsbruck

Tel: 0512 / 566 000