



Vorsicht, Baustelle: Die Eisenbahnkreuzungsverordnung

Das Kreuz mit der Kreuzung

RA Dr. Hanno Liebmann

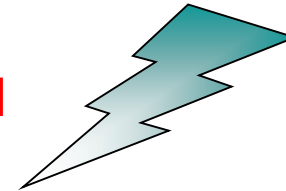
Inhaltsübersicht

- Frage und Antwort, Fahrplan und Abfahrt (Folien 3 und 4)
- Alt und neu (Folien 5 und 6)
- Reformbedarf (Folien 7 bis 17)
- Haltestellen, Wartungsschleifen und Notbremsung (Folien 18 und 19)
- Umsetzung einer echten Reform, Umsteigen (Folien 20 bis 22)
- Kontakt (Folie 23)

Die Folien enthalten Beispiele ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Frage und Antwort

- Arbeitstitel des Vortrags: Muss die Eisenbahnkreuzungsverordnung novelliert werden?
- **Antwort: ja, unbedingt, und zwar durchgreifend**
- aber: nicht nur die Verordnung, das gesamte Eisenbahnrecht ist ein Sanierungsfall



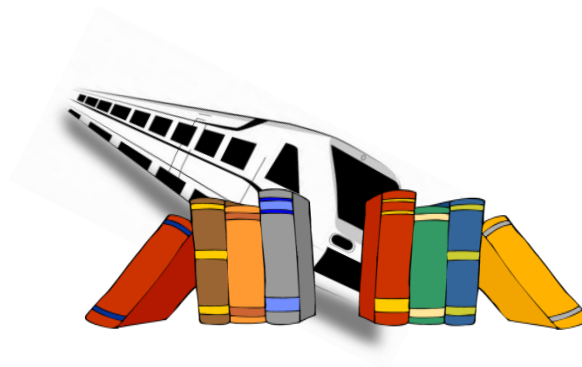
Fahrplan und Abfahrt: Reformansätze

- Deregulierung
- Entrümpelung
- Entbürokratisierung
- Verwaltungsvereinfachung



Alt und neu (1)

- Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO): 25 §§
- Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV): 106 §§ und vier Anlagen plus Einführungserlass mit „Klarstellungen“
- nicht auf Schiene, sondern aus der Bahn



Alt und neu (2)

- positive Anliegen der EisbKrV:
Verbesserung der **Verkehrssicherheit**,
Anpassung an den **Stand der Technik**
- aber: Altes muss nicht automatisch
überholt sein, und den technischen
Fortschritt kann man oft ganz einfach
berücksichtigen (ABGB aus 1811)



Reformbedarf im Gesamtgemenge

- das Kreuz mit der Kreuzung: 106 §§ sind nicht alles, es gibt zahlreiche weitere und verstreute Regelungen
- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Verordnungen



Reformbedarf im Anwendungsbereich

- EisbKrV gilt nur für Eisenbahnkreuzungen im Verlauf von Straßen mit **öffentlichem Verkehr**
- für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge gibt es im EisbG eigene Vorschriften, die in wesentlichen Teilen unklar sind (aber Achtung: eigene Verordnung geplant)



Reformbedarf im Kostenregime (1)

- EisbKrV löst zusätzliche Kosten aus
- **Eisenbahnunternehmen** ist für die Sicherung verantwortlich
- **Träger der Straßenbaulast**, im Regelfall Gemeinden, müssen sich an den Kosten beteiligen; mangels Einigung sind die Kosten laut EisbG 50:50 zu teilen oder in Verfahren zu entscheiden

Reformbedarf im Kostenregime (2)

- schon bei der Abfahrt verunglückt: der Bund hat bei der Erlassung der EisbKrV den **Konsultationsmechanismus** zwischen den Gebietskörperschaften verletzt
- das heißt, die Betroffenen wurden nicht ausreichend über die finanziellen Auswirkungen informiert



Reformbedarf im Kostenregime (3)

- Beschwerde des Gemeindebunds an den **Verfassungsgerichtshof**, Erkenntnis 2014
- der Bund wird verpflichtet, den Gemeinden zusätzliche Kosten aus der EisbKrV zu ersetzen
- **Haftung des Bundes** wird durch Erlass des BMVIT, Änderung des Finanzausgleichs und Fonds „repariert“

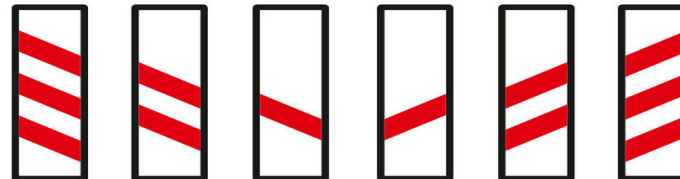
Reformbedarf im Kostenregime (4)

- Ansprüche von Ländern und Gemeinden werden mit **zweckgebundenen Zuschüssen** aus dem Finanzausgleich endgültig abgegolten, decken aber nicht alle Kosten
- Kostenregime insgesamt unklar, unpraktisch und Anlass für zahlreiche Streitigkeiten



Reformbedarf wegen Überdosierung (1)

- Übermaß an Regelungen und Bürokratie, übertriebener Formalismus, Überregulierung von Anforderungen an **Sicherungseinrichtungen** und **Sicherungsarten**
- dabei ist alles ganz einfach



Reformbedarf wegen Überdosierung (2)

- Was ist das? Wie viele Worte braucht man dafür?
- die **StVO** beschreibt das Andreaskreuz in Wort und Bild, kurz und bündig, praktisch abschließend
- die **EisbKrV** verbraucht für das Andreaskreuz mehr als sechs A4-Seiten



Reformbedarf bei den Verfahren

- Verfahren unbefriedigend
- im Sicherungsverfahren hat nur das Eisenbahnunternehmen **Parteistellung**
- problematisch, wenn die Sicherung ein genehmigungsfreies Vorhaben ist: **kein Rechtsschutz** für die Betroffenen



Reform

- man darf nicht nur eine Vorordnung reparieren, man muss **das Ganze** sehen
- wir sind insgesamt überreguliert und oft unterbelichtet
- wir ersticken im Papier



Reformbedarf im EisbG

- **EisbG** = eine Ruine, Baujahr 1957
- 30 Novellen, keine echte Reform
- veraltete Struktur, zahlreiche Unklarheiten, unübersichtliche Zuständigkeiten, überholtes Konzessionsregime, Genehmigungssintflut, Bürokratie ohne Ende, doppelgleisige Marktregulierung



Haltestellen und Wartungsschleifen

- **Fehler:** Anlassgesetzgebung und Regelungswut
- **Folgen:** es kommt selten etwas Besseres nach
- Diskrepanz zwischen Technik und Recht:
wenn wir uns bei der technischen
Entwicklung so anstellen würden
wie im Eisenbahnrecht,



Notbremse

- Deregulierung, Entrümpelung, Entbürokratisierung und Verwaltungsvereinfachung nicht zerreden, sondern umsetzen
- Bürokratie ist zum Selbstzweck verkommen (© Max Weber)
- **das richtige Motto: weniger ist mehr**

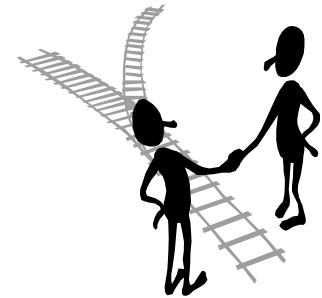


Umsetzung einer echten Reform (1)

- der radikalste Ansatz: **alles abschaffen**
- EisbG samt EisbKrV und zahlreichen anderen Verordnungen zur Gänze aufheben; „**alles neu**“ ist gar nicht so schwer (EU-Richtlinien)
- **Mindestmaß**: durchgreifende Neufassung, weniger Querverweise, Zusammenlegung, zeitgemäße Strukturen, Mut zur Lücke, einfache Texte, moderne Sprache

Umsetzung einer echten Reform (2)

- Vorbildwirkung der heutigen Veranstaltung: alle Bereiche und alle Betroffenen müssen eingebunden werden
- unbedingt geboten: eine **Verkehrspartnerschaft**, Schiene und Straße sind keine Gegner
- **Eisenbahnsicherheit = Straßenverkehrssicherheit**



Umsteigen auf bessere Regelungen!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und einen schönen Tag
gegen die Regelungswut!



Kontakt



Hanno Liebmann

Dr. iur.

Rechtsanwalt / Partner

Saxinger, Chalupsky & Partner
Rechtsanwälte GmbH

Tel. +43 1 9050100-242

Fax +43 1 9050100-200

h.liebmann@scwp.com