

Per E-Mail an: post@ma64.wien.gv.at

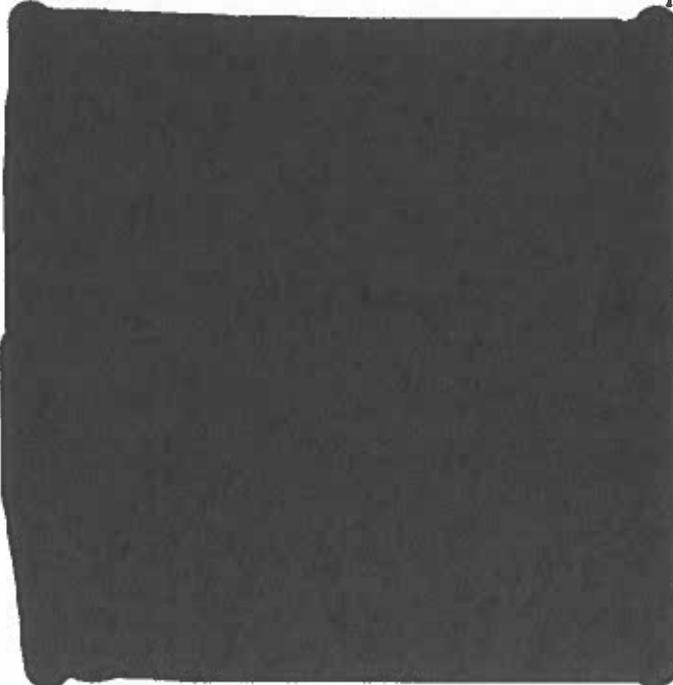
An die
Magistratsabteilung 64
Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht
Lerchenfelder Straße 4
1080 Wien

MA 64 – 873594/2024

Wien, am 10.09.2024

TeamV/MA18

Beschwerdeführer:



Alle vertreten durch:

RIHS Rechtsanwalt GmbH
HG Wien, FN 439135/d
Kramergasse 9 | 3 | 13
1010 Wien

Belangte Behörde:

Magistratsabteilung 64
Bau-, Energie-, Eisenbahn- und Luftfahrtrecht
Lerchenfelder Straße 4
1080 Wien

Angefochtener Bescheid:

Bescheid der MA 64 vom 06.08.2024, MA 64 –
873594/2024, der Rechtsvertretung zugestellt am 13.08.2024

wegen:

Straßenbahnlinie 12
Feststellungsantrag
Aufforderung gemäß § 13 Abs. 3 AVG

Beschwerde

RIHS  **Rechtsanwalt**

**Vollmacht erteilt gemäß § 10 AVG iVm § 17 VwGVG
4 Beilagen
Beleg Beschwerdegebühren**

In umseits bezeichneter Rechtssache (Projekt „Straßenbahnlinie 12“) hat die Magistratsabteilung 64 mit Bescheid vom 06.08.2024, GZ MA 64 – 873594/2024, zugestellt am 13.08.2024, den Feststellungsantrag der Beschwerdeführer als unzulässig zurückgewiesen. Gegen diesen Bescheid erheben Beschwerdeführer innerhalb offener Frist an das Verwaltungsgericht Wien nachstehende

Beschwerde:

Entgegen der Ansicht der belangten Behörde liegen die Liegenschaften der Beschwerdeführer im Bauverbotsbereich gemäß § 42 EisbG, weshalb ihnen bereits aufgrund dieser Tatsache Parteistellung zukommt.

Darüber hinaus befinden sich die Liegenschaften der Beschwerdeführer im Gefährdungsbereich gemäß § 43 EisbG und sind diese durch das Projekt „Straßenbahnlinie 12“ Veränderungen und/oder Beschränkungen unterworfen.

Ebenso haben die Beschwerdeführer bereits im Rahmen ihrer eingebrachten Stellungnahme als subjektiv öffentlich-rechtliche Einwendung geltend gemacht und dargelegt, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstellt bzw der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile ist.

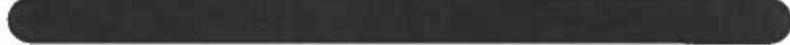
Die belangte Behörde hat daher den Feststellungsantrag der Beschwerdeführer zu Unrecht mangels Parteistellung zurückgewiesen. Die belangte Behörde hätte aufgrund der Gesamtlänge der Trassenlänge (> 5 km) des Projektes Straßenbahnlinie 12 in der Sache selbst entscheiden müssen und die Genehmigungspflicht des Projektes gemäß § 31 ff EisbG iVm VgEV bejahen müssen.

Die Beschwerdeführer begründen die vorliegende Beschwerde ausführlich wie folgt:

1. Sachverhalt

1.1. Die Liegenschaften, an denen die Beschwerdeführer Miteigentum (Wohnungseigentum) haben, liegen im Bauverbotsbereich der Trasse der Straßenbahnlinie 12. Die Beschwerdeführer sind Mit- und Wohnungseigentümer folgender Liegenschaften:

1. 
2. 
3. 

4. 
 5. 
 6. 
 7. 
 8. 
 9. 
 10. 
- 


Die nachfolgende Nummerierung der Beilagen folgt dem Verwaltungsakt.

Beweis: Konvolut Grundbuchauszüge (Beilage ./1).

- 1.2. Die Beschwerdeführer stellten am 14.06.2024 bei der belangten Behörde einen Feststellungsantrag dahingehend, dass die Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt „Straßenbahnlinie 12“ der Genehmigungspflicht des § 31 ff EisbG unterliegen, weil ein eisenbahnbaurechtliches Genehmigungsverfahren im Sinn des § 31 EisbG hat nicht stattgefunden, obwohl ein solches aufgrund der Trassenlänge von insgesamt über 5,5 km geboten gewesen wäre.
- 1.3. Mit Schreiben vom 16.07.2024, GZ MA 64 – 873594/2024, hat die belangte Behörde die Beschwerdeführer gemäß § 13 Abs 3 AVG aufgefordert, binnen zwei Wochen nach Zustellung nachzuweisen, welchen Veränderungen oder Beschränkungen sie als Liegenschaftseigentümer und –eigentümerinnen konkret durch das Projekt „Straßenbahnlinie 12“ unterworfen sind.
- 1.4. Die Beschwerdeführer haben daraufhin am 25.07.2024 eine umfangreiche Stellungnahme eingebracht und eingehend dargelegt, welche subjektiv öffentlichen Rechte sie geltend machen und dass ihnen daher Parteistellung gemäß § 31e EisbG zukommt.
- 1.5. Mit dem angefochtenen Bescheid vom 06.08.2024, zugestellt am 13.08.2024, hat die belangte Behörde den Feststellungsantrag als unzulässig zurückgewiesen. Dagegen richtet sich die vorliegende Bescheidbeschwerde.

2. Zulässigkeit und Rechtzeitigkeit der Beschwerde

- 2.1. Der angefochtene Bescheid wurde dem bevollmächtigten Rechtsvertreter der Beschwerdeführer am 13.08.2024 zugestellt. Die Beschwerdefrist beträgt gemäß § 7 Abs 4 VwGVG vier Wochen. Die Beschwerde erfolgt somit rechtzeitig.
- 2.2. Die Beschwerdeführer werden durch den angefochtenen Bescheid in ihrem subjektiven Recht auf Zuerkennung ihrer Parteistellung beschwert. Die Beschwerdeführer sind daher gemäß Art 132 Abs 1 Z 1 B-VG beschwerdelegitimiert.

3. Beschwerdegründe

3.1. Zur Parteistellung der Beschwerdeführer gemäß § 31e EibG

- 3.1.1. Wie der Verfassungsgerichtshof bereits im Erkenntnis vom 02.10.2013, G118/2012, ausgeführt hat, sind Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren gemäß § 8 AVG iVm § 31e EibG der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen. Wie sich aus den Verwaltungsakten ergibt, sind alle Beschwerdeführer Eigentümer der betroffenen Liegenschaften. Sie genießen damit Parteistellung iSd §31e EibG:

Zum Vorliegen des Bauverbotsbereichs und der daraus resultierenden Parteistellung

- 3.1.2. Betroffene Liegenschaften iSd § 31e EibG sind insbesondere „*diejenigen, in den Bauverbotsbereich (oder Feuerbereich) zu liegen kommen*“. Im Bauverbotsbereich zu liegen kommt (iS von „hineingeraten“) eine Liegenschaft, wenn sie nach einem Vorhaben zum Neubau oder zur Änderung einer Eisenbahn überhaupt oder in erweitertem Maße in den Bauverbotsbereich der neuen oder der veränderten Eisenbahn fällt (*Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz, § 31e EibG [Stand 30.9.2021, rdb.at] Rz 6). Der VwGH stellte explizit fest, dass der (Mit-)Eigentümer einer Liegenschaft, die sich im Bauverbotsbereich befindet, Parteistellung unabhängig davon hat, ob diese Liegenschaft durch das Eisenbahnprojekt Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden muss (vgl VwGH 20.9.1995, 95/03/0069, zu § 34 Abs 4 aF, und zwar im Unterschied zur

Rechtslage bzgl des Gefährdungsbereiches – vgl VwGH 25.6.2002, 2000/03/0149, zu § 34 Abs 4 aF, mit Hinweis auf VwGH 20.9.1995, 95/03/0069). Im Bauverbotsbereich von Eisenbahnanlagen löst allein der Umstand, dass eine betroffene Liegenschaft darin liegt, bereits von Gesetzes wegen die beschränkenden Rechtsfolgen aus (*Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz, § 31e EisbG [Stand 30.9.2021, rdb.at] Rz 6 mit Verweis auf § 42 EisbG).

Die Liegenschaften müssen vom konkreten Bauvorhaben betroffen sein, was eine räumliche Nahebeziehung verlangt und erfordert, dass sich die betreffende Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als zwölf Metern vom konkreten Bauvorhaben befindet (vgl VwGH 17.3.2011, 2009/03/0090).

3.1.3. Soweit sich die belangte Behörde darauf beruft, dass das gegenständliche Projekt nicht den Bestimmungen zum Bauverbotsbereich gemäß § 42 Abs 1 und Abs 2 EisbG unterliegt, hätte die belangte Behörde zwingend als Vorfrage rechtsverbindlich klären müssen, ob es sich bei dem vorliegenden Projekt um eine Eisenbahn oder um eine ausschließliche Straßenbahn handelt (vgl VwGH 17.03.2011, 2009/03/0076). Eine Zurückweisung des vorliegenden Feststellungsantrages mangels Parteistellung aufgrund von § 42 Abs 2 EisbG kommt ohne derartige Qualifikation nicht in Betracht und ist rechtswidrig.

3.1.4. Gegenständlich haben sämtliche Beschwerdeführer bereits aufgrund der Tatsache, dass sie Eigentümer von Liegenschaften sind, welche sich im Bauverbotsbereich befinden, Parteistellung, und zwar unabhängig davon ob diese Liegenschaft durch das Eisenbahnprojekt Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden muss (vgl VwGH 20.9.1995, 95/03/0069; siehe auch *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz, § 31e EisbG [Stand 30.9.2021, rdb.at] Rz 4). Denn die Liegenschaften, an denen die Beschwerdeführer Miteigentum (Wohnungseigentum) haben, liegen – wie bereits im Feststellungsantrag vom 11.06.2024 ausführlich dargelegt – im Bauverbotsbereich der Trasse der Straßenbahnlinie 12. Der Bauverbotsbereich umfasst nämlich nach § 42 EisbG alle bahnfremden Anlagen in einer Entfernung bis zu 12 m von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu 12 m von dieser.

Lediglich der Vollständigkeit halber wird ausgeführt, dass das sich durch das Bauvorhaben entstehende Bauverbot insbesondere deshalb gravierende Nachteile für die Beschwerdeführer ergeben, weil dieses Bauverbot zum Teil den Ausbau von Balkonen und Loggien betrifft und zum Teil die Schlafzimmer der Beschwerdeführer dann im Bauverbot liegen.

3.1.5. Für den Fall, dass die Bestimmung des § 42 Abs 2 EisbG gegenständliche – entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer – anwendbar sein sollte, ist auszuführen, dass die Bestimmung verfassungswidrig erscheint. Die Regelung über den Bauverbotsbereich ist bei den Straßenbahnen auf eigenem Bahnkörper „in unverbautem Gebiet“ anzuwenden, wogegen der Regelungszweck bei den straßenabhängigen Straßenbahnen in verbaulichem Gebiet kaum erfüllbar wäre (*Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner*, Eisenbahngesetz § 42 EisbG [Stand 30.9.2021, rdb.at] mit Verweis auf VwGH 17.3.2011, 2009/03/0076). Bei Straßenbahnen – insbesondere bei Straßenbahnen in Wien – kommt der Bauverbotsbereich mangels eines eigenen Bahnkörpers in unverbaulichem Gebiet schlichtweg nicht zur Anwendung (vgl § 42 Abs 2 EisbG). Eine sachliche Rechtfertigung hierfür ist nicht ersichtlich.

Durch das Projekt vorliegende Veränderungen und/oder Beschränkungen der Liegenschaften im Gefährdungsbereich

3.1.6. In Bezug auf den Gefährdungsbereich gemäß § 43 Abs 1 EisbG führt die belangte Behörde aus, dass der Gefährdungsbereich jenen Bereich umfasse, innerhalb dessen bei Errichtung bahnfremder Anlagen eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebs zu befürchten sei und nicht umgekehrt. Somit können befürchtete Auswirkungen von den Immissionen durch das Eisenbahnprojekt auf die Anrainer und Anrainerinnen nicht eine etwaige Parteistellung wegen der Lage im Gefährdungsbereich der Straßenbahnlinie „12“ begründend.

Die belangte Behörde verkennt hierbei das Vorbringen der Beschwerdeführer. Denn die Beschwerdeführer haben zu keiner Zeit ihre Parteistellung damit begründet, dass sie Eigentümer von Liegenschaften sind, die im Gefährdungsbereich liegen. Nach § 31e EisbG sind unter betroffenen Liegenschaften jedoch durch den Bau selbst in Anspruch genommene Liegenschaften, Liegenschaften im Bauverbotsbereich bzw Feuerbereich sowie Liegenschaften die, wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen zu verstehen. Als betroffene Liegenschaft ist somit nach § 31e EisbG (auch) eine Liegenschaft zu verstehen, die im Gefährdungsbereich liegt und aufgrund des Projektes Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden muss. Im Rahmen der Stellungnahme vom 25.07.2024 wurde explizit darauf eingegangen, dass die Liegenschaften der Beschwerdeführer im Gefährdungsbereich gemäß § 43 Abs 1 EisbG liegen und aufgrund des vorliegenden Projektes „Straßenbahnlinie 12“ Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden, weshalb Parteistellung gemäß § 31e EisbG besteht.

3.1.7. Vorliegend handelt es sich bei den Liegenschaften der Beschwerdeführer um betroffene Liegenschaften iSd § 31e zweiter Satz EibG, weil diese wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen und/oder Beschränkungen unterworfen sind:

Das Gebiet um den Bednar Park wurde als verkehrsberuhigtes Grätzel geplant und bislang auch so gelebt: 30er Zonen, Radwege, wenig Verkehr auf den Straßen, viele Fußgänger, Kinder auf Rollern und Radfahrer.

Aufgrund der sich durch das Bauvorhaben ergebende äußerst geringe Fahrbahnbreite der Vorgartenstraße ist eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens mit vorprogrammierten Konflikten zwischen Straßenbahn, Rad und Auto sowie Staus und eine erhöhte CO₂-Belastung zu befürchten. Die Staubildung zeigt sich bereits jetzt bei den Vorarbeiten. Auch Einsatzfahrzeuge (Feuerwehr, Rettung, Polizei etc.) sind davon betroffen. Sie nutzen aufgrund der zahlreichen Sackgassen und Einbahnen, die zur Verkehrsberuhigung gemacht wurden, fast ausschließlich die geplante Straßenbahnstrecke um zu den einzelnen Wohnhäusern, sowie zu den Schulen, Kindergärten und zum Pflegezentrum Leopoldstadt zu gelangen. Die Beschwerdeführer und die anderen Anrainer der Vorgartenstraße sorgen sich speziell um die Sicherheit ihrer Kinder. Aufgrund der örtlichen Nähe zu drei Volksschulen, drei Kindergärten und dem Rudolf Bednar Park wird die Vorgartenstraße unzählige Male täglich von (Klein-) Kindern überquert. Spezielle Schutzwege wurde extra eingerichtet. Auch diese sollen der Straßenbahnlinie 12 zum Opfer fallen. Unklar ist, ob für die Straßenbahnlinie 12 zumindest die 30er Beschränkung bestehen bleibt.

Durch das geplante Projekt kommt es zu einer deutlichen Reduktion der Grünflächen und Bäume in der Vorgartenstraße. Der Grünstreifen für das „Rasengleis“ der Straßenbahnlinie 12 besteht schon seit vielen Jahren. Nur die Bäume, die sich vorher darauf befunden haben, fehlen genauso, wie ihre ca. 40 Artgenossen, die schon für die Vorarbeiten der Linie 12 weichen mussten. Nach dem Bau der Linie 12 ist in der Vorgartenstraße schlichtweg kein Platz mehr für Bäume, dh es kommt zu einer deutlichen Reduktion an Bäumen. Es sind keine zusätzlichen Begrünungsmaßnahmen geplant.

Von den oberirdischen Fahrdrähten von Straßenbahnen gehen elektrische und magnetische Gleichfelder (statische Felder) aus. Gegenständlich ist davon auszugehen, dass durch die geplanten Kabelleitungen der Straßenbahnlinie 12 elektrische und magnetische Felder mit Auswirkungen auf Menschen – und damit auf die Beschwerdeführer – entstehen werden. Die Beschwerdeführer machen daher als subjektives Recht iSd EibG explizit geltend, dass es durch die elektrische Leitungsanlage der Straßenbahnlinie 12 zu einer

Gesundheitsgefährdung der Beschwerdeführer und Anrainer kommen kann (vgl VwGH 23.08.2012, 2010/05/0171).

3.1.8. Das gegenständliche Projekt „Straßenbahnlinie 12“ führt aufgrund der enormen Geräuschmissionen der Straßenbahn auch zu einer Unbenutzbarkeit der straßenseitigen Balkone der Beschwerdeführer und stellt dies einen Eigentumseingriff dar. Nach der stRsp des VwGH müssen die geltend gemachten Rechte mit dem Eigentum bzw der sonst die Parteistellung begründenden Berechtigung untrennbar verbunden sein (vgl VwGH 27.11.1996, 1/03/0143; VwGH 21.10.2014, 2012/03/0178). Die sich aus dem Projekt ergebende Unbenutzbarkeit der Balkone sind als rechtserhebliche Einwendungen zu qualifizieren, weil sie untrennbar mit dem Eigentum der Beschwerdeführer verbunden sind.

3.1.9. Darüber hinaus sind durch Projekt und durch die Linie 12 Schäden an den Grundstücken (Liegenschaften) der Beschwerdeführer zu befürchten, etwa durch Setzungsrisse, (vgl. VwGH 4.9.2018, Ra 2018/03/0073, mwN). Nach der stRsp des VwGH können zu befürchtende Schäden am eigenen Grundstück, etwa durch Setzungsrisse, Parteistellung in einem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren begründen (VwGH 23.05.2007, 2005/03/0094, VwGH 4.9.2018, Ra 2018/03/0073). Diese subjektiv-öffentlich rechtliche Einwendung haben die Beschwerdeführer bereits im Rahmen ihrer Stellungnahme vom 25.07.2024 vorgebracht. Die belangte Behörde hat sich mit diesen Einwendungen jedoch schlichtweg nicht auseinandergesetzt und den Feststellungsantrag dennoch zurückgewiesen. Bei diesen zu erwartenden Setzungsrisse handelt es sich jedenfalls um Veränderungen iSd § 31e EiszG, weshalb Parteistellung der Beschwerdeführer vorliegt und die gegenständig angefochtene Zurückweisung des Feststellungsantrages durch die belangte Behörde rechtswidrig ist.

Kein Vorteil für die Öffentlichkeit bzw kein Überwiegen der öffentlichen Interessen gegenüber den mit dem Projekt verbundenen Nachteile

3.1.10. Nach der stRsp des VwGH kann eine Partei im Sinne des § 31e EiszG (vormals § 34 Abs 4 EiszG aF) als subjektiv öffentlich-rechtliche Einwendung das Nichtvorliegen des Erfordernisses des Überwiegens öffentlicher Interessen auch die mit dem Projekt verbundenen Nachteile erheben (VwGH 25.08.2010, 2007/03/0027 mwN).

Die Beschwerdeführer haben diese subjektiv öffentlich-rechtliche Einwendung bereits im Rahmen der Stellungnahme geltend gemacht und dargelegt, dass das geplante Bauvorhaben keinen Vorteil für die Öffentlichkeit darstellt bzw der Vorteil für die Öffentlichkeit geringer als die ihnen dadurch erwachsenden Nachteile ist (vgl VwGH 15.3.2021, Ra 2021/03/0008):

Die Grätzeln „Nordbahnviertel“ und „Stuwerviertel“ sind bereits mehr als ausreichend durch die Linien U1, U2, O, 5, 2, 11A, 11B und 82A an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Anrainer erreichen in maximal fünf Minuten Gehminuten zumindest ein öffentliches Verkehrsmittel. Zumeist sind es sogar mehr als zwei Öffis. Alle diese Linien bieten in nur wenigen Fahrminuten schon jetzt eine Verknüpfung zu weiteren Verkehrsmitteln – z.B. U6, Schnellbahn etc.

Alle Verbindungen, die durch die neue Linie 12 geschaffen werden sollen, gibt es bereits. Es erscheint realitätsfremd, dass Fahrgäste von der Josefstädterstraße bis zu Hillerstraße durchfahren.

Durch das geplante Projekt kommt es zu einer Reduktion der Grünflächen und Bäumen (siehe Punkt 3).

Nach der U1 Station Vorgartenstraße, teilt sich die Straßenbahnlinie 12 die Route mit der Buslinie 11A, bis sie schließlich im engsten Wohngebiet umkehrt. Im Übrigen handelt es sich beim 11A genau um jenes öffentliche Verkehrsmittel, das U1, U6/Schnellbahn und U4 schon jetzt miteinander verbindet und nur 100 Meter parallel zu geplanten Neubaustrecke bereits jetzt verläuft.

Die neu errichteten Wohnungen an der Nordbahnstraße und im Nordbahnviertel – ein weiteres Argument der Stadt Wien für dieses Projekt – haben bereits durch die Linien 2, 5 und O einen direkten Anschluss an den öffentlichen Verkehr mit einer bestehenden Anbindung an die U1 Praterstern und die U1 Schwedenplatz. Genauso verhält es sich mit der Anbindung an das Nordwestbahnviertel.

Die Straßenbahnlinie 12 soll an die U1 Station Vorgartenstraße angebunden werden. Bei der U1 Station Vorgartenstraße handelt es sich jedoch um eine Station, die nicht barrierefrei ist. Eine Nachrüstung mit Aufzügen ist auch aufgrund der vorhandenen baulichen Situation im Untergrund und an der Oberfläche nur schwer möglich (Auskunft der MA 18). Ausschließlich der Abgang bei der Radingerstraße hat einen Lift, jedoch auch keine Rolltreppe. Die Straßenbahnlinie hält jedoch nicht an der Radingerstraße.

Beweis: Infopaket zur Petition „*Nein zum Bau der Straßenbahnlinie durch die Vorgartenstraße*“ (Beilage ./6);
Handout Petitionsausschuss „*Nein zum Bau der Straßenbahnlinie durch die Vorgartenstraße*“ inkl Übersichtsplan Anbindungen (Beilage ./7).

3.1.11. All dies zeigt, dass der Vorteil für die Öffentlichkeit verschwindend gering ist und insbesondere geringer ist, als der erwachsende Nachteil. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass das Bauvorhaben der Linie 12 mindestens EUR 60 Millionen an Steuergeld kosten wird. Darüber hinaus kommen noch über 30 Millionen für die Anschaffung der Straßenbahnen (Genese Seite 75 und Seite 162) und die jährlichen Wartungskosten von über 1 Million hinzu (Genese Seite 76). Aus den dargelegten Gründen erscheint aber eine derartige Höhe Investition von über EUR 90 Millionen an Steuergeld weder notwendig, zweckmäßig noch wirtschaftlich. Das Projekt hat vielmehr viele nachteilige Folgen für die in der Vorgartenstraße lebenden Beschwerdeführer und anderen Anrainer, wie bereits oben aufgezeigt wurde.

Es existieren weit kostengünstigere Alternativen, die die Beschwerdeführer bereits beim Petitionsausschuss, sowie in einem Brief an den Bürgermeister aufgezeigt hatten. Eine Realisierung der Straßenbahnlinie 12 wäre auch ohne Route durch die Vorgartenstraße und Umkehrschleife bei der Hillerstraße mit Leichtigkeit realisierbar.

Beweis: E-Mail an Dr. Ludwig zu Alternativrouten (Beilage ./8).

3.1.12. Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, dass die Beschwerdeführer nicht an sich gegen den öffentlichen Verkehr sind. Vielmehr haben die Beschwerdeführer im Rahmen einer zweiten Petition „*Bus statt Bim – Überprüfung der Notwendigkeit der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 12*“ explizit vorgeschlagen das Projekt mittels eines Busses im Vorfeld zu evaluieren (siehe zur diesbezüglichen Petition: <https://petitionen.wien.gv.at/petition/online/PetitionDetail.aspx?PetID=a4da09c2fc8342a0815690d18f0de114>).

3.2. Zur Genehmigungspflicht gemäß § 31 ff EisbG

3.2.1. In der Zwischenzeit wurde nach Einbringung des Feststellungsantrages auf der Homepage der Stadt Wien die „Genese der Straßenbahnlinie 12“ als PDF-Dokument veröffentlicht. Aufgrund der darin enthaltenen Informationen ergeben sich weitere Argumente dahingehend, dass die Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt „Straßenbahnlinie 12“ der Genehmigungspflicht gemäß § 31 ff EisbG unterliegen:

Die Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die Errichtung der Linie 12 in zwei Ausbaustufen verfolgt werden soll:

- In **Ausbaustufe 1** soll die Linie 12 zwischen der bestehenden Endschleife Augasse im 9. Bezirk und der neu zu errichtenden Endschleife bei der U1-Station Vorgartenstraße verkehren (Trassenlänge etwa 5,5 km). Die Buslinie 11B, welche im Bestand als Verstärkerlinie der Linie 11A verkehrt, kann infolge der Errichtung der Linie 12 eingestellt werden (Machbarkeitsstudie Linie 12, S. 5).
- In **Ausbaustufe 2** soll die Linie 12 im Bereich der U2-Station Messe-Prater enden. Vorgesehen ist eine Endschleife Sebastian-Kneipp-Gasse, U2 Messe-Prater (Machbarkeitsstudie Linie 12, S. 39). Die Endhaltestelle der Linie 12 in Ausbaustufe 2 ist in der Ausstellungsstraße östlich des Aufnahmegebäudes der U2-Station Messe-Prater vorgesehen (Machbarkeitsstudie Linie 12, S. 62). Daneben besteht auch die Variante, dass die Linie 12 bei der U-Bahn Station Stadion enden soll (Planfall 2.2.; S. 26 des Dokuments „Genese der Straßenbahnlinie 12“).

3.2.2. Darüber hinaus soll in Zukunft mit der Errichtung der U5 bis Arne-Karlsson-Park und Elterleinplatz (ab 2025) die „Linie 12“ bis Josefstädter Straße gehen und die Linie 33 entfallen (S. 28, S. 80 des Dokuments „Genese der Straßenbahnlinie 12“).

3.2.3. Das Bauvorhaben „Straßenbahnlinie 12“ umfasst daher die Errichtung und den Betrieb einer neuen Straßenbahnlinie „12“ von der Augasse 1090 bis U1-Station Vorgartenstraße (Ausbaustufe 1) bzw U2-Station Messe-Prater (Ausbaustufe 2). In Zukunft soll die Straßenbahnlinie 12 auch bis zur Josefstädter Straße führen.

Die Ausbaustufe 1 umfasst eine Trassenlänge von ca. **5,5 km**, davon ca. **2,4 km Neubaubauabschnitte**. Die Ausbaustufe 2 umfasst den Neubau von Trassen von ca. **1,4 km** (Machbarkeitsstudie Linie 12, S.40). Die gesamte Trassenlänge beträgt daher in Zukunft ca. **6,9 km**.

Neben den Neubauabschnitten der Trassenlänge sind darüber hinaus Bauarbeiten auch Um- und Ausbauarbeiten an bestehenden Straßenbahnstationen erforderlich. In diesem Sinne muss die Haltestelle „Rauscherstraße“ in der Wallensteinstraße östlich der Kreuzung sowie die Haltestelle „Traisengasse“ für die Linie 12 neu errichtet werden. Beim „Kreuzungsplateau Nordbahnstraße – Taborstraße – Rebhanngasse“ ist die Errichtung einer gemeinsamen Haltestelle für die Straßenbahnen Linie 2 und 12 vorgesehen.

3.2.4. Laut dem Einführungserlass zur Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben (VgEV) sollen Umgehungen hintangehalten werden. Durch den Verweis auf „Gesamtvorhaben“ in § 3 Absatz 1 VgEV wird klargestellt, dass eine Stückelung eines Gesamtvorhabens (beispielsweise in zwei aufeinanderfolgende Streckenteile zu je 3 km) unzulässig ist. Wenn im Zuge eines Gesamtvorhabens nur ein Teilgewerk die Voraussetzungen für umfangreiche Arbeiten überschreitet, so ist das Gesamtvorhaben genehmigungspflichtig. Die Definitionen in § 3 Abs. 1 Z 1 VgEV bezieht sich auch auf alle Streckenteile einer bestehenden Eisenbahnstrecke, wobei nicht zwischen Strecken im Bahnhofsbereich und freier Strecke abseits von Bahnhöfen unterschieden wird.

3.2.5. Die Tatsache, dass vorliegend lediglich eine Stückelung durch die Ausbaustufen 1 und 2 vorliegt, ergibt sich auch durch eine systematische Interpretation des PDF-Dokuments *„Genese der Straßenbahnlinie 12“*.

Denn auf Seite 5 des Dokuments wird die Endhaltestelle U2 Messe/Prater explizit ausgeschlossen (*„Bei der alternativen Schleifenlösung bei der U2-Station Messe-Prater konnte trotz genauerer Betrachtung für den an dieser Stelle bedeutenden Messe-Zufahrtsverkehr keine zufriedenstellende Lösung gefunden werden“*).

Auf der Folie 37 der ÖIR-Studie heißt es darüber hinaus wie folgt: *„Eine Führung nur bis zu Vorgartenstraße U1 wurde nicht modelliert, da dort eine Wendeschleife kaum realisierbar ist (Entfall Fahrspur/en B8) sowie das Umsteigen zur U1 gegenüber 11A/B verschlechtert würde.“* Das würde demnach bedeuten, dass man bewusst für über 60 Millionen eine Verschlechterung der Infrastruktur hinnehmen würde. Zwar wurde die Schleife in die Hillerstraße verlegt, hinsichtlich des Umsteigens liegt aber weiterhin die gleiche Situation vor. Über die Umkehrschleife als Ende der Straßenbahnlinie 12 gibt es weder in der ÖIR Studie noch in der Machbarkeitsstudie Erhebungen.

3.2.6. Daraus ergibt sich, dass die gesamte Strecke der zukünftigen Linie 12 in die Berechnung der Trassenlänge miteinzubeziehen ist. Das bedeutet vorliegend, dass die (zukünftige) Strecke Bahn-Station Josefstädter Straße bis U2-Station Stadion gegenständlich für die Berechnung der Trassenlänge relevant ist. Zusammen mit der neu zu errichtenden Trasse wird damit der Schwellenwert von 5 km zur Beurteilung der Genehmigungspflicht erheblich überschritten.

4. Anträge

Aus diesen Gründen stellen die Beschwerdeführer innerhalb offener Frist den

Antrag

das Verwaltungsgericht Wien möge

1. gemäß § 24 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchführen,
und
2. den angefochtenen Bescheid vom 06.08.2024, MA 64 – 873594/2024, ersatzlos aufheben;
in eventu
3. den angefochtenen Bescheid vom 06.08.2024, MA 64 – 873594/2024, gemäß § 28 Abs 3 VwGVG aufheben und die Angelegenheit zur Ergänzung des Ermittlungsverfahrens und Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverweisen

Wien, am 10.09.2024

