

Patt Fischer Feuring Senger · Gartenstraße 44 · 40479 Düsseldorf

DR. HERMANN PATT (1960-2005)  
RICHARD A. SENGER  
PETER FISCHER  
DR. ARMIN FEURING  
DR. JOCHEN HEIDE  
JÖRG LÄSSIG  
ALMUT FRIEDERIKE PATT  
KAI SCHWABE  
STEPHAN HANL  
KATHLEEN GÖRRES  
DR. ANDREAS HAMACHER

Partnerschaft mbB  
Sitz Düsseldorf  
AG Essen PR 3102

D-40479 Düsseldorf  
Gartenstraße 44  
Tel: 00 49/-0-211/97 18-100  
Fax: 00 49/-0-211/97 18-150

[www.patt-rechtsanwaelte.de](http://www.patt-rechtsanwaelte.de)

Unser Zeichen  
1509015

Sekretariat  
Frau S. Abels

E-Mail  
[heide@patt-rae.de](mailto:heide@patt-rae.de)

Düsseldorf, den  
06.01.2016

## Rechtsgutachten

**zur Zulässigkeit der Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn  
in Wuppertal im Rahmen des Projekts "Seilbahn 2025".**

Auftraggeber: GbR Rechtsgutachten zur Seilbahn Wuppertal.

Januar 2016

## **A. Zusammenfassung**

- I. Zur Realisierung des Projekts "Seilbahn 2025" in der Stadt Wuppertal bedarf es der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG NRW.
  
- II. Auf der Grundlage der im Planfeststellungsverfahren zu treffenden umfassenden Abwägung betroffener Belange ist festzustellen, dass das Planfeststellungsverfahren nicht dazu führen kann, dass ein Planfeststellungsbeschluss ergeht, der das Vorhaben "Seilbahn 2025" planungsrechtlich legalisiert.
  1. Die Realisierung positiver touristischer Effekte für die Stadt Wuppertal ist überaus fraglich. Es ist davon auszugehen, dass die Dreiseilumlaufbahn außerhalb bestimmter Zeiten vor Beginn und unmittelbar nach Ende der Vorlesungszeiten auf dem Campusgelände Griffenberg der Universität erhebliche Überkapazitäten aufweisen wird. Eine Entlastung des Innenstadtverkehrs durch die Inbetriebnahme der Dreiseilumlaufbahn mit der geplanten Trassenführung liegt im Bereich des Möglichen, ist aktuell allerdings nicht nachgewiesen.
  2. Die seitens der Initiatoren des Projektes "Seilbahn 2025" auf der Projekt-Internetpräsenz dargebotenen Informationen lassen Negativeffekte, die mit der Errichtung der Dreiseilumlaufbahn verbunden wären, nahezu gänzlich außer Betracht. Dies gilt insbesondere für negative Auswirkungen zulasten Drittbetroffener.
  3. Es ist davon auszugehen, dass die geplante Dreiseilumlaufbahn nicht unerhebliche Geräuschemissionen verursachen wird. Dies gilt nicht nur für die geplanten Betriebszeiten zwischen 6 und 23 Uhr, sondern auch für die darüber hinausgehenden Zeiten des Vor- und Nachlaufs und etwaige Test-, Überprüfungs- und Wartungsbetriebe der Anlage. Es bestehen - ohne derzeit bereits über belastbares Zahlenmaterial zu verfügen - erhebliche Bedenken, ob die etwa für reine

Wohngebiete geltenden Richtwerte an den maßgeblichen Immissionspunkten eingehalten werden können.

In immissionsschutzrechtlicher Hinsicht steht zudem zu befürchten, dass durch die Dreiseilumlaufbahn Lichtimmissionen verschiedener Art verursacht werden. Hier bedarf es ggf. einer ergänzenden Untersuchung der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen durch einen technischen Fachgutachter.

4. In § 903 BGB ist der Grundsatz festgeschrieben, dass der Eigentümer einer Sache mit ihr nach Belieben verfahren kann. Dieser zivilrechtliche Grundsatz wird durch die in Art. 14 GG verortete Eigentumsgarantie verfassungsrechtlich abgesichert. Mit dem Bau der geplanten Dreiseilumlaufbahn werden nahezu zwangsläufig Enteignungen einhergehen, wenn vom Streckenverlauf betroffene Grundstückseigentümer Überschwebrechte nicht auf freiwilliger Basis einzuräumen bereit sind. Anders als etwa bei Überflügen von Flugzeugen erfolgt das Überschweben der Grundstücke durch die Dreiseilumlaufbahn nicht in einer solchen Höhe, die ein Interesse des Eigentümers, entsprechende Einwirkungen auszuschließen, i. S. d. § 905 Satz 2 BGB als nicht begründet erscheinen ließe, wie schon der Vergleich mit Versorgungsleitungen für elektrische Energie (Freileitung) zeigt. In grundrechtlicher Hinsicht sind die zu befürchtenden Enteignungen in Gestalt einer verpflichtenden Einräumung von Grunddienstbarkeiten zulasten zu überschwebender Privatgrundstücke verfassungsrechtlich nicht zu rechtfertigen.
5. Zudem werden das Recht auf Schutz der Privatsphäre und das Recht auf Unverletzlichkeit der Wohnung verletzt, die sowohl im Grundgesetz als auch in den europäischen Grundrechtskatalogen verortet sind. In Abgrenzung zu anderen Bauvorhaben (etwa der Errichtung eines Wohngebäudes) handelt es sich bei der Errichtung einer Seilbahntrasse um eine Infrastrukturmaßnahme. Mit dem sog. Planfeststellungsverfahren kennt das Zulassungsrecht ein besonderes Verfahren zur Schaffung von Baurecht, das in verfahrensrechtlicher Hinsicht

erheblich von Baugenehmigungsverfahren abweicht. Hiermit gehen allerdings keine qualitativen oder quantitativen Reduktionen der rechtlichen Anforderungen für das zu planende Vorhaben einher. Vielmehr werden

die materiellen bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Anforderungen in das Plangenehmigungsverfahren integriert und drängen auf Beachtung. Dies gilt beispielsweise auch für das Erfordernis, die in § 6 BauO NRW geregelten Abstandsflächen einzuhalten. Nachbarrechtliche Rechtsschutzmöglichkeiten, wie sie im gewöhnlichen Baugenehmigungsverfahren bestehen, stehen den Planbetroffenen allerdings nicht im üblichen Umfang zur Verfügung, sodass sich ein Defizit hinsichtlich der Möglichkeit ergibt, die Einhaltung der nachbarschützenden Vorschriften im Rahmen einer baugenehmigungsrechtlichen Drittanfechtungsklage zu überprüfen. Im Gegenzug erhalten grundrechtliche Schutzpositionen der Planbetroffenen besondere Bedeutung im Zuge der Planrechtfertigung und können mit den gegen die Planfeststellung zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfen geltend gemacht werden.

III. Auch die nach Maßgabe des § 4 Seilbahngesetz NRW vorzunehmende Genehmigung des Baus und des Betriebs einer Seilbahn kann auf der Grundlage oben stehender Feststellungen nicht erteilt werden, da sonstige öffentliche Vorschriften entgegenstehen und das Vorhaben anderen öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde.

## **B. Sachverhalt**

### **I. Ausgangslage / Fragestellung**

Im Rahmen der sog. "Initiative Wuppertal 2025" ist als eines von derzeit 13 Schlüsselprojekten vorgesehen, eine Seilbahn zwischen dem Wuppertaler Hauptbahnhof und dem Schulzentrum Küllenhahn zu errichten. Eine Zwischenstation soll zudem am Campus Griffenberg der Wuppertaler Universität eingerichtet werden. An der "Initiative Wuppertal 2025" sind als Kooperationspartner

insbesondere die Stadtverwaltung, die Stadtparkasse, die Bergische Universität und die Wuppertaler Stadtwerke beteiligt. Speziell zum Seilbahnprojekt hat man eine eigene Internetseite unter dem URL <http://www.seilbahn2025.de/wuppertal-2025.html> eingerichtet. Nach Angaben der Initiatoren soll die Streckenlänge ca. 2.800 m betragen.<sup>1</sup> Die geplante Dreiseilumlaufbahn soll dabei einen Höhenunterschied von ca. 165 m überwinden und über 6 Stützen verfügen. Die maximale Seilhöhe wird mit 70 m angegeben, die minimale Höhe bei 6 m im Bereich Mensagebäude der Universität. Die mittlere Höhe über der zu überwindenden Bebauung beträgt 30 bis 40 m. Mit 45 Gondeln sollen 3.500 Personen pro Stunde und Richtung befördert werden können. Der durchschnittliche Energieverbrauch wird mit "1.500 kW/h" angegeben bei einer Fahrgeschwindigkeit von 6 m pro Sekunde und einer Folgezeit zwischen den Gondeln von 32 Sekunden.<sup>2</sup>

Der derzeit geplante Trassenverlauf führt dabei nicht nur über unbebauten Grund, sondern vielmehr auch über vorhandene Bauwerke, darunter etwa auch Wohnzwecken dienende Gebäude und sonstige bauliche Anlagen. Dies gilt etwa für Wohnhäuser, die an der Cronenberger Straße oder an der Cläre-Blaeser-Straße belegen sind. Auch an der Straße „Im Ostersiepen“ wird ein bebautes Grundstück direkt überschwebt, in weitere Grundstücke wird aus den zu errichtenden Gondeln heraus eine Einsichtnahme möglich sein. Ebenso betroffen sind bebaute Grundstücke am Lavaterweg und an der Carl-Schurz-Straße. Ähnliche Konfliktlagen treten an der Strasse Distelbeck, der Malzstraße, der Straße Kleeblatt, der Weststraße, an der Holzer Straße, Markgrafenstraße und an der Straße Oberer Griffenberg auf.

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu und zu den nachfolgenden Daten, die in diesem Absatz des vorliegenden Gutachtens wiedergegeben sind, die Angaben auf der von der WSW mobil GmbH betriebenen Internetseite unter dem URL <http://www.seilbahn2025.de/strecke.html>

<sup>2</sup> Vgl. hierzu <http://www.seilbahn2025.de/strecke.html> - .

Die Wuppertaler Stadtwerke ("**WSW**") und die Initiatoren des Projekts bezwecken mit der Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn eine Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des Universitätscampus Griffenberg und des Schulzentrums Küllenhahn an den Hauptbahnhof und insgesamt eine Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Als Vorteil benennen die Initiatoren des Seilbahnprojekts auf ihrer Internetpräsenz unter anderem die "hohe Leistungsfähigkeit"; so ersetze die angedachte Seilbahn in Bezug auf den Transport von 10.000 Passagieren pro Stunde (5.000 pro Richtung) 100 Busse bzw. 2.000 PKW.<sup>3</sup> Die tatsächlichen Auslastungszahlen und -bedarfe dürften hingegen deutlich geringer ausfallen.

Im Hinblick auf den Streckenabschnitt zwischen dem Campus Griffenberg und Küllenhahn ist von einer deutlich geringeren Auslastung im Vergleich zu dem Streckenabschnitt zwischen der Station am Hauptbahnhof und dem Campus Griffenberg auszugehen. Der zweite Teilabschnitt soll nach mündlichen Verlautbarungen des Projekt-Betreibers vermutlich vor allen Dingen deshalb realisiert werden, um die Förderungsfähigkeit für das Seilbahnprojekt insgesamt zu erhalten.

Die Beförderungszeit wird seitens der Seilbahninitiatoren dabei zwischen Hauptbahnhof und Campus Griffenberg mit ca. 3 Minuten, zwischen Campus Griffenberg und Küllenhahn mit weiteren 6 Minuten angegeben. Hieraus ergebe sich eine Gesamtbeförderungszeit zwischen Hauptbahnhof und der Bergstation Küllenhahn von ca. 9 Minuten.<sup>4</sup>

Zusammenfassend werden auf der Internetpräsenz der Seilbahninitiatoren folgende generelle "Vorteile eines Seilbahnsystems" benannt:

---

<sup>3</sup> So jedenfalls die Angaben auf der Internetpräsenz <http://www.seilbahn2025.de/projekt-seilbahn.html> -

<sup>4</sup> Vgl. <http://www.seilbahn2025.de/projekt-seilbahn.html> -

- Umweltfreundlichkeit / Nachhaltigkeit;
- Unabhängigkeit vom Restverkehr, hohe Beförderungsgeschwindigkeiten, Entlastung der bestehenden Verkehrsmittel;
- geringer Flächenbedarf, dadurch Platz für urbanes Leben unter einer Seilbahn;
- hohe Verkehrssicherheit, hohe Verfügbarkeit, keine Witterungsabhängigkeit;
- vollständige Barrierefreiheit;
- wirtschaftlich zu betreiben durch geringe Betriebskosten;
- für anspruchsvolle Topografien bestens geeignet.<sup>5</sup>

Negative Seiten der Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn in einem urbanen Gebiet werden auf der hier in Bezug genommenen Internetseite der Initiatoren nicht berücksichtigt.

Zum derzeitigen Verfahrensstand besteht bereits eine "Vorstudie zur technischen Machbarkeit einer urbanen Seilbahnverbindung in der Stadt Wuppertal zwischen Hauptbahnhof, Universität und Küllenhahn.", die im Auftrag der WSW mobil GmbH durch das Ingenieurbüro Arno Schweiger, Vordere Burgauffahrt 25, 87527 Sonthofen, vertreten durch Dipl.-Ing. (FH) Arno Schweiger erstellt worden ist.<sup>6</sup> Auf den S. 69 ff. dieser Vorstudie finden sich Ausführungen, die wie folgt überschrieben sind: "Rechtliche Situation - Bau einer Seilbahn".<sup>7</sup> Die Ausführungen zur rechtlichen Situation sind erwartungsgemäß eher rudimentär gehalten, benennen dabei einige relevante Vorschriften und beschränken sich ansonsten auf eine schlaglichtartige, bei Weitem nicht umfassende Darstellung der zu beachtenden rechtlichen Problemstellungen.

---

<sup>5</sup> so die Aufzählung auf der Internetpräsenz <http://www.seilbahn2025.de/projekt-seilbahn.html>. -

<sup>6</sup> Die Vorstudie kann derzeit unter nachfolgendem Link als pdf-Dokument abgerufen werden: <http://www.seilbahn2025.de/projekt-seilbahn.html> -

<sup>7</sup> Abrufbar, ebda.

Nachfolgend sollen die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen gutachterlich dargelegt werden, die es bei der beabsichtigten Realisierung des Seilbahnprojekts zu beachten gilt. Der Fokus dieser Untersuchung liegt dabei weniger auf den europarechtlich vorgegebenen technischen Anforderungen an die Realisierung einer solchen Seilbahn. Vielmehr soll geprüft werden, ob und - wenn ja - in welchem Umfang die Realisierung des Seilbahnprojekts in Rechtsgüter Dritter eingreift und welche rechtlichen Schlussfolgerungen hieraus abzuleiten sind.

## II. Planungsrechtliche Situation

Das Plangebiet liegt im Wuppertaler Stadtbezirk Elberfeld. Aus dem für diesen Bereich geltenden Flächennutzungsplan ergibt sich, dass in dem Trassenbereich derzeit sowohl Gebiete für Wohnbaufläche, Flächen für den Gemeinbedarf, Grünflächen und Sondergebietsflächen vorgesehen sind.

Es handelt sich um ein typisches innerstädtisches Gebiet, das insbesondere durch Wohn- und gewerbliche Nutzungen sowie durch Flächen für den Gemeinbedarf geprägt ist. Die angedachte Trassenführung durchquert eine Vielzahl von Gebieten, die mit gesonderten Bebauungsplänen belegt sind.

Da die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn allerdings in Größe und Umfang nicht mit einem Bauvorhaben zu vergleichen ist, kennt das deutsche Recht nach Maßgabe und in Anwendung gesonderter Vorschriften besondere Verfahren, mit denen Baurecht jenseits bestehender Bebauungspläne geschaffen werden kann. Dies gilt insbesondere für die sog. „Plangenehmigung“ und die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens (hierzu Punkt C. dieses Gutachtens). Da die bestehenden Bebauungspläne für die Frage der baurechtlichen Zulässigkeit der geplanten Dreiseilumlaufbahn somit nicht maßgeblich sind, erübrigt es sich, die in den einzelnen Bebauungsplänen vorgenommenen Festsetzungen genauer zu

beleuchten. Allerdings ist die Einhaltung der baurechtlichen Rahmenbedingungen integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. So sind etwa baurechtliche Abstandsflächen im Sinne des § 6 BauO NRW ebenso einzuhalten wie die geltenden Grenzwerte des Immissionsschutzrechts, etwa in Gestalt der normkonkretisierenden Verwaltungsvorschrift der TA Lärm. Neben den allgemeinen Betriebszeiten der Dreiseilumlaufbahn zwischen 6 und 23 Uhr sind auch die Vor- und Nachlaufzeiten, sowie Test-, Überprüfungs- und Wartungstermine in den Blick zu nehmen.

Auf der Grundlage der in der Anlage 2 zum UVPG enthaltenen Kriterien dürfte im Rahmen eines "Screenings" zu beurteilen sein, ob das Vorhaben der Errichtung der geplanten Dreiseilumlaufbahn einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Das Ausmaß der Seilbahnanlage und die von der geplanten Trassenführung betroffenen "sensiblen Bereiche" (etwa ein Biotop) sprechen derzeit für die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP. Jedenfalls gesetzlich geschützte Biotope zählen nach Anlage 2 Ziff. 2.3.7 UVPG zu maßgeblichen Kriterien im Rahmen der Beurteilung der "ökologischen Empfindsamkeit eines Gebiets".

Nach dem aktuellen Regionalplan GEP 99 sind in dem für die Trassenführung relevanten Bereich insbesondere allgemeine Siedlungsgebiete und Grünzüge ausgewiesen. Tatsächlich befindet sich im Bereich des geplanten Trassenverlaufs mit dem Quellgebiet Hatzenbecker Bach auch ein Biotop, auf dessen Gebiet sich auch das Fundament eines geplanten Stützpfilers erstreckt.

### **C. Rechtliche Würdigung**

#### **I. Erforderlichkeit eines Planfeststellungsverfahrens / Kein Raum für eine schlichte "Plangenehmigung"**

Nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW dürfen Seilbahnen "nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan nach Maßgabe der §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-

Westfalen vorher festgestellt ist." Auf der Grundlage der herausgehobenen Position im Gesetzestext ist davon auszugehen, dass das Planfeststellungsverfahren bei Bau oder Änderung einer Seilbahnanlage grundsätzlich durchzuführen ist. Unter den Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG NRW kann das Planfeststellungsverfahren durch die sogenannte "Plangenehmigung"<sup>8</sup> substituiert werden.<sup>9</sup> Dies gilt allerdings nur unter den in § 74 Abs. 6 VwVfG NRW genannten Voraussetzungen. Hiernach soll eine Plangenehmigung immer dann ausreichen,

*"wenn*

- 1. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben,*
- 2. das Benehmen hergestellt worden ist*
  - a) mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird,*
  - b) mit den nach § 12 des Landschaftsgesetzes vom 21. Juli 2000 (GV.NRW. S. 568) anerkannten Vereinen bei Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne von § 4 Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. S. 2542), das durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. S. 3154) geändert worden ist, verbunden sind*  
*und*

---

<sup>8</sup> Zu ihr stellvertretend für viele *Kämpfer*, in: Bader/Ronellenfitsch (Hrsg.), Beck'scher Online-Kommentar VwVfG, Stand: 01.07.2015, 28. Edition, § 74 Rn. 131 ff.

<sup>9</sup> *Kämpfer* formuliert insoweit zutreffend: „Die Plangenehmigung hat grds. die Rechtswirkungen einer Planfeststellung“, so ders., in: Bader/Ronellenfitsch (Hrsg.), Beck'scher Online-Kommentar VwVfG, Stand: 01.07.2015, 28. Edition, § 74 Rn. 138.

3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss."<sup>10</sup>

Diese Voraussetzungen liegen im Falle des Wuppertaler Projekts "Seilbahn 2025" erkennbar nicht vor. Durch die avisierte Trassenführung werden gerade Rechte anderer, nämlich derjenigen, deren Grundstücke durch die Gondeln der Seilbahn überschwebt werden sollen, im Sinne des § 74 Abs. 6 VwVfG nicht nur unwesentlich beeinträchtigt. So sind mit der Errichtung der Seilbahn einschneidende und dauerhafte Veränderungen etwa für Grundstückseigentümer verbunden, die die grundbuchrechtliche Eintragung von Grunddienstbarkeiten und den dauerhaften Verlust oder jedenfalls eine nicht nur unerhebliche Beeinträchtigung ihrer Privatsphäre hinnehmen müssen. Die hierdurch negativ Betroffenen haben sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums bzw. der Reduktion ihres privaten Rückzugraums auch nicht einverstanden erklärt, sondern vielmehr eine aus Bürgerinnen und Bürgern bestehende Initiative gegründet, die sich dem geplanten Vorhaben und der Beeinträchtigung ihrer Rechtspositionen entgegenstellt.

Da schon eine Ersetzung des Planfeststellungsverfahrens durch eine Plangenehmigung nicht in Betracht kommt, bleibt auch kein Raum für eine Anwendung des § 74 Abs. 7 VwVfG NRW. Nach dieser Vorschrift entfallen Planfeststellung und Plangenehmigung "in Fällen von unwesentlicher Bedeutung". Fälle von unwesentlicher Bedeutung sollen dabei insbesondere dann vorliegen,

---

<sup>10</sup> Grundlegend zu diesen Anforderungen Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs (Hrsg.), *Verwaltungsverfahrensgesetz*, 8. Aufl. 2014, § 74 Rn. 227 ff.; ferner Kämper, in: Bader/Ronellenfitsch (Hrsg.), *Beck'scher Online-Kommentar VwVfG*, Stand: 01.07.2015, 28. Edition, § 74 Rn. 134 ff.

*"wenn*

- 1. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Plan nicht entgegenstehen,*
- 2. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Plan Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen worden sind und*
- 3. nicht andere Rechtsvorschriften eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben, die den Anforderungen des § 73 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 4 bis 7 entsprechen muss."*

Da auch diese Voraussetzungen kumulativ vorliegen müssen, kommt ein gänzlicher Verzicht auf Planfeststellung und Plangenehmigung schon deshalb nicht in Betracht, weil durch das Vorhaben Rechte anderer beeinflusst werden und eine Vereinbarung mit den Planbetroffenen weder vorhanden noch für die Zukunft ersichtlich ist. Zudem werden durch das Planvorhaben auch andere öffentliche Belange berührt. Zu den öffentlichen Belangen zählen unter anderem eine geordnete städtebauliche Entwicklung, eine bedarfsgerechte Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs und nicht zuletzt das Erfordernis eines nachhaltigen und verantwortungsgerechten Umgangs mit öffentlichen Geldern.

Vor diesem Hintergrund dürfte angesichts der Dimensionierung des Planvorhabens an der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens kein Weg vorbei führen.

## II. Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses

Nach Maßgabe des § 75 Abs. 1 Hs. 1 VwVfG NRW kommt der Planfeststellung zunächst Genehmigungswirkung zu.<sup>11</sup>

Dabei soll von der Genehmigungswirkung "das Vorhaben als solches, .d.h. alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, wie sie sich insbesondere aus dem **Bauwerksverzeichnis** des Planfeststellungsbeschlusses ergeben"<sup>12</sup>, umfasst sein.

Darüber hinaus umschließt die Genehmigungswirkung "auch den späteren **bestimmungsmäßigen Betrieb** der genehmigten Anlagen", ferner „die **Baumaßnahmen**, die zur Verwirklichung des Vorhabens erforderlich sind“.<sup>13</sup>

Nach Maßgabe des § 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 VwVfG NRW kommt der Planfeststellung zudem Konzentrationswirkung zu.<sup>14</sup>

Konzentrationswirkung bedeutet, dass durch eine wirksame Planfeststellung alle anderen "erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Planfeststellungen" substituiert werden.<sup>15</sup>

Wesentliches Kennzeichen der Konzentrationswirkung ist dabei, dass die substituierten Genehmigungen nicht etwa im Planfeststellungsbeschluss "gebündelt" werden, sondern vielmehr eine reine Ersetzung stattfindet.<sup>16</sup>

Allerdings werden nicht alle Verfahren durch die Planfeststellung ersetzt. Dies gilt insbesondere für vorgeschaltete "Raumordnungsverfahren, Linien- oder Trassenbestimmungen".<sup>17</sup>

---

<sup>11</sup> Vgl. hierzu Kopp/Ramsauer, VwVfG, 14. Aufl. 2013, § 75 Rz. 8 f.

<sup>12</sup> So Kopp/Ramsauer ebda., Rz. 9.

<sup>13</sup> So Kopp/Ramsauer, ebda. m. weit. Nachw.

<sup>14</sup> Vgl. hierzu Kopp/Ramsauer, ebda., Rz. 12 f.; zur beschränkten Reichweite der Konzentrationswirkung unter Verweis auf die höchstrichterliche Rechtsprechung durch das BVerwG Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz (Hrsg.), *Verwaltungsverfahrensgesetz Großkommentar*, 2014, § 74 Rn. 23.

<sup>15</sup> So und hierzu Kopp/Ramsauer, ebda., Rn. 12.

<sup>16</sup> So zutreffend Kopp/Ramsauer, ebda.

<sup>17</sup> So Kopp/Ramsauer, ebda.

Allerdings beschränkt sich die Konzentrationswirkung auf eine sog. "formelle Konzentration", die die Beachtung der jeweiligen materiell-rechtlichen Anforderungen nicht obsolet werden lässt.<sup>18</sup> Es findet mithin im Ergebnis eine Verlagerung der "Wahrnehmungszuständigkeiten und Entscheidungsbefugnisse"<sup>19</sup> auf Behördenebene statt. Die materiell-rechtlichen Anforderungen werden durch die Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht gemindert.

### III. Planungsrechtliche Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens Wuppertaler "Seilbahn 2025" im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens im Sinne des § 3 Seilbahngesetz NRW i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG NRW

#### 1. Planrechtfertigung

Unter der Planrechtfertigung versteht man das öffentlich-rechtlich determinierte Postulat, dass die Planfeststellung im Einzelfall "vernünftigerweise geboten" ist.<sup>20</sup>

Das Erfordernis der Gebotenheit bleibt dabei in seiner Beurteilung nicht allein der Planfeststellungsbehörde überantwortet, sondern ist in seiner Überprüfung uneingeschränkt justiziabel.<sup>21</sup>

In verfassungsrechtlicher Hinsicht ist die gerichtliche Überprüfbarkeit der Gebotenheit schon deshalb von Bedeutung, da ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren enteignungsrechtliche

---

<sup>18</sup> Vgl. hierzu die nach formeller und materieller Konzentration differenzierenden Ausführungen bei Kopp/Ramsauer, ebda., Rz.: 15 f. Den Begriff der „nur verfahrensrechtlichen Konzentrationswirkung“ bemüht Lieber, a.a.O. unter Verweis auf BVerwG, Entscheidung vom 26.6.1992, Az.: 4 B 1/92 u.a. = DVBl. 1992, 1435.

<sup>19</sup> So Bonk, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 5. Aufl. 1998, § 75 Rn. 14.

<sup>20</sup> So Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rz. 42 unter Verweisung auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts u.a. auf BVerwGE 48, 56 (60) - B-42-Urteil; siehe zur Planrechtfertigung auch die Ausführungen bei Lieber, in: Mann/Sennekamp/Uechtritz (Hrsg.), Verwaltungsverfahrensgesetz Großkommentar, 2014, § 74 Rn. 23.

<sup>21</sup> vgl. hierzu Kopp/Ramsauer, ebda. mit Bezugnahme unter anderem auf BVerwGE 84, 123.

Vorwirkungen zeitigt, die dem "enteignungsrechtlichen Gemeinwohlerfordernis" genügen müssen.<sup>22</sup>

Als besondere Herausforderung dürfte sich erweisen, das konkret in den Blick zu nehmende Planungsziel herauszufiltern, wobei es sich hierbei um eine typische Problematik gerade im Bereich eines verkehrlichen Infrastrukturvorhabens handelt.<sup>23</sup>

Zur Ermittlung des relevanten Planungsziels kann insofern § 1 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW herangezogen werden. Diese Vorschrift enthält folgenden Wortlaut:

*"Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen, die dem Personenverkehr und dem öffentlichen Güterverkehr dienen."*

Die für die Planrechtfertigung relevante Seilbahnanlage muss dabei also den Zweck verfolgen, entweder dem Personenverkehr oder dem öffentlichen Güterverkehr zu dienen. Nach derzeitigem Planungsstand des Projekts "Wuppertaler Seilbahn 2025" soll die Seilbahn insbesondere zur Entlastung des öffentlichen Personennahverkehrs errichtet werden. Es sollen vor allem Personenbeförderungsleistungen zwischen dem Hauptbahnhof und dem Campusgelände Griffenberg und dem Schulzentrum Küllenhahn erbracht werden. Maßgeblich für die Planrechtfertigung ist somit, ob die Errichtung der Dreiseilumlaufbahn tatsächlich aus vernünftigen Erwägungen erforderlich ist, mithin dem Personenverkehr konkret dienen wird.

Da jedoch ein abstraktes Dienen nicht ausreicht, sondern die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn nur dann einer gerichtlichen Überprüfung der Planrechtfertigung Stand halten wird, wenn ihre Errichtung und ihr Betrieb auf der Grundlage vernünftiger Erwägungen dazu geeignet sind, die Personenbeförderung in Wuppertal im Wege öffentlicher Verkehrsmittel zu erleichtern, wird es entscheidend darauf ankommen, ob der Betrieb einer

---

<sup>22</sup> Vgl. hierzu Kopp/Ramsauer, ebda., m. weit. Nachw.

<sup>23</sup> vgl. Kopp/Ramsauer, ebda., Rz. 45.

Dreiseilumlaufbahn an dieser Stelle in einer Zusammenschau aller relevanten Umstände geeignet ist, etwa bestehende Beförderungsschwierigkeiten, die allerdings tatsächlich nicht erkennbar sind, zu minimieren und damit eine signifikante Verbesserung der Personenbeförderung in Wuppertal zu bewirken.

Hierbei dürfte es nicht allein darauf ankommen, ob die durch die Dreiseilumlaufbahn konkret verbundenen Haltepunkte, das heißt der Hauptbahnhof, der Campus Griffenberg und das Schulzentrum Küllenhahn schneller und/oder komfortabler als bisher erreicht werden können. Vielmehr dürfte auch relevant sein, welche Auswirkungen die Errichtung der Seilbahn auf die bisher durch Busse des öffentlichen Personennahverkehrs angesteuerten Zwischenhaltestellen hat.

Es deutet sich bereits aus den derzeit verfügbaren Informationen an, dass bei Errichtung und Inbetriebnahme einer Dreiseilumlaufbahn in Wuppertal die bisher vorhandenen Busverbindungen im relevanten Bereich ausgedünnt werden. Dies hat jedoch zur Folge, dass sich diese Ausdünnung nicht nur auf die Punkte Hauptbahnhof, Campus Griffenberg und Schulzentrum Küllenhahn auswirkt, sondern auch auf die zwischen diesen Punkten liegenden Haltestellen. Gerade diese nicht an den Seilbahnstationen gelegenen Haltestellen erfahren jedoch keine Ersatzbedienung durch die Dreiseilumlaufbahn. Dieser Umstand alleine dürfte jedoch nicht ausreichen, um eine abschließende Bewertung der verkehrsgemessenen Versorgung mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs vorzunehmen, da es durchaus denkbar ist, dass die zwischen den Stationen der avisierten Dreiseilumlaufbahn liegenden Haltestellen signifikant weniger Bedarfsverkehre auslösen als die durch die Stationen der Seilbahn abgedeckten Haltepunkte. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die Buslinien, die bislang Passagiere vom Stadtteil Cronenberg direkt in die Innenstadt Elberfeld beförderten, künftig nach Inbetriebnahme der Seilbahn an der Bergstation enden

sollen, die Verbindungen durch den Zwang zum Umsteigen daher an Attraktivität verlieren.

Im Rahmen der Planrechtfertigung bedarf es daher einer dezidierten Darlegung des derzeitigen Nutzungsverhaltens hinsichtlich der zwischen den angedachten Stationen der Dreiseilumlaufbahn verkehrenden Busse und sonstigen Verkehrsmittel. Erst auf der Grundlage dieses Zahlenmaterials kann sowohl seitens der Plangenehmigungsbehörde als auch im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung darüber befunden werden, ob die Errichtung und der Betrieb einer Dreiseilumlaufbahn im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise geboten sind.

## 2. Beachtung der Planungsleitsätze

Im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens wird im Rahmen der Berücksichtigung geltender Rechtsvorschriften und -grundsätze zwischen zwei Kategorien qualitativ unterschieden:

Das Planfeststellungsverfahren kennt zum einen "strikt bindende Planungsleitsätze"<sup>24</sup> sowie zum anderen weitere Rechtsvorschriften, die allerdings lediglich Gegenstand der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffenden Abwägung sind, namentlich sog. „Optimierungsgebote oder Abwägungsdirektiven“<sup>25</sup>. Einen bindenden Planungsleitsatz formuliert etwa § 3 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW, indem die Vorschrift anordnet, dass bei der Planfeststellung die Umweltverträglichkeit zu prüfen ist und die Umweltverträglichkeitsprüfung dabei den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Nordrhein-Westfalen entsprechen muss. Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung kann in diesem Rechtsgutachten nicht antizipiert werden, da die zur Beurteilung erforderlichen umweltbezogenen Daten derzeit (noch) nicht vorliegen.

---

<sup>24</sup> Bonk, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG-Kommentar, 5. Aufl. 1998, § 75 Rz. 16

<sup>25</sup> Neumann, in: Stelkens-Bonk-Sachs, VwVfG-Kommentar, 8. Aufl. 2014, § 74 Rz. 131.

Im Bauplanungsrecht sind etwa § 1 Abs. 4 BauGB, also das Postulat, das Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung<sup>26</sup> anzupassen sind, sowie grundsätzlich auch das bauplanungsrechtliche Entwicklungsgebot<sup>27</sup> im Sinne des § 8 Abs. 2 BauGB als verbindliche Planungsleitsätze zu qualifizieren.<sup>28</sup>

Da die beabsichtigte Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn-Trasse ein Vorhaben betrifft, das als verkehrliche Infrastrukturmaßnahme zu werten ist, dürften die genannten bauplanungsrechtlichen Leitsätze der Errichtung der Dreiseilumlaufbahn nicht entgegenstehen.

### 3. Umfassende Abwägung betroffener Belange

Alle übrigen Belange, die nicht zu den verbindlichen Planungsleitsätzen zählen, aber dennoch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens auf Berücksichtigung drängen, sind Gegenstand der im Planfeststellungsverfahren vorzunehmenden Abwägung der berührten Belange. Hierzu zählen sowohl solche Belange, die gerade für die Errichtung des entsprechenden Vorhabens streiten, als auch solche, die einer Realisierung des Vorhabens aus unterschiedlichen Gründen entgegenstehen. Im Rahmen der entgegenstehenden Belange sind insbesondere auch grundrechtlich geschützte Positionen zu berücksichtigen.

Nachfolgend sollen nun zunächst die Belange bezeichnet werden, die für eine Realisierung des Projektes "Seilbahn 2025" streiten. Sodann werden die entgegenstehenden Belange erörtert, um schließlich im Wege einer antizipierten Abwägung eine rechtliche

---

<sup>26</sup> Zu diesen Zielen *Krautzberger*, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), Baugesetzbuch, Stand: 117. EL 2015, Vorbemerkungen zu den §§ 1 bis 13a Rn. 20 f.

<sup>27</sup> Zu ihm *Runkel*, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger (Hrsg.), Baugesetzbuch, Stand: 117. EL 2015, § 8 Rn. 19 ff.

<sup>28</sup> vgl. U. Batters, Öffentliches Baurecht und Raumordnungsrecht, 5. Aufl. 2006, S. 91

Bewertung dahingehend vorzunehmen, welchen Belangen der Vorrang einzuräumen ist.

a) Öffentliches Interesse an der Schaffung eines komfortablen Verkehrsmittels

Als öffentlicher Belang ist das Interesse einzustellen, dass auf bedeutsamen Verbindungsachsen ein möglichst komfortables Verkehrsmittel bereitsteht, um eine bedarfsgerechte Beförderung der relevanten Verkehrsströme zu ermöglichen. Der Vorteil einer Seilbahn liegt dabei darin, dass ihr Betrieb von der übrigen Verkehrslage unabhängig ist. Auf ihren Betrieb hat es etwa keinen Einfluss, wenn sich auf den unter ihr liegenden Straßen Verkehrsstauungen oder andere Behinderungen ergeben. Hierdurch wird bewirkt, dass Verspätungen weitgehend vermieden werden können, wie sie etwa im Busverkehr bei Verkehrsbehinderungen jedenfalls dann entstehen, wenn keine gesonderte Busspur, die vom übrigen Verkehr freizuhalten ist, im Einzelfall vorgesehen ist. Da es sich bei der geplanten Dreiseilumlaufbahn um einen sogenannten "Stetigförderer"<sup>29</sup> handelt, wäre zudem grundsätzlich gewährleistet, dass eine Streckenbeförderung in sehr kurzen Abständen zueinander, nämlich im Rahmen des einzelnen Gondelabstands, erfolgen kann.<sup>30</sup> Die Förderungsleistung wird lediglich durch die Kabinenkapazität der einzelnen Gondeln begrenzt. Damit kann es zu Wartezeiten kommen, wenn zu einem bestimmten Zeitpunkt oder innerhalb eines bestimmten Zeitraums erhebliche Verkehrsmengen zu bewältigen sind. Vorteile zeitigt der Betrieb einer Dreiseilumlaufbahn in diesem Zusammenhang allerdings nur dann, wenn die Seilbahnanlage tatsächlich geeignet ist, verkehrliche Problemlagen oder Engpässe zu entschärfen.

---

<sup>29</sup> Vgl. zu diesem Begriff Ingenieurbüro Arno Schweiger, "Vorstudie zur technischen Machbarkeit einer Seilbahnverbindung in der Stadt Wuppertal" vom 17.5.2015, Seite 25 - abrufbar unter dem URL [http://www.seilbahn2025.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/05/vorstudie\\_wuppertal.pdf](http://www.seilbahn2025.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/05/vorstudie_wuppertal.pdf) -

<sup>30</sup> Vgl. hierzu nochmals die Studie des Ingenieurbüros Arno Schweiger, ebda.

Diese tatsächlichen Voraussetzungen sind im Hinblick auf die Stadt Wuppertal - von temporären baustellenabhängigen Verkehrsstörungen einmal abgesehen - derzeit nicht erkennbar. So zählt gerade der Universitätsring zu den bestausgebauten Straßen im Gebiet der Stadt Wuppertal.

Als Vorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln werden von den Befürwortern der Seilbahn kürzere Beförderungszeiten angeführt. Dies soll für die Streckenabschnitte zwischen Hauptbahnhof und dem Campus Griffenberg, zwischen dem Campus Griffenberg und Küllenhahn sowie im Hinblick auf die Gesamtdistanz zwischen Hauptbahnhof und Küllenhahn sowie jeweils auch in umgekehrter Richtung in unterschiedlichem Ausmaß gelten. Ausweislich der Internetpräsenz von <http://www.seilbahn2025.de/projekt-seilbahn.html> (abgerufen am 21. September 2015) werden folgende Beförderungszeiten prognostiziert:

„1. Verbindung zwischen Hauptbahnhof und dem Campus Griffenberg:

*"Bus (Uni-Express): 2,8 km, Zeit ca. 10 Min,*

*PKW: 2,5 km, Zeit ca. 6 Min,*

*Fahrrad: 2,0 km, Zeit ca. 8 bis 12 Min,*

*zu Fuß: 1,4 km, Zeit ca. 15 bis 23 Min,*

*Beförderungszeit Seilbahn: ca. 3 Min.,*

*Geschwindigkeit: 6 m/s".<sup>31</sup>*

2. Für die Verbindung zwischen Campus Griffenberg und Küllenhahn werden folgende Beförderungszeiten angegeben:

*"Bus (645), 3,5 km, Zeit ca. 10 Min.,*

*Pkw: 2,9 km, Zeit ca. 6 Min.,*

*Fahrrad: 3,0 km, Zeit ca. 10 bis 17 Min.,*

*zu Fuß: 2,5 km, Zeit ca. 29 bis 36 Min.,*

---

<sup>31</sup> So die Angaben auf der Internetseite <http://www.seilbahn20025.de/projekt-seilbahn.html>.

*Beförderungszeit Seilbahn: ca. 6 Min.,  
Geschwindigkeit 6 m/s".<sup>32</sup>*

3. Für die Gesamtdistanz zwischen Hauptbahnhof und Küllenhahn werden folgende Beförderungszeiten angegeben:

*„(Bus 645), 6,3 km, Zeit ca. 20 Min.;  
PKW: 4,0 km, Zeit ca. 8 Min.;  
Fahrrad, 4,0 km, Zeit ca. 12 bis 27 Min.;  
zu Fuß: 3,3 km, Zeit ca. 36 bis 52 Min.;  
Beförderungszeit Seilbahn: ca. 9 Min.,  
Geschwindigkeit: 6 m/s".<sup>33</sup>*

Aus Gründen der Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass das soeben in Bezug genommene Zahlenmaterial den ausdrücklichen Angaben des Projekt-Betreibers entnommen worden ist und jedenfalls in Teilen bzgl. seiner inhaltlichen Richtigkeit streitig ist. Gleichwohl sollen die dortigen Angaben für Zwecke dieses Rechtgutachtens vorläufig als wahr unterstellt gelten. Ein rechtliches Anerkenntnis der Richtigkeit dieser Angaben ist hiermit allerdings nicht verbunden.

Der Komfort der Dreiseilumlaufbahn als öffentliches Verkehrsmittel wird allerdings dadurch beeinträchtigt, dass im Vergleich zu Bussen wesentlich weniger Haltestellen bedient werden, da die Seilbahn lediglich über drei Stationen verfügt

Die Buslinie 645 bedient in Wuppertal derzeit insgesamt 17 Stationen auf der Teilstrecke „Schulzentrum Süd“ - „Hauptbahnhof“ (z.Zt. „Ohligsmühle (Hbf)“). Sie benötigt für die Gesamtstrecke ca. 20 Minuten; für die jeweiligen Teilstrecken ca. 10 Minuten. Die dabei zurückgelegte Strecke ist etwa doppelt so lang wie die der Seilbahn.

---

<sup>32</sup> So die Angaben, ebda.

<sup>33</sup> So die Angaben auf der soeben zitierten Internetseite, ebda. mit dortigem Hinweis auf die Datenquelle Google Maps 2015.

Eine direkte Busverbindung zwischen Hauptbahnhof und Kühlenhahn besteht bereits in Form der Buslinien CE64/CE65, die die Gesamtstrecke in ca. 10 Minuten bewältigen und gemeinsam in einem 10-Minuten-Takt verkehren.

Der Uni-Express-Bus verfügt lediglich über drei Stationen und benötigt für die Bewältigung Strecke „Hauptbahnhof“ - „Campus Griffenberg“ einen erheblich größeren Zeitraum als die geplante Dreiseilumlaufbahn. Im Gegensatz zur Seilbahn hält dieser Bus (ebenso wie die Linie 645 und weitere Linien) direkt im zentral gelegenen Busbahnhof des Campus Griffenberg. Entfielen künftig Buslinien wie die CE64 und CE65 auf Teilabschnitten, so würde sich für eine Vielzahl von Verbindungen ein Umstiegszwang ergeben.

#### b) Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Wuppertal derzeit insbesondere durch Busse, Eisenbahnen sowie durch die Wuppertaler Schwebebahn bewältigt. Besonderheiten ergeben sich durch die topographische Lage der Stadt Wuppertal und ihre erhebliche Ausdehnung in der Talsohle unter Einbeziehung der zugehörigen Berghänge. Gerade bei schwierigen Witterungsbedingungen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in Wuppertal in besonderer Weise gefährdet. Insbesondere bei Frost kann es zu erheblichen Behinderungen der innerstädtischen Straßenverbindungen kommen. Gelegentlich muss der Fahrzeugverkehr wegen der hügeligen Lage im Winter zumindest vorübergehend eingestellt werden.<sup>34</sup>

Der Betrieb einer Dreiseilumlaufbahn muss hingegen lediglich bei Gewitterlagen sowie Windgeschwindigkeiten i.H.v. "ca. 100 km/h quer zur

---

<sup>34</sup> Vera Zischke, "Busverkehr in Wuppertal überwiegend eingestellt", Westdeutsche Zeitung, Artikel vom 29.01.2010 - abrufbar unter URL <http://www.wz-newsline.de/lokales/wuppertal/busverkehr-in-wuppertal-ueberwiegend-eingestellt-1.154208> -

Seilachse" eingestellt werden.<sup>35</sup> Die starke Windresistenz der Seilbahn ergibt sich aus der besonderen Seilbahnkonstruktion einer Dreiseilumlaufbahn.<sup>36</sup>

Durch die beidseitige Anbindung des Campusgeländes Griffenberg durch die geplante Dreiseilumlaufbahn, einerseits vom Hauptbahnhof, andererseits von der Station Küllenhahn ausgehend, können wesentliche Studenten-Pendlerströme aus dem übrigen Innenstadtverkehr ferngehalten werden. Hierdurch kann eine Entlastung der verkehrlichen Verbindungen zwischen Küllenhahn und Campus Griffenberg sowie zwischen Hauptbahnhof und Campus Griffenberg erreicht werden.

#### c) Städtebauliche Aspekte / Attraktivierung

In städtebaulicher Hinsicht ist die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn ambivalent zu bewerten. So dürfte sich die optische Gestaltung der Stationen und der Stützpfeiler als maßgebliches Kriterium dafür erweisen, ob die entsprechenden Bauten im Stadtbild als Fremdkörper angesehen werden müssen oder ob sich die Bauwerke in das übrige Stadtbild einpassen. Dieser Aspekt kann abschließend erst bewertet werden, wenn die genauen Entwurfszeichnungen des beabsichtigten Designs dieser seilbahnspezifischen Bauwerke vorliegen.

Ob der betroffene Innenstadtbereich der Stadt Wuppertal durch die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn attraktiviert wird oder nicht, dürfte schwerpunktmäßig im Auge des einzelnen Betrachters liegen. So mag der Anblick schwebender Gondeln von manchem als interessant und reizvoll erachtet werden, von anderen Menschen hingegen als

---

<sup>35</sup> So Ingenieurbüro Arno Schweiger, "Vorstudie zur technischen Machbarkeit einer Seilbahnverbindung in der Stadt Wuppertal" vom 17.5.2015, Seite 27 - abrufbar unter dem URL [http://www.seilbahn2025.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/05/vorstudie\\_wuppertal.pdf](http://www.seilbahn2025.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/05/vorstudie_wuppertal.pdf) -

<sup>36</sup> Vgl. die Studie des Ingenieurbüros Arno Schweiger, ebda.

Störung oder jedenfalls als optische Beeinträchtigung.

Für die Errichtung einer solchen Seilbahnanlage dürfte der innovative Ansatz der Stadt Wuppertal hinsichtlich der verkehrlichen Infrastruktur sprechen. So bildet die Wuppertaler Schwebbahn bislang schon ein Alleinstellungsmerkmal der Stadt - jedenfalls in näherem und mittlerem geographischem Zusammenhang.

Soweit eine Attraktivitätssteigerung schon darin erkannt werden kann, dass eine Seilbahn als innerstädtisches Transportmittel jedenfalls derzeit noch als Besonderheit anzusehen ist, spräche auch dieser Aspekt für die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn.

d) Tourismusförderung

Als öffentlicher Belang der Stadt Wuppertal kann auch das Ziel angesehen werden, den Tourismus in der Stadt Wuppertal zu fördern. Ein stärkerer Tourismus dürfte jedenfalls branchenabhängig Vorteile mit sich bringen. Dies gilt insbesondere für Betriebe, die im Hotel-/und Gaststättenverband zusammengeschlossen sind. Zudem gehen Tourismus und Imagewerbung für eine Stadt oftmals Hand in Hand.

Ob es allerdings ausreichen wird, ein weiteres innovatives Verkehrsmittel neben der Schwebbahn zu präsentieren, um dauerhaft Touristen in die Stadt Wuppertal zu locken, dürfte zu bezweifeln sein. So kann es etwa für Touristen durchaus reizvoller sein, entsprechende Seilbahnen in Bergregionen oder in großen Metropolen dieser Welt zu besichtigen und zu nutzen. Die Vorhaltung einer Dreiseilumlaufbahn alleine dürfte jedenfalls nicht ausreichen, um ein relevantes Touristeninteresse für die Stadt zu wecken und entsprechende Besucherströme zu akquirieren. Anders wäre dieser Sachverhalt im Hinblick auf seine Relevanz als öffentlicher Belang

nur dann zu bewerten, wenn die Errichtung der Seilbahn in ein Gesamtkonzept eingebettet würde, das insgesamt zur Tourismusförderung zugunsten der Stadt beitragen kann.

Ob die übrigen Elemente der Initiative Wuppertal 2025 dazu geeignet sind, die Stadt Wuppertal klarer als Touristenziel zu positionieren, darf zum jetzigen Zeitpunkt jedenfalls bezweifelt werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass noch nicht klar ist, welche Elemente der "Initiative Wuppertal 2025" tatsächlich realisiert werden.

e) Entgegenstehendes Planungsrecht

Das Planungsrecht zählt grundsätzlich nicht zum Abwägungsmaterial der im Übrigen betroffenen Belange, sondern es statuiert vielmehr Planungsleitsätze, die im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens zwingend zu beachten sind.<sup>37</sup>

Da es sich somit um strikt zu beachtende Vorgaben handelt, bleibt für eine weitergehende Berücksichtigung im Rahmen der Belangabwägung kein Raum. Zu beachten ist allerdings, dass der Stadt Wuppertal die Möglichkeit eröffnet ist, entsprechendes Planungsrecht für die Seilbahn zu schaffen.

f) Umweltrechtliche Belange (Natur- und Landschaftsschutz, UVP.)

Da nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW die Umweltverträglichkeitsprüfung schon zu den zwingenden Planungsleitsätzen zählt, kommt eine ergänzende Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im Rahmen der gegeneinander abzuwägenden Belange nicht in Betracht. Anderes gilt

---

<sup>37</sup> siehe im Gutachten oben unter C. III. 2.

jedoch für die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes im Übrigen.

In diesem Zusammenhang ist insbesondere daran zu denken, ob durch das geplante Vorhaben landschafts- und denkmalpflegerische Aspekte beeinträchtigt werden können. Dies kommt insbesondere dann in Betracht, wenn durch das Planungsvorhaben etwa die Sicht auf bestimmte historisch oder kulturell bedeutsame Bauwerke oder Naturdenkmäler versperrt oder verschlechtert wird. Klar ist jedenfalls, dass das Stadtbild allein aufgrund der Höhe der Trassenführung der Seilbahn eine wesentlich andere Prägung erhalten wird, wenn sie denn tatsächlich realisiert werden sollte.

Im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wäre sodann herauszuarbeiten, welche Denkmäler konkret von der geplanten Seilbahnanlage negativ betroffen sein können. Hier bedarf es einer konkreten Herausarbeitung der vorhandenen Natur-, Boden- und sonstigen Denkmäler.

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Plangebiets wird durch die in Aussicht genommene Trassenführung zwar kein Naturschutzgebiet, allerdings jedoch ein Landschaftsschutzgebiet berührt. Dieses Gebiet wird durch ein Biotop (Quellgebiet Hatzenbecker Bach) geprägt. Allerdings dürfte der Umstand, dass durch die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn das Landschaftsbild optisch nachhaltig und schwerwiegend verändert wird, dazu führen, dass dieser Aspekt als abwägungsrelevanter Belang zu bewerten ist. Dies gilt insbesondere auch für die Trassenführung in Hügellage, da dort die Seilbahn besonders exponiert und von weitem her sichtbar ist.

g) Vereinbarkeit mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz

Bei der geplanten Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn handelt es sich - soweit derzeit erkennbar - nicht um eine genehmigungsbedürftige

Anlage im Sinne des § 4 BImSchG i.V.m. der 4. BImSchV.<sup>38</sup>

Gleichwohl stellt das Bundesimmissionsschutzgesetz auch bestimmte Anforderungen an nicht genehmigungsbedürftige Anlagen bzw. formuliert in § 22 BImSchG konkrete Pflichten, die den Betreibern solcher Anlagen obliegen. Nach Maßgabe des § 22 Abs. 1 S. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen

*"so zu errichten und zu betreiben, dass*

- 1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,*
- 2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und*
- 3. die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können."*<sup>39</sup>

Diese Verpflichtungen nach § 22 BImSchG werden die Betreiber der Dreiseilumlaufbahn zu beachten haben. Aus der Beachtungsbedürftigkeit dieser Verpflichtungen folgt allerdings nicht, dass das Bundesimmissionsschutzgesetz einen öffentlichen Belang begründen könnte, der der Realisierung des Seilbahnprojekts entgegensteht.

Vielmehr ist es so, dass dann, wenn es strikte Anforderungen nach dem BImSchG an die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn gäbe, hierin wohl eher ein

---

<sup>38</sup> Vgl. zum Begriff der „genehmigungsbedürftigen Anlagen“ und der Bedeutung des Anhangs zur 4. BImSchV die grundlegenden Ausführungen bei *Schmidt-Kötters*, in: Giesberts/Reinhardt (Hrsg.), Beck'scher Online-Kommentar Umweltrecht, Stand: 01.07.2015, 36. Edition, § 4 BImSchG Rn. 69 ff.

<sup>39</sup> Siehe zur Bedeutung der gesetzlich auferlegten Pflichten für Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen *Porger*, in: Kotulla (Hrsg.), Bundesimmissionsschutzgesetz Kommentar, Band 1, Stand: 18. Lieferung 2014, § 22 Rn. 29 ff.; ferner *Enders*, in: Giesberts/Reinhardt (Hrsg.), Beck'scher Online-Kommentar Umweltrecht, Stand: 01.07.2015, 36. Edition, § 22 BImSchG Rn. 17 ff.; zur funktionalen Zuordnung der in § 22 Abs. 1 BImSchG verorteten Pflichten zum Bereich der „Gefahrenabwehr“ *Jarass*, BImSchG Kommentar, 11. Auflage 2015, § 22 Rn. 22.

zwingend zu beachtender Planungsleitsatz zu erkennen wäre.

In immissionsschutzrechtlicher Hinsicht scheiden vorliegend faktisch relevante Geruchsemissionen aus, deren Vermeidung auf der Grundlage der TA-Luft als „normkonkretisierender Verwaltungsvorschrift“<sup>40</sup> zu beurteilen wäre. Zu überprüfen bliebe, inwiefern relevante Lärmemissionen durch den Seilbahnbetrieb verursacht werden.

Derzeit liegt noch kein Lärmgutachten vor, das eine verlässliche Grundlage für eine immissionsschutzrechtliche Beurteilung bieten könnte. Nach Ziffer 6.1 lit. e) TA Lärm belaufen sich die in reinen Wohngebieten als zulässig erachteten Immissionsrichtwerte auf 50 dB(A) am Tag und auf 35 dB(A) in der Nacht. An dieser Stelle kann daher nur auf die Notwendigkeit verwiesen werden, belastbares Zahlenmaterial zu ermitteln, das als Grundlage für eine rechtliche Würdigung zu dienen geeignet ist.

Eine andere Immissionsart kann bei der immissionsschutzrechtlichen Beurteilung „vorbeifliegender“ Gondeln eine Rolle spielen, wie sie aus dem Recht der Windenergieanlagen bekannt ist. So sind neben Geruchs- und Lärmimmissionen auch Lichtimmissionen<sup>41</sup> zu beachten, die durch den Schattenwurf der Gondeln ausgelöst werden.<sup>42</sup> Hinzu treten Reflektionseffekte, die im Recht der

---

<sup>40</sup> Hierzu stellvertretend für viele *Jarass*, BImSchG Kommentar, 11. Auflage 2015, § 48 Rn. 42 unter Darlegung des Unterschieds zu sog. „normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften“.

<sup>41</sup> Zu ihnen *Jarass*, BImSchG Kommentar, 11. Auflage 2015, § 3 Rn. 6; zu Fragen der Zumutbarkeit unter Verweis auf die obergerichtliche Rechtsprechung *ders.*, ebda., § 22 Rn. 52. Im Kern dürfte es sich insoweit um Lichtimmissionen besonderer Art handeln, da solche Immissionen klassischerweise dann angenommen werden, wenn etwa selbst leuchtende Werbeanlagen auf ein Grundstück einstrahlen. Siehe hierzu und den mit Lichtimmissionen in diesem Sinne verbundenen Effekten der „Raumaufhellung“ und der „psychologischen Blendung“ OVG Münster, Urteil vom 15.03.2007, Az.: 10 A 998/06, BeckRS 2007, 23375.

<sup>42</sup> Sog. „Hell-Dunkel-Effekt“, so OVG Münster, Urteil vom 29.08.1997, Az.: 7 A 629/95, NVwZ 1998, 978 ff. (979).

Windenergieanlagen auch als „Diskoeffekt“<sup>43</sup> bekannt sind.

Die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz hat speziell für die Errichtung von Windenergieanlagen "Hinweise zur Ermittlung und Beurteilung der optischen Immissionen von Windenergieanlagen" erarbeitet.<sup>44</sup>

Nach Ziffer 3.1 der eben bezeichneten Hinweise der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz darf die astronomisch maximal mögliche Beschattungsdauer am jeweils maßgeblichen Immissionsort 30 Stunden pro Kalenderjahr nicht überschreiten. Nach Maßgabe der Ziff. 3.2 S. 1 dieser Hinweise beträgt der Immissionsrichtwert für die tägliche Beschattungsdauer 30 Minuten.

Hier wäre zu überprüfen, ob einer der beiden Richtwerte an einem bestimmten Immissionsort erreicht oder überschritten werden könnte. Unter diesen Bedingungen wäre davon auszugehen, dass hier - auch wenn die Hinweise der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immission ausdrücklich nur für die Errichtung von Windenergieanlagen gelten - eine entsprechende Anwendung auch für Seilbahnanlagen in Betracht kommt. Hierin dürfte jedenfalls ein abwägungsrelevanter Belang zu sehen sein, der bei Überschreitung der genannten Richtwerte gegen die Errichtung einer Dreiseilumlaufbahn streiten könnte. Ob derartige Werte erreicht werden, kann allerdings nicht Gegenstand eines rechtlichen Gutachtens sein, sondern bedarf einer gesonderten technischen Begutachtung, die verlässliche Aussagen über optische Immissionen treffen kann.

---

<sup>43</sup> Siehe zum „Disko-Effekt“ auch die Ausführungen bei Enders, in: Giesberts/Reinhardt (Hrsg.), Beck'scher Online-Kommentar Umweltrecht, Stand: 01.07.2015, 36. Edition, § 22 BImSchG Rn. 34.2; zur Differenzierung zwischen dem Diskoeffekt und dem durch Schattenwurf begründeten „Hell-Dunkel-Effekt“ OVG Münster, Urteil vom 29.08.1997, Az.: 7 A 629/95, NVwZ 1998, 978 ff. (979).

<sup>44</sup> Die Hinweise der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz sind unter folgendem Link abrufbar: [http://www.lung.mv-regierung.de/dateien/wea\\_schattenwurf\\_hinweise.pfd](http://www.lung.mv-regierung.de/dateien/wea_schattenwurf_hinweise.pfd) -

h) Individualrechtsgüter der Eigentümer (und Bewohner)  
betroffener Grundstücke

aa) Artikel 14 GG

In § 903 BGB ist der Grundsatz festgeschrieben, dass der Eigentümer einer Sache mit ihr nach Belieben verfahren kann. Dieser zivilrechtliche Grundsatz wird durch die in Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG verortete Eigentumsgarantie verfassungsrechtlich abgesichert.. Anders als etwa Überflüge von Flugzeugen erfolgt das Überschweben der Grundstücke durch die geplante Dreiseilumlaufbahn nicht in einer Höhe, die ein Interesse des Eigentümers, entsprechende Einwirkungen auszuschließen, i. S. d. § 905 Satz 2 BGB erst gar nicht zur Entstehung gelangen ließe.

Selbst in Bezug auf die Errichtung von Freileitungstrassen ist anerkannt, dass für die Inanspruchnahme eines in fremdem Eigentum stehenden Grundstücks ein Enteignungsverfahren nach § 45 EnWG - in Nordrhein-Westfalen i.V.m. dem Enteignungs- und Entschädigungsgesetz NRW - durchzuführen ist.<sup>45</sup> Wenn aber schon bei der Überspannung eines fremden Grundstücks mit einer Hochspannungsleitung davon auszugehen ist, dass mit einer solchen Maßnahme bei fehlendem Einverständnis der Eigentümer oder sonstigen dinglich Berechtigten Enteignungstatbestände einhergehen, so muss dies erst recht auch für den Bau und den Betrieb einer Seilbahnanlage gelten, wobei die Eingriffsintensität in letztgenanntem Fall in Bezug auf die Eigentumsgarantie aus Art. 14 GG als wesentlich intensiver zu werten ist.

---

<sup>45</sup> Vgl. etwa zur "Überspannung" eines Grundstücks "mit einer Hochspannungsfreileitung" OVG NRW, Urt. v. 6.9.2013, Az.: 11 D 118/10.AK, insbesondere auch Rz. 72 - zitiert nach juris.

Die ungestörte Nutzung des Grundstücks dürfte regelmäßig wesentlich stärker eingeschränkt sein, wenn Personen in Gondeln ein Grundstück überschweben können und hierzu entsprechende Trassen errichtet werden, als dies im Falle einer Überleitung von Strom anzunehmen ist.

Nicht ohne Grund regelt § 7 SeilbahnG NRW unter Bezugnahme auf das Enteignungs- und Entschädigungsgesetz NRW den Tatbestand der Enteignung in diesem Kontext.

Unzutreffend wäre es, davon auszugehen, dass für den Fall, dass Grundstückseigentümer dem Überschweben ihres Grundstücks durch Seilbahngondeln nicht zustimmen, keine Enteignungsmaßnahmen erforderlich wären, wenn man das Seilbahnprojekt auf der vorgesehenen Trasse gleichwohl realisieren möchte. Eine Enteignung ist dabei insbesondere nicht nur dann anzunehmen, wenn es durch hoheitlichen Akt zu einem umfassenden Eigentümerwechsel in Bezug auf die jeweils betroffene Immobilie kommt, sondern bereits dann, wenn durch Hoheitsakt Nutzungsrechte etwa in Gestalt von Grunddienstbarkeiten begründet und deren Duldung dem berechtigten Eigentümer abverlangt werden.<sup>46</sup>

Artikel 14 Abs. 2 GG normiert dabei die Gemeinnützigkeit des Eigentums. Nach Maßgabe des Art. 14 Abs. 3 ist eine Enteignung eines Eigentümers nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Dabei darf sie nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes erfolgen, "das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt." Dabei ist die Entschädigung weiterhin unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu bestimmen.

---

<sup>46</sup> Vgl. zum Umfang des Eigentumsbegriffs i.S.d. Art. 14 GG stellvertretend für viele etwa *Bassenge*, in: Palandt, BGB, 71. Aufl. 2012, Vor § 903 Rn. 2.

Ein solches Gesetz im Sinne des Art. 14 Abs. 3 S. 2 GG ist in § 7 des Seilbahngesetzes Nordrhein-Westfalen zu sehen. § 7 Seilbahngesetz hat folgenden Wortlaut:

*"Zum Bau von Seilbahnen und für die Änderung bestehender Anlagen des öffentlichen Verkehrs, an deren Betrieb ein erhebliches öffentliches Interesse besteht, kann nach den Vorschriften des Landesenteignungs- und Entschädigungs-gesetzes enteignet werden."*

Dabei ist unter einer Enteignung im Sinne des Art. 14 Abs. 3 GG nicht nur der vollständige Entzug der Eigentümerposition zu verstehen, sondern auch die zwangsweise Belastung eines im Privateigentum stehenden Grundstückes mit einer drittnützigen Grunddienstbarkeit.<sup>47</sup>

Enteignungsrechtliche Aspekte waren auch schon im Zusammenhang mit dem Bau einer Gondelbahn Gegenstand einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahre 1981.<sup>48</sup>

Mit dem damaligen Urteil sind die zuvor von der zuständigen Behörde erlassenen Enteignungsbeschlüsse deshalb kassiert worden, weil die die Enteignung vorgeblich legitimierende Gesetzesgrundlage den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 S. 2 GG nicht genügte. In der Folge musste die bereits in Betrieb befindliche Seilbahn in Bad Dürkheim stillgelegt werden.

---

<sup>47</sup> Das Bundesverfassungsgericht formuliert wie folgt: „Die Belastung eines fremden Grundstücks mit einer Dienstbarkeit ist im Umfang dieses Rechts Entziehung oder Beschränkung von Eigentümerbefugnissen und damit Enteignung“, so BVerfGE 56, 249 ff. (260) - *Gondelbahn* - unter Bezugnahme auf BVerfGE 45, 297 (339); hierauf Bezug nehmend auch *Antoni*, in: Hömig/Seifert (Hrsg.), Grundgesetz, 10. Auflage 2013, Art. 14 Rn. 14; ausreichend für die Erfüllung des Tatbestands der Enteignung ist die „rechtliche Minderung oder Beschränkung von Eigentumspositionen“, so *Wendt*, in: Sachs (Hrsg.), Grundgesetz Kommentar, 7. Auflage 2014, Art. 14 Rn. 149.

<sup>48</sup> BVerfGE 56, 249 - *Gondelbahn*, Urt. des BVerfG vom 10.03.1981, Az.: 1 BvR 92/71.

Die damalige Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts kann allerdings für das vorliegend zu beurteilende Seilbahnprojekt nicht uneingeschränkt fruchtbar gemacht werden. Insbesondere verhält es sich so, dass das nordrhein-westfälische Landesrecht in § 7 Seilbahngesetz NRW i.V.m. dem Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz mit einer eigenen enteignungsrechtlichen Vorschrift ausgestattet ist, so dass es keines Rückgriffs auf ein kompetenzfremdes Enteignungsgesetz des Bundes bedarf. Gleichwohl dürfte die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts insofern von Interesse sein, als das Gericht hohe Anforderungen an die enteignungsrechtliche Grundlage nach Maßgabe des Art. 14 Abs. 3 GG stellt.<sup>49</sup>

Nach Maßgabe des Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG ist eine Enteignung nur dann zulässig, wenn sie dem Wohl der Allgemeinheit dient und nicht etwa lediglich privatnützig ist.

Privatnützig wäre das Seilbahnvorhaben etwa dann, wenn der Betrieb der Seilbahn lediglich privaten Gewinnerzielungsinteressen dient. Das Wohl der Allgemeinheit muss also der maßgebliche und ausschlaggebende Faktor sein, durch den die Enteignungsmaßnahme gerechtfertigt wird.<sup>50</sup> Bei den Wuppertaler Stadtwerken handelt es sich um eine GmbH, ebenso auch bei der WSW mobil GmbH. Sie sind also als privatrechtliches Unternehmen strukturiert und nicht etwa als öffentlich-rechtliche Anstalt oder Körperschaft.

Art. 14 Abs. 3 GG verbietet zwar die Enteignung "zum Vorteil bloßer

---

<sup>49</sup> Vgl. die Ausführungen des Gerichts bei BVerfGE 56, 249 ff. (261 ff.).

<sup>50</sup> Deppenheuer formuliert in diesem Zusammenhang treffend: „Die Zweckbindung an das Allgemeinwohl ist verfassungsrechtliche Grundvoraussetzung rechtmäßiger Enteignungen“, so ders., in: v. Mangoldt/Klein/Starck (Hrsg.), GG, Band 1, 5. Aufl. 2005, Art. 14 Rn. 422.

Privatinteressen"<sup>51</sup>. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine Enteignung nach Maßgabe des Art. 14 Abs. 3 GG ausgeschlossen ist, nur weil das Unternehmen, in dessen Interesse die Enteignung erfolgt, privatrechtlich strukturiert ist.<sup>52</sup> So ist auch bei privatrechtlich strukturierten Unternehmen denkbar, dass sie gerade Aufgaben erfüllen, die im allgemeinen Interesse liegen, das nach Maßgabe des § 7 Seilbahngesetz NRW sogar „erheblich“ sein muss. Dies ist insbesondere bei Unternehmen anerkannt, die im Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge tätig sind.<sup>53</sup> Zum Bereich der Daseinsvorsorge zählt auch der öffentliche Personennahverkehr.<sup>54</sup> Entscheidend ist insofern das Vorliegen eines "qualifizierten Enteignungszwecks"<sup>55</sup>. Es muss sich mithin um ein Anliegen handeln, dass als Gemeinwohlzweck gesetzlich determiniert ist.<sup>56</sup>

Das gilt auch für die WSW. Sie nehmen schwerpunktmäßig Aufgaben des öffentlichen Interesses wahr. Das gilt für die Versorgung mit Energie ebenso wie für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr.

Aus § 107 Abs. 1 Nr. 3 Var. 2 GO NRW geht hervor, dass der öffentliche Verkehr Teil einer öffentlichen kommunalen Aufgabe ist.

---

<sup>51</sup> So Papier, in: Maunz/Dürig, GG, konkreter Stand: 73. ELG 2014, Art. 14, Rz. 577; *Depenheuer*, in: v. Mangoldt/Klein/Starck (Hrsg.), GG, Band 1, 5. Aufl. 2005, Art. 14 Rn. 428 ff.

<sup>52</sup> vgl. Papier, ebda., Rz. 578; „Enteignungen sind unzulässig zugunsten von Privatinteressen, nicht aber zugunsten Privater“, so *Depenheuer*, in: v. Mangoldt/Klein/Starck (Hrsg.), GG, Band 1, 5. Aufl. 2005, Art. 14 Rn. 428.

<sup>53</sup> vgl. Papier, ebda., Rz. 578.

<sup>54</sup> vgl. Papier, aaO.

<sup>55</sup> so Papier, ebda.

<sup>56</sup> vgl. Papier, ebda.

Der im Interesse des Allgemeinwohls liegende öffentliche Personennahverkehr bildet damit grundsätzlich einen Zweck, auf den eine Enteignung im Sinne des Art. 14 Abs. 3 S. 1 gründen kann.

Da eine Enteignung jedoch ein scharfes Schwert ist, dürfte es darauf ankommen, ob die Enteignung zwingend geboten ist, um jedenfalls eine Verbesserung der Situation des öffentlichen Personennahverkehrs zu befördern. Dies dürfte jedenfalls dann nicht mehr gegeben sein, wenn durch die Maßnahme in objektiver Hinsicht keine Verbesserung der verkehrlichen Situation erreicht werden kann.

In diesem Falle dürfte die Enteignungsmaßnahme nämlich nicht mehr zum Wohle der Allgemeinheit erfolgen, wenn in objektiver Hinsicht aus der Maßnahme kein Mehrwert resultiert. Insbesondere wird die einfachgesetzlich determinierte Erheblichkeitsschwelle i. S. d. § 7 Seilbahngesetz NRW so nicht überschritten werden.

Doch selbst dann, wenn grundsätzlich davon ausgegangen werden könnte, dass eine bestimmte Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit dient, beanspruchen die in der Verfassung angelegten Schranken-Schranken Geltung. So kann ein Eingriff in das wichtige grundrechtlich geschützte Gut des Eigentums nur dann gerechtfertigt sein, wenn der Eingriff auch verhältnismäßig ist. Im Zuge der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind dann die jeweils betroffenen Belange miteinander in Ausgleich zu bringen, mithin geht es um die Herstellung "praktischer Konkordanz"<sup>57</sup> nach Konrad Hesse.

---

<sup>57</sup> Der Begriff wurde durch Konrad Hesse geprägt. Vgl. induktiv Hesse, Grundzüge des Verfassungsrechts der Bundesrepublik Deutschland, Neudruck der 20. Auflage 1999, Rn. 317 ff.

Die Abwägung dürfte insoweit zu Gunsten der eigentumsrechtlichen Position der Betroffenen ausfallen, wenn sich der Mehrwert der geplanten Maßnahme darin erschöpft, für die Stadt ein gewisses zusätzliches Prestige zu generieren. Das Wohl der Allgemeinheit muss schon deutlich hervortreten, um sich im Rahmen der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung gegenüber dem grundrechtlich geschützten Eigentum der Betroffenen durchzusetzen.

Ob allein die Zielsetzungen, zusätzliche Kapazitäten zu generieren und die Wegedauer zumindest teilweise zu verkürzen, ausreichend sind, um einen entsprechenden Allgemeinwohlbelang zu begründen, dürfte jedenfalls fraglich sein. Dies gilt insbesondere dann, wenn in der überwiegenden Zeit des Seilbahnbetriebs erhebliche Überkapazitäten provoziert werden, mithin mit einer Auslastung der Seilbahn nur zu Stoßzeiten, etwa zu Beginn und nach Beendigung der Vorlesungen auf dem Universitätscampus Griffenberg zu rechnen ist. Es dürfte in diesem Zusammenhang viel mehr geboten sein, diese Verkehrsspitzen durch den Einsatz anderer Verkehrsmittel auszugleichen, soweit dies möglich und verkehrspolitisch vertretbar ist. In diesem Falle dürfte es verfassungsrechtlich nicht gerechtfertigt sein, von den Betroffenen erhebliche Sonderopfer in Gestalt von Enteignungen zu verlangen, auch wenn sie „nur“ darin bestehen, zu Gunsten des Seilbahnbetreibers jeweils eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit einräumen zu müssen.

Im Zuge der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Sachen *Gondelbahn* legt Richter *Böhmer* im Rahmen der Darlegung seiner „dissenting opinion“ eindrucksvoll dar, dass das Grundgesetz in Art. 14 Abs. 3 GG

zwischen dem Wohl der Allgemeinheit in dortigem Satz 1 und den Interessen der Allgemeinheit im dortigen Satz 3 unterscheidet.<sup>58</sup> Richter *Böhmer* stellt heraus, dass nicht jedes öffentliche Interesse zugleich dem allgemeinen Wohl diene.<sup>59</sup>

Auch hierin wird deutlich, dass die bloße Existenz eines „Interesses der Allgemeinheit“ nicht ausreicht, um einen schwerwiegenden Eingriff in ein verfassungsrechtlich geschütztes Gut – hier in das Eigentum – zu rechtfertigen.

bb) Schutz der Privatsphäre durch Art. 13 GG und Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG

Art. 13 GG und Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG (allgemeines Persönlichkeitsrecht) schützen die persönliche Privatsphäre durch den Schutz des „räumlich gegenständlichen Bereichs der Privatsphäre“ bzw. des „räumlichen Rückzugsbereichs“.<sup>60</sup>

Art. 13 GG geht Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG als *lex specialis* vor. Während Art. 13 GG nur die Privatsphäre des unmittelbaren (Wohnungs-)Besitzers schützt, kann sich auf das Allgemeine Persönlichkeitsrecht („APR“) jedermann berufen, d.h. auch ein Besucher.<sup>61</sup>

---

<sup>58</sup> vgl. BVerfGE 56, 249 (273 f.) – *Gondelbahn* – abweichende Meinung des Richters *Böhmer* zur Begründung des Urteils des Ersten Senats vom 10. März 1981.

<sup>59</sup> vgl. BVerfGE 56, 249 (274) – *Gondelbahn* – abweichende Meinung des Richters *Böhmer* zur Begründung des Urteils des Ersten Senats vom 10. März 1981.

<sup>60</sup> Fink, in: Epping/Hillgruber Beckscher Online-Kommentar GG, Stand: 01.03.2015, Edition 24, Art. 13, Rz. 1; Di Fabio in: Maunz/Dürig, GG-Kommentar, 73. ELG 2014, Art. 2, Rz. 149, Jarass, GG, 8. Aufl. 2006, Art. 2, Rz. 47; Jarass, GG, 8. Aufl. 2006, Art. 13, Rz. 2.

<sup>61</sup> Fink, ebenda, Art. 13, Rz. 144, 145; Di Fabio, ebenda, Art. 2 Rz. 25.

Sowohl nach Art. 13 als auch nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG wird nicht nur die Privatsphäre der klassischen Wohnung geschützt. Zum geschützten Bereich gehört nach beiden Grundrechten auch das umfriedete Besitztum. Entscheidend ist, dass kein freier Zugang besteht.<sup>62</sup>

Der räumliche Anwendungsbereich von Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG geht über den häuslichen, umfriedeten Bereich, der von Art. 13 GG geschützt wird, hinaus und erfasst auch Örtlichkeiten, die diesem zwar nicht zugerechnet werden können, aber von der breiten Öffentlichkeit deutlich geschieden sind. Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG umfasst damit auch die Abgeschiedenheit einer Örtlichkeit.<sup>63</sup>

Art. 13 GG schützt die "ungestörte Nutzung" und vermittelt dazu "ein Recht, in Ruhe gelassen zu werden". Ziel des Grundrechts ist es folglich, Störungen vom privaten Leben fernzuhalten.<sup>64</sup>

Jede Schutzbereichsverkürzung durch staatliches Verhalten stellt einen Eingriff dar.<sup>65</sup>

Eingriffe in den räumlichen Schutzbereich der Unverletzlichkeit der Wohnung und des allgemeinen Persönlichkeitsrechts stellen unzweifelhaft das unbefugte Betreten und

---

<sup>62</sup> BGH NJW 1997, 2189 f.; Fink, ebenda, Art. 13, Rz. 2; Papier, in: Maunz/Dürig, GG, 73. Lieferung 2014, Art. 13, Rz. 10, 11; Di Fabio, ebenda, Art. 2 Rz. 149; Jarras, ebenda, Art. 13, Rz. 2; Jarras, ebenda, Art. 2, Rz.: 47.

<sup>63</sup> Jarras, ebenda, Art. 2, Rz. 47; BVerfGE 101, 361/383 f; Di Fabio, in: Maunz/Dürig, GG, 73. ELG. 2014, Art. 2, Rz. 149; BVerfGE 101, 361 (heimliche Luftbildaufnahmen von Caroline).

<sup>64</sup> vgl. Fink, ebenda, Rz. 9, Papier, ebenda, Art. 13, Rz. 1.

<sup>65</sup> Lang, in: Epping-Hilgruber, BeckOnline Kommentar GG, Stand: 01.03.2015, Edition 24, Art. 2, Rz. 51.

Verweilen, sowie die Durchsuchung der geschützten Bereiche dar.<sup>66</sup>

Das Überwachen/Beobachten von außen (ohne körperliches Betreten) stellt grundsätzlich keinen Eingriff dar.<sup>67</sup>

Etwas anderes gilt jedoch dann, wenn mit Hilfe technischer Mittel Vorgänge, die dem reinen Beobachter verborgen bleiben würden, sichtbar gemacht werden oder diese zur Weiter- und Wiedergabe aufgezeichnet werden, der Betroffene mithin „ausgespäht“ wird.<sup>68</sup>

Eine Seilbahn, die in 12 bis 30 Metern Höhe über Privatgärten verläuft, dient nicht zielgerichtet staatlichen Stellen zum Ausspähen der betroffenen Bürger. Sie verschafft jedoch Einsichtsmöglichkeiten in Gärten, die zuvor (möglicherweise) vollständig vor Einsichtnahme geschützt waren, und ermöglicht den Passagieren auch, in die Fenster höher gelegener Stockwerke und die Balkone zu sehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bahn nicht nur zur Tageszeit fahren und von einer Vielzahl von Personen genutzt wird.

Fraglich ist, ob Art. 13 GG und Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG dem Staat bereits die Schaffung vormals nicht vorhandener Einsichtsmöglichkeiten verbietet. Dagegen spricht zunächst, dass die reine Beobachtung grundrechtlich nicht zu beanstanden ist, mit dem Bau der Bahn folglich nichts ermöglicht wird, was einen unmittelbaren grundrechtlichen Eingriff bedeutet.

---

<sup>66</sup> Fink, ebenda, Art. 13, Rz. 6.

<sup>67</sup> Fink, ebenda, Art. 13, Rz. 8.

<sup>68</sup> Jarras, ebenda, Art. 13, Rz. 5.

Die Abgrenzung der Schutzbereiche basiert auf den vom Grundrechtsinhaber vorgenommenen Abschirmungen. Sowohl Art. 13 GG als auch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG gründen auf der Akzeptanz der Freiheit des Grundrechtsinhabers zu entscheiden, was er preisgeben möchte. Trifft er Vorkehrungen, unter normalen Umständen nicht gesehen oder gehört zu werden, dürfen diese nicht durch den Einsatz technischer Mittel überwunden werden. Der Bau der Seilbahn missachtet die von den Betroffenen vorgenommenen Abschirmmaßnahmen in Form der Wahl einer höher gelegenen und damit uneinsehbaren Wohnung und der Errichtung von Zäunen und anderen Sichtschutzmaßnahmen.

Die Schaffung von Einsichtsmöglichkeiten durch die Genehmigung entsprechender Bauvorhaben oder durch eigene Bauprojekte des Staats ist nicht jedoch mit der Überwindung von Sichtschutzmaßnahmen mittels technischer Hilfsmittel gleichzusetzen. Zwar wird in beiden Fällen vormals Verborgenes sichtbar gemacht, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Betroffenen bei der Schaffung neuer Einblickmöglichkeiten darauf einstellen können und ihr Verhalten in dem zuvor nicht einsehbaren Bereich entsprechend anpassen können, während sich die Betroffenen dann, wenn Sichtschutzmaßnahmen mittels technischer Hilfsmittel überwunden werden, die Betroffenen sich keiner Beobachtung versehen.

Damit ist zwischen dem Fall der Schaffung neuer Einsichtsmöglichkeiten durch Bauvorhaben einerseits und der technischen Überwindung von Sichtschutzmaßnahmen andererseits ein qualitativer Unterschied gegeben.

Gerade die Schaffung von Einsichtsmöglichkeiten wird im Baurecht kontrovers diskutiert. Ein (absoluter) Schutz vor Einsichtsmöglichkeiten besteht nicht.<sup>69</sup>

Dementsprechend muss auch das Kriterium des "Sich-Einfügens" nach § 34 BauGB nicht danach beurteilt werden, ob Einsichtsmöglichkeiten geschaffen werden.<sup>70</sup>

Im Hinblick auf die durch eine Straßenerhöhung geschaffenen Einsichtsmöglichkeiten auf ein Grundstück wurde ein Abwehrrecht des Eigentümers verneint, weil dieser nicht darlegen konnte, dass die Einsichtsmöglichkeiten die von ihm beabsichtigte Benutzung des Grundstücks tatsächlich beeinträchtigen.<sup>71</sup>

Auf der anderen Seite werden Einsichtsmöglichkeiten durch Bauvorhaben durchaus als rechtsrelevantes Vorbringen anerkannt.<sup>72</sup>

Der BayVGH erkennt in den Regelungen zum Abstandsflächenrecht sogar den Zweck, unerwünschte Einblickmöglichkeiten im Sinne des Erhalts des Wohnfriedens zu vermeiden.<sup>73</sup>

Bei der Entscheidung des BayVGH handelt es sich ausweislich der Urteilsbegründung um eine Ausnahme von der ständigen Rechtsprechung, nach der der Wohnfriede insbesondere durch Einblickmöglichkeiten in Nachbargrundstücke

---

<sup>69</sup> BayVGH, Beschl. vom 13.07.2005, Az.: 14 CS 05.1102.

<sup>70</sup> BVerwG, Beschl. vom 24.04.1989, Az.: 4 B 72/89.

<sup>71</sup> BVerwG, Beschl. vom 16.02.2012, Az.: 9 A 14/11 (potenziell beabsichtigte Nutzung einer ehemaligen Bunkeranlage der Bundeswehr als ziviles "Sicherheitsdepot").

<sup>72</sup> AG Köpenick, Urt. vom 03.05.2000, Az.: 7 C 524/99 (Einsichtsmöglichkeiten durch einen Neubau als Mietminderungsgrund); OVG Hamburg, Urt. vom 17.01.2012, Az.: 2 Bs 359/98 (Verletzung des Rücksichtnahmegebots durch verglaste Vorbauten).

<sup>73</sup> VGH München, Urt. vom 03.12.2015, Az.: 1 B 14.819 = NVwZ-RR 2015, 365, 366.

planungsrechtlich           grundsätzlich           nicht  
geschützt wird.

In der Gesamtschau ist daher festzustellen, dass weder Art. 13 GG noch Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG in der Weise auf das Baurecht einwirken, dass es dem Staat obliegt, keine neuen Einsichtsmöglichkeiten in private Räumlichkeiten und Gärten zu schaffen.

Lediglich im Rahmen des Rücksichtnahmegebots sind das Bedürfnis und die Notwendigkeit nach einem privaten Rückzugsbereich zu berücksichtigen.

Es stellt sich damit die Frage, wie das konkrete Vorhaben, eine Dreiseilumlaufbahn im Trassenverlauf über Privatgrundstücken zu errichten, im Verhältnis zu sonstigen Bauvorhaben zu bewerten ist. Auch bei entsprechend belegenen anderen Vorhaben werden - mit der geplanten Dreiseilumlaufbahn im Ansatz vergleichbar - Einblickmöglichkeiten sowohl in Gärten, als auch in die höher gelegenen Etagen der vorhandenen Gebäude ermöglicht.

Es gibt jedoch einen entscheidenden Unterschied zu anderen Bauvorhaben. Aufgrund der besonderen Höhe, in der die Gondeln der Dreiseilumlaufbahn die Privatgrundstücke überfliegen sollen, werden weitergehende und umfassendere Einblickmöglichkeiten in das umfriedete Besitztum ermöglicht, als dies etwa bei einer heranrückenden Bebauung der Fall wäre, die insbesondere auch die bauplanungsrechtliche Geschossanzahl- und Geschosshöhenbegrenzung zu berücksichtigen hätte. Die geplante Dreiseilumlaufbahn orientiert sich in ihrer Höhe gerade nicht an der sonst bauplanungsrechtlich in den jeweiligen Gebieten zulässigen Gebäudehöhe, da

ihre Errichtung diesen Restriktionen nicht unterliegt.

Kann man im Falle einer heranrückenden Bebauung noch davon ausgehen, dass es für die Anwohner in diesem Fall zumutbar und auch angemessen wäre, dass sie für den Schutz ihrer Privatsphäre mit Gardinen und Vorhängen sorgen, bestehen diesbezüglich hinsichtlich der Zumutbarkeit entsprechender Schutzmaßnahmen gegen Einsichtnahmen durch Personen, die als Passagiere die die Privatgrundstücke überschwebenden Seilbahngondeln nutzen, erhebliche Zweifel.

Ähnliches gilt für den Schutz der Außenflächen der betroffenen Grundstücke. Zwar können insbesondere Außenflächen nicht immer vollständig vor fremden Blicken geschützt werden, weil das Errichten entsprechend hoher Umfriedungen durch ortsrechtliche Bestimmungen untersagt ist oder weil die Gärten bereits so gelegen sind, dass ein vollständiger Sichtschutz nur mittels einer Überdachung möglich wäre. Beim Überschweben der Außenflächen durch Seilbahngondeln ist ein akzeptabler partieller Sichtschutz jedoch von Beginn an ausgeschlossen. Die Eingriffsintensität durch Gondeln, die die betroffenen Grundstücke direkt überschweben oder unmittelbar an ihnen vorbeischweben, ist hier also ungleich höher.

Das Vorhaben der Errichtung einer Seilbahn unterscheidet sich zudem in zwei weiteren wesentlichen Aspekten von klassischen Bauvorhaben: Zum einen verläuft die Seilbahn über Gelände, auf dem mit einer Bebauung nicht oder nicht ohne Zustimmung der Eigentümer zu rechnen war. Auch greifen die klassischen baurechtlichen Regelungen (z.B. Abstandsflächen), die zumindest mittelbar auch

den Schutz der Privatsphäre der Anwohner zum Gegenstand haben, vorliegend nicht. Das Vorhaben begegnet damit Bedenken im Hinblick auf eine unzureichende Beachtung des Vertrauensschutzes der Anwohner.

Zum anderen unterscheidet sich das Bauvorhaben auch deshalb von klassischen Bauten, weil es sich um eine Infrastrukturmaßnahme handelt, die einer unbestimmten Vielzahl von Personen Einblick in die räumliche Privatsphäre der Betroffenen ermöglicht. Da darüber hinaus zu erwarten ist, dass die Dreiseilumlaufbahn nicht lediglich während der üblichen Arbeitszeiten am Werktag betrieben wird, entfällt für die Betroffenen ein Schutz ihrer Privatsphäre auch in zeitlicher Hinsicht. Wenn darüber hinaus Wohnungen so klein und so geschnitten sind, dass der einzige zum dauerhaften Aufenthalt geeignete Raum einsehbar wird, wird durch den Bau der Seilbahn dem Betroffenen sein persönlicher Rückzugsbereich vollständig genommen.

Im Ergebnis ist somit festzustellen, dass zwar aus der Verfassung kein absolutes Recht auf Privatheit abzuleiten ist, das unmittelbar gegen alle Bauvorhaben in Stellung gebracht werden könnte. Der Eingriff durch den Bau einer Seilbahn unterscheidet sich in seiner Eingriffsqualität jedoch erheblich von derjenigen klassischer Bauvorhaben. Insofern ist hier davon auszugehen, dass das Maß der im Rahmen eines Bauvorhabens zumutbaren Belastungen überschritten wird, wodurch im konkreten Fall ein Eingriff in die Schutzpositionen aus Art. 13 GG und Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG bewirkt wird, der verfassungsrechtlich nicht gerechtfertigt ist.

cc) Art. 8 EMRK

Ergänzend zu den nationalen grundrechtlichen Vorschriften müssen sich staatliche Eingriffshandlungen auch am Grundrechtskatalog der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) messen lassen. Art. 8 Abs. 1 EMRK spricht dabei jeder Person "das Recht auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung und ihrer Korrespondenz" zu. Nach dem Wortlaut des Art. 8 Abs. 2 EMRK darf eine Behörde "in die Ausübung dieses Rechts nur eingreifen, soweit der Eingriff gesetzlich vorgesehen und in einer demokratischen Gesellschaft notwendig ist für die nationale oder öffentliche Sicherheit, für das wirtschaftliche Wohl des Landes, zur Aufrechterhaltung der Ordnung, zur Verhütung von Straftaten, zum Schutz der Gesundheit oder der Moral oder zum Schutz der Rechte und Freiheiten anderer."<sup>74</sup> Art. 8 Abs. 2 EMRK sieht damit einen *numerus clausus* der Schrankenbestimmungen vor, die für einen Eingriff in die durch Art. 8 Abs. 1 EMRK gewährten Rechte fruchtbar gemacht werden können.<sup>75</sup>

Fraglich dürfte sein, ob ein Eingriff in eines der Rechte aus Art. 8 Abs. 1 EMRK angenommen werden kann. In Betracht kommt hier ein Eingriff in das Recht auf Achtung des Privatlebens, da die Seilbahn so konzipiert ist, dass privater Grund durch die Gondeln konkret überschwebt wird.

---

<sup>74</sup> Vgl. hierzu *Meyer-Ladewig*, EMRK Handkommentar, 3. Aufl. 2011, Art. 8 Rn. 100 ff.; zur Rechtfertigung von Eingriffen auch *Pätzold*, in: *Karpenstein/Mayer* (Hrsg.), EMRK, 2. Aufl. 2015, Art. 8 Rn. 90 ff.; zu den Beschränkungszielen auch *Marauhn/Meljnik*, in: *Grote/Marauhn* (Hrsg.), EMRK/GG Konkordanzkommentar, 2006, Kap. 16 Rn. 84 ff.

<sup>75</sup> Es handele sich um „abschließend aufgezählte Ziele“, meinen auch *Marauhn/Meljnik*, in: *Grote/Marauhn* (Hrsg.), EMRK/GG Konkordanzkommentar, 2006, Kap. 16 Rn. 84 m. weit. Nachw.; im Anschluss auch *Pätzold*, in: *Karpenstein/Mayer* (Hrsg.), EMRK, 2. Aufl. 2015, Art. 8 Rn. 96.

Der Schutz der Privatsphäre stellt dabei die „passive Schutzbereichsausprägung“ des Rechts auf Privatleben dar.<sup>76</sup> Der Schutz der Privatsphäre wird dabei auch im Rahmen der EMRK ergänzt um die „räumlich-gegenständliche Absicherung der Privatsphäre“<sup>77</sup>. Der Schutz erstreckt sich dabei auch auf „befriedetes Besitztum“, zu dem etwa „Terrassen“ oder auch „Flächen im Freien wie Höfe und Gärten“ rechnen.<sup>78</sup>

Dabei dürfte Art. 8 Abs. 1 EMRK nicht nur Bedeutung im Sinne eines Abwehrrechts zukommen, sondern vielmehr auch einen positiven Schutzanspruch gegenüber dem Staat begründen.<sup>79</sup> Denn Aufgabe des grundrechtsverpflichteten Staates muss es gerade sein, dem Recht auf Achtung des Privatlebens Geltung zu verschaffen.<sup>80</sup> Obliegen dem Staat schon positive Schutzpflichten, steht Betroffenen erst recht ein Abwehrrecht gegen nicht rechtfertigungsfähige Eingriffe in ihre durch Art. 8 EMRK geschützten Rechtspositionen zur Seite.

Fraglich dürfte allerdings sein, ob ein hinreichend qualifizierter Eingriff in das Recht auf Achtung des Privatlebens dadurch anzunehmen ist, dass Teile des privaten befriedeten Besitztums nunmehr für Dritte einsehbar werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für die betroffenen Anwohner die Möglichkeit verbleibt, entsprechende Sichtschutzvorrichtungen an den Fenstern der Häuser und Wohnungen anzubringen.

---

<sup>76</sup> Vgl. die zustimmungswürdigen Ausführungen bei *Marauhn/Meljnik*, in: Grote/Marauhn (Hrsg.), EMRK/GG Konkordanzkommentar, 2006, Kap. 16 Rn. 26.

<sup>77</sup> So *Marauhn/Meljnik*, in: Grote/Marauhn (Hrsg.) EMRK/GG Konkordanzkommentar, 2006, Kap. 16 Rn. 53.

<sup>78</sup> Diese werden ausdrücklich von *Marauhn/Meljnik*, ebda. benannt.

<sup>79</sup> Siehe in diesem Zusammenhang die Ausführungen von *Marauhn/Meljnik* zur „Rechtsfigur der staatlichen Schutzpflichten“, dies., in: Grote/Marauhn (Hrsg.), EMRK/GG Konkordanzkommentar, 2006, Kap. 16 Rn. 68.

<sup>80</sup> Vgl. hierzu abermals *Marauhn/Meljnik*, ebda.

Dies dürfte allerdings - wie bereits festgestellt - ungleich schwieriger sein, soweit die neue Einsichtnahmemöglichkeit Gärten oder auch Balkone der betroffenen Grundstücke tangiert. Insofern kann auf die obigen Ausführungen zur Verletzung der Privatsphäre nach Maßgabe der grundgesetzlichen Garantien verwiesen werden.

dd) Europäische Grundrechte-Charta

Neben dem Grundgesetz und den Bestimmungen der Europäischen Menschenrechtskonvention sind in grundrechtlicher Hinsicht - nach derzeitigem Rechts- und Erkenntnisstand zumindest in bestimmten Konstellationen - auch die Vorschriften der Europäischen Grundrechte-Charta zu beachten. Seit dem Vertrag von Lissabon gelten die Bestimmungen der Europäischen Grundrechte-Charta als Europäisches Primärrecht.<sup>81</sup>

Voraussetzung dafür, dass die Bestimmungen der Europäischen Grundrechte-Charta im Einzelfall als Abwehr- oder Schutzrechte herangezogen werden können, ist zum einen, dass der „Anwendungsbereich der Charta“<sup>82</sup> eröffnet ist und zum anderen eine Charta-Bestimmung existiert, deren Schutzbereich in der konkreten Situation verletzt wird.

---

<sup>81</sup> Art. 6 Abs. 1 a. E. EUV trägt folgenden Wortlaut: „die Charta der Grundrechte und die Verträge sind rechtlich gleichrangig“. Vgl. hierzu und der damit verbundenen Zuordnung zum Primärrecht *Hatje*, in: Schwarze (Hrsg.), EU-Kommentar, 3. Aufl. 2012, Artikel 6 EUV Rn. 6; siehe auch *Streinz*, in: ders. (Hrsg.), EUV/AEUV, 2. Aufl. 2012, Art. 6 EUV Rn. 2 ff.; siehe hierzu auch *Hamacher*, Der Rundfunkbegriff im Wandel des deutschen und europäischen Rechts, 2015, S. 192 f.

<sup>82</sup> Zu ihm stellvertretend für viele *Streinz/Michl*, in: Streinz (Hrsg.), EUV/AEUV, 2. Aufl. 2012, Art. 51 GR-Charta Rn. 1 ff.

α) Anwendbarkeit der Europäischen Grundrechte-Charta

Der Anwendungsbereich der Europäischen Grundrechte-Charta bestimmt sich nach Art. 51 EU-GRCh. Hiernach gilt die Charta zuerst "für die Organe und Einrichtungen der Union unter Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips" und ferner auch für die Mitgliedstaaten, in letzterem Falle allerdings "ausschließlich bei der Durchführung des Rechts der Union".<sup>83</sup> Sodann formuliert Art. 51 Abs. 1 S. 2 weiter:

*"Dementsprechend achten sie die Rechte, halten sie sich an die Grundsätze und fördern sie deren Anwendung gemäß ihren jeweiligen Zuständigkeiten".*

Fraglich ist nun, was dabei genau unter der "Durchführung des Rechts der Union" verstanden werden kann. Dieser Frage ist in Rechtsprechung und Schrifttum vielfach diskutiert worden.<sup>84</sup>

Unter Regress auf die Erläuterungen zu Art. 51 EU-GRCh führt der Europäische Gerichtshof aus, dass "folglich die durch die Charta garantierten Grundrechte zu beachten sind, wenn eine nationale Rechtsvorschrift in den

---

<sup>83</sup> vgl. hierzu auch EuGH, Urt. vom 26.02.2013, Az.: C-617/10 - *Fransson*, Rz. 17, auszugsweise wiedergegeben in NJW 2013, 1415 ff.; *Ladenburger*, in: Tettinger/Stern (Hrsg.), Kölner Gemeinschaftskommentar zur Europäischen Grundrechte-Charta, 2006, Art. 51 Rn. 6; *Streinz/Michl*, in: Streinz (Hrsg.), EUV/AEUV, 2. Aufl. 2012, Art. 51 GR-Charta Rn. 6 ff.

<sup>84</sup> vgl. EuGH, Urt. vom 26.02.2013, Az.: C-617/10 - *Fransson*, Rz. 17 ff., teilweise abgedruckt in NJW 2013, 1415 ff.; *Hatje*, in: Schwarze (Hrsg.), EU-Kommentar, 3. Aufl. 2012, Art. 51 GRC Rn. 15 ff. m. weit. Nachw.; *WeiB*, Grundrechtsschutz durch den EuGH: Tendenzen seit Lissabon, EUZW 2013, 287 ff. (288).

Geltungsbereich des Unionsrechts fällt".<sup>85</sup>

Vor diesem Hintergrund seien auch "keine Fallgestaltungen denkbar, die vom Unionsrecht erfasst würden, ohne dass diese Grundrechte anwendbar wären. Die Anwendbarkeit des Unionsrechts umfasst die Anwendbarkeit der durch die Charta garantierten Grundrechte."<sup>86</sup>

Der Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union könnte vorliegend durch die Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.03.2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr vermittelt werden.<sup>87</sup> Unschädlich ist dabei, dass es sich insofern nicht um eine Verordnung der Europäischen Union, sondern vielmehr um eine Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft handelt. Denn das Landesseilbahngesetz NRW nimmt gerade konkreten Bezug auf diese Richtlinie der Europäischen Union. So werden etwa auch in § 1 Abs. 2 die Anlagen vom Anwendungsbereich des Landesseilbahngesetzes NRW ausgeschlossen, die nach Maßgabe des Art. 1 Abs. 6 der Richtlinie 2000/9/EG ebenfalls vom Richtlinien text nicht erfasst sind. Durch das Landesseilbahngesetz NRW wird die Europäische Richtlinie 2000/9/EG in nordrhein-westfälisches Landesrecht umgesetzt.

---

<sup>85</sup> so EuGH, Urt. vom 26.02.2013, Az.: C-617/10 - *Fransson*, Rz.: 20 ff. (insbesondere 21), NJW 2013, 1415 ff. (1416).

<sup>86</sup> so EuGH, ebda. Rz.: 21.

<sup>87</sup> Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.03.2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr, ABl. EG1. 106 vom 03.05.2000, S. 21 ff.

Da auf diese Weise europäisches Recht zur Anwendung gelangt, gelten zugleich auch uneingeschränkt die Grundrechte der Europäischen Grundrechte-Charta, soweit das auf die Richtlinie bezogene Umsetzungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen Anwendung findet. Dass dieses Gesetz im Rahmen der geplanten Dreiseilumlaufbahn Anwendung finden wird, steht außer Zweifel, da das Gesetz gerade für die Errichtung und den Betrieb solcher Anlagen bestimmt ist und auch ein Ausschluss nach Maßgabe des § 1 Abs. 2 Seilbahngesetz NRW i.V.m. Art. 1 Abs. 6 der Richtlinie 2000/9/EG nicht in Betracht kommt.

β) Art. 7 EU-GRCh

Nach Maßgabe des Art. 7 EU-GRCh hat jede Person "das Recht auf Achtung ihres Privat- und Familienlebens, ihrer Wohnung sowie ihrer Kommunikation"<sup>88</sup>. Konstruiert man eine Dreiseilumlaufbahn nunmehr so, dass die Fahrgäste in den Gondeln etwa als Gärten genutzte Privatgrundstücke überschweben und damit Einsichtnahmemöglichkeiten in die persönliche Lebensführung Betroffener erhalten, so kann in der Genehmigungshandlung für ein solches Vorhaben ein Eingriff in das durch Art. 7 EU-GRCh garantierte Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens erkannt werden. Dieser Eingriff betrifft dabei den in dieser grundrechtlichen Verbürgung enthaltenen „Schutz der

---

<sup>88</sup> Instrukтив zum materiellen Gehalt *Tettinger*, in: ders./Stern (Hrsg.), Kölner Gemeinschaftskommentar zur Europäischen Grundrechte-Charta, 2006, Art. 7 Rn. 5 ff.; *Streinz*, in: ders. (Hrsg.), EUV/AEUV, 2. Aufl. 2012, Art. 7 GR-Charta Rn. 10 ff.

Privatsphäre<sup>89</sup> sowie den räumlich determinierten Schutz der Wohnung, wobei als Eingriff in diesen Teilaspekt der in Art. 7 EU-GRCh gewährleisteten Freiheiten auch „Beeinträchtigungen der Wohnung durch Umwelteinflüsse“<sup>90</sup> gesehen werden. Es liegt daher nahe, auch bei visuellen Umwelteinflüssen in Gestalt der Ermöglichung von Einsichtnahmen einen Eingriff in Art. 7 EU-GRCh anzunehmen.

Im Rahmen der Europäischen Grundrechte-Charta gelten für die einzelnen Verbürgungen grundsätzlich einheitliche Schrankenbestimmungen nach Maßgabe des Art. 52 EU-GRCh.<sup>91</sup>

Art. 52 Abs. 1 EU-GRCh enthält dabei folgenden Wortlaut:

*"Jede Einschränkung der Ausübung der in dieser Charta anerkannten Rechte und Freiheiten muss gesetzlich vorgesehen sein und den Wesensgehalt dieser Rechte und Freiheiten achten. Unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit dürfen Einschränkungen nur vorgenommen werden, wenn sie notwendig sind und den von der Union anerkannten dem Gemeinwohl dienenden Zielsetzungen oder den Erfordernissen des Schutzes der Rechte und Freiheiten anderer tatsächlich entsprechen."*

<sup>89</sup> Zum „Schutz der Privatsphäre“ im Rahmen dieser Verbürgung Tettinger, in: ders./Stern (Hrsg.), Kölner Gemeinschaftskommentar zur Europäischen Grundrechte-Charta, 2006, Art. 7 Rn. 14 ff.

<sup>90</sup> So und hierzu Tettinger, in: ders./Stern (Hrsg.), Kölner Gemeinschaftskommentar zur Europäischen Grundrechte-Charta, 2006, Art. 7 RN. 40.

<sup>91</sup> Vgl. hierzu Becker, in: Schwarze (Hrsg.), EU-Kommentar, 3. Aufl. 2012, Art. 52 GRC Rn. 3.

Das nordrhein-westfälische Seilbahngesetz sieht dabei nach Maßgabe des § 7 Seilbahngesetz NRW i.V.m. dem Landesenteignungs- und Entschädigungsgesetz grundsätzlich vor, dass das Eigentumsrecht Betroffener auf dieser Grundlage eingeschränkt werden darf. Das Gesetz sieht allerdings nicht vor, dass auch das sich aus Art. 7 EU-GRCh ergebende Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens auf der Grundlage des Seilbahngesetzes NRW eingeschränkt werden dürfte. Zudem dürften erhebliche Zweifel daran bestehen, ob eine Einschränkung des aus Art. 7 EU-GRCh resultierenden Rechts auch verhältnismäßig im Sinne des Art. 52 Abs. 1 S. 2 EU-GRCh wäre. Einer solchen Annahme steht schon entgegen, dass nicht hinreichend belastbar dargelegt ist, dass die Errichtung einer Seilbahnanlage in Wuppertal überhaupt erforderlich ist, um signifikante Verbesserungen der verkehrlichen Situation herbeizuführen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Überkapazitäten, die dann entstehen, wenn nicht gerade Studenten zu oder von an der Universität stattfindenden Vorlesungen an- oder abreisen. Hierauf kommt es aber schon deshalb nicht an, weil auf der Grundlage des Seilbahngesetzes NRW eine Einschränkung der Ausübung der in der Europäischen Grundrechte-Charta anerkannten Rechte und Freiheiten in Bezug auf Art. 7 EU-GRCh nicht vorgesehen ist. Hierbei spielt es im Übrigen keine Rolle, ob der Einschränkungshinweis bewusst oder unbewusst im Gesetz unterblieben ist.

Art. 7 EU-GRCh steht damit der Realisierung des Vorhabens zumindest insoweit entgegen, als durch die Gondeln Privatgrundstücke überquert werden und in der diesbezüglichen Genehmigung als Legitimationsgrundlage ein staatlicher Eingriff in das durch Art. 7 EU-GRCh garantierte Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens angenommen werden kann.

i) Sonstige abwägungsrelevante Belange

Neben den in diesem Gutachten ausführlich besprochenen abwägungsrelevanten Belangen kommen durchaus weitere Belange in Betracht, deren Bedeutung sich noch im Zuge des Planfeststellungsverfahrens herausstellen kann. Abwägungsrelevant sind jedenfalls alle Belange, die durch das Planfeststellungsverfahren und den späteren Planfeststellungsbeschluss erkennbar berührt bzw. beeinträchtigt werden können. Ebenso relevant sind alle Belange, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen. Es kommt im Ergebnis auf eine Gesamtabwägung an, welche Belange überwiegen.

j) Abwägung der widerstreitenden betroffenen Belange

Wägt man die soeben erörterten abwägungsrelevanten Belange gegeneinander ab, so muss im Rahmen dieses Abwägungsvorgangs entschieden werden, welchen Belangen auch im Verhältnis zu den ihnen entgegenstehenden Belangen Vorrang einzuräumen ist. Grundsätzlich ist zwar davon auszugehen, dass alle abwägungsrelevanten Belange gleichberechtigt nebeneinander stehen. Besonderheiten können sich jedoch dann ergeben, wenn einzelne Belange ein solches Gewicht haben, dass sie die Bedeutung anderer ihnen entgegenstehender Belange stark einschränken oder vollständig zurückdrängen. Vor diesem Hintergrund ist zu beachten, dass insbesondere solchen Belangen entscheidendes Gewicht

zukommt, die - sollten sie im Abwägungsvorgang ansonsten unterlegen sein - dazu führen, dass die in Aussicht genommene Plangenehmigung aus grundrechtlichen Erwägungen verfassungswidrig ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Grundrechtseingriff vorliegt, der einer verfassungsrechtlichen Rechtfertigung nicht zugänglich ist. Vorliegend ergeben sich jedenfalls erhebliche Bedenken, ob die mit den „Überschwebrechten“ verbundene Eintragung von Grunddienstbarkeiten zulasten betroffener Grundstücke, die rechtlich als Enteignung zu qualifizieren ist, den verfassungsrechtlichen Maßstäben einer Enteignung im Sinne des Art. 14 Abs. 3 GG tatsächlich genügt (siehe oben III. 3. h) aa)).

Ähnliches gilt für den dargelegten Verstoß gegen Art. 7 EU-GRCh. Da der Anwendungsbereich der Europäischen Grundrechte-Charta eröffnet ist (vgl. III. 3. h) dd) α) und eine Verletzung des Art. 7 EU-GRCh schon deshalb vorliegt, weil das nordrhein-westfälische Seilbahngesetz den Schrankenforderungen des Art. 52 Abs. 1 EU-GRCh nicht genügt, kommt diesem abwägungsrelevanten Belang ganz entscheidende Bedeutung zu. Dies ergibt sich nicht nur aus der verfassungsrechtlich in Art. 23 GG verordneten „Europarechtsfreundlichkeit des Grundgesetzes“<sup>92</sup>, sondern auch aus dem sogenannten - heute allgemein anerkannten - "Anwendungsvorrang des Unionsrechts". In diesem Falle bedeutet "Anwendungsvorrang des Unionsrechts", dass selbst dann, wenn deutsche Grundrechtsvorschriften der Plangenehmigung nicht entgegenstünden, aber europäische Grundrechte existieren, mit denen das Vorhaben nicht in Einklang gebracht werden kann, sich diese gegenüber den deutschen Grundrechtsvorschriften durchsetzen. Dies gilt auch und gerade dann, wenn die europäischen Grundrechtsvorschriften weiter reichen als die grundrechtlichen Verbürgungen des Grundgesetzes.

---

<sup>92</sup> So und hierzu *Grzeszick*, in: Maunz/Dürig, GG, Stand: 74. EL 2015, Art. 20 Rn. 265.

Hieraus folgt, dass die im Plangenehmigungsverfahren vorzunehmende Abwägung der betroffenen Belange, die nicht zu den Planungsleitsätzen zählen, hier zu Lasten des Projekts „Seilbahn 2025“ ausfallen muss. Aus der Abwägung folgt damit die Unzulässigkeit des Vorhabens, soweit es den derzeit beabsichtigten Trassenverlauf zu beurteilen gilt.

#### IV. Genehmigung des Baus und Betriebs einer Seilbahn gemäß § 4 Seilbahngesetz NRW

Der Vollständigkeit halber sei im Rahmen dieses Rechtsgutachtens auf die weiteren Vorschriften hingewiesen, die im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens für den Bau und Betrieb einer Seilbahn nach Maßgabe des § 4 Seilbahngesetz NRW relevant sind.

##### 1. Betriebssicherheit

Nach Maßgabe des § 4 Abs. 1 Nr. 1 darf die Genehmigung durch die nach § 18 Abs. 1 Seilbahngesetz NRW zuständige Behörde für den Bau und Betrieb einer Seilbahn nur dann erteilt werden, wenn die Betriebssicherheit gewährleistet ist. Entsprechende Unterlagen sind dabei schon im Genehmigungsantrag vorzubringen (hierzu IV 2.).

##### 2. Erbringung der nach § 4 Abs. 2 Seilbahngesetz NRW erforderlichen Sicherheitsnachweise

Nach Maßgabe des § 4 Abs. 2 Seilbahngesetz sind bereits dem Genehmigungsantrag wesentliche Unterlagen beizufügen, nach deren Maßgabe die Betriebssicherheit im Sinne des § 4 Abs. 1 S. 3 Nr. 1 Seilbahngesetz NRW beurteilt werden kann. § 4 Abs. 2 S. 2 Seilbahngesetz NRW trägt dabei folgenden Wortlaut:

*"Der Antragsteller hat seinem Antrag*

- 1. eine Sicherheitsanalyse gemäß Artikel 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang III der Richtlinie 2000/9/EG,*

2. einen Sicherheitsbericht gemäß Artikel 4 Abs. 2 der Richtlinie 2000/9/EG sowie
3. ein Gutachten einer vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums (sic!) anerkannten Stelle zum Nachweis der Betriebssicherheit beizufügen. Das Gutachten hat auch die Sicherheitsanalyse und die in dem Sicherheitsbericht benannten Maßnahmen zur Behebung etwaiger Risiken zu bewerten;

Gegenstand der gutachterlichen Stellungnahme ist zudem die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 7, 10 und 18 der Richtlinie 2000/9/EG betreffend die CE-Konformitätskennzeichnung und die EG-Konformitätserklärung von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen."

Deshalb kann auch nicht beurteilt werden, ob die einzureichenden Unterlagen den gesetzlichen Anforderungen genügen werden, da entsprechende Unterlagen erkennbar noch nicht vorliegen. Gleichwohl bildet die Erfüllung dieser Anforderungen eine wesentliche Voraussetzung im Genehmigungsverfahren für den Bau und den Betrieb einer Seilbahn nach Maßgabe des § 4 Seilbahngesetz NRW.

### 3. Zuverlässigkeit des Antragstellers

Nach Maßgabe des § 4 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 Seilbahngesetz NRW ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn der Antragsteller zuverlässig ist. Die Zuverlässigkeitsprüfung ist bekannter Gegenstand verschiedener Genehmigungsverfahren im besonderen Verwaltungsrecht. Die Zuverlässigkeit eines Antragstellers wird dabei vom Gesetz immer dann gefordert, wenn der Betrieb einer Anlage wesentlich davon abhängig ist, ob die zuständige Person für den Betrieb der Einrichtung die fachliche und persönliche Qualifikation und darüber hinaus auch die persönliche

Eignung aufweist. An dieser Stelle dürften keine Bedenken bestehen, dass die Antragstellerin die entsprechende Zuverlässigkeit aufweisen wird. Es ist davon auszugehen, dass künftige Mitarbeiter im Betrieb der Seilbahnanlage entsprechend geschult sind oder werden.

4. Entgegenstehen sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften

Zu möglicherweise entgegenstehenden anderweitigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften ist unter C. III. 3. umfassend Stellung bezogen worden. Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass selbstverständlich auch verfassungsrechtliche Vorschriften solche des öffentlichen Rechts sind. Da das Entgegenstehen öffentlich-rechtlicher Vorschriften im Gesetzeswortlaut nicht auf nationale Vorschriften beschränkt ist, kommen zudem auch Vorschriften des europäischen Rechts, namentlich solche der Europäischen Grundrechte-Charta in Betracht. Insofern darf auf die obigen Ausführungen verwiesen werden.

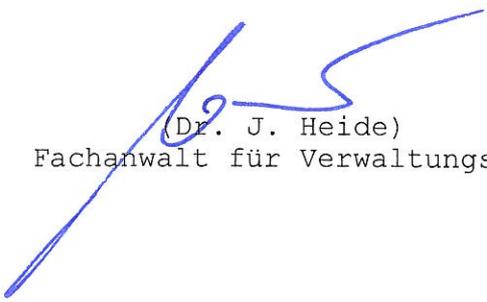
5. Kein Zuwiderlaufen des Vorhabens gegenüber öffentlichen Interessen

Zu den objektiven öffentlichen Interessen zählt auch der Anspruch, den verfassungsrechtlichen Vorgaben des Grundrechtsschutzes und zudem den zwingenden Vorgaben des Europäischen Unionsrechts im Zuge behördlichen Handelns Rechnung zu tragen. Jedenfalls diesen öffentlichen Interessen dürfte die Genehmigung des Baus und des Betriebs einer Dreiseilumlaufbahn in der vorgesehenen Form nicht genügen, so dass auch aus diesem Grund die Genehmigungserteilung zu verweigern wäre.

V. Ausblick

Aufgabe in einem denkbaren Planfeststellungsverfahren wird es sein, die Verletzung der verschiedenen Grundrechtspositionen nach Maßgabe des Grundgesetzes und der Europäischen Grundrechte-Charta herauszuarbeiten. Sollte die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblich zuständige Behörde eine andere Rechtsauffassung vertreten, wird eine gerichtliche Klärung dieser Angelegenheit erfolgen.

Düsseldorf, den 06.01.2015



(Dr. J. Heide)  
Fachanwalt für Verwaltungsrecht