



PRO BAHN e.V., Axel Sindram, Höhe 13, 42329 Wuppertal

**PRO BAHN**  
**Regionalverband Bergisches Land e.V.**  
<http://bergischesland.probahn-nrw.de>

An die Mitglieder  
der Projekt - Arbeitsgruppe  
Seilbahn

Wuppertal, den 30.12.2013

Rechtsfragen zum Seilbahnprojekt

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie in der Besprechung vom 02.12.2013 zugesagt, erhalten Sie anliegend eine überschlägige Betrachtung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb einer Seilbahn, insb. über bebauten Grundstücken sowie einschlägige Rechtsvorschriften, und Gerichtsurteile. Die Darstellung erhebt selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da im Verlauf des Planungsprozesses sicher noch weitere Rechtsfragen auftauchen werden, zu denen die Ausarbeitung dann zu ergänzen wäre.

Vorsorglich muss jedoch darauf hingewiesen, dass der Verfasser als beamteter Jurist der Landesverwaltung entsprechend dem Rechtsberatungsgesetz hier nicht beratend tätig werden darf. Die Rechtsvertretung sollte durch einen zugelassenen Rechtsanwalt erfolgen, dem diese Ausführungen jedoch gerne zur Verfügung gestellt werden können.

## **Inhalt**

1) Planfeststellungsverfahren.....	2
2) UVP – Pflicht.....	3
3) Rechtserwerb an Grund und Boden.....	4
4) Bauliche Anforderungen .....	5
Bauordnungsrechtliche Bewertung .....	5
Bauplanungsrechtliche Bewertung.....	7
5) Enteignung, Verfahren, Entschädigung.....	8

6) Enteignungsverfahren.....	11
7) Straßenrecht .....	11
8) Denkmalschutz.....	11
8) Brandschutz.....	12
10) Förderung.....	14

#### Prüfungsgegenstand / Vorbemerkungen:

Es soll eine Seilbahnanlage zur Personenbeförderung mit Stationen am Hauptbahnhof, Universität und am Schulzentrum Süd, sowie etwa 4 Zwischenstützen errichtet werden, die in gerader Linie verlaufen und dabei eine Bahnstrecke, öffentliche Straßen, bebaute und unbebaute Grundstücke, z.T. in öffentlicher Hand und mit öffentlicher Zweckbestimmung überqueren soll. Für ein solches Projekt einer „urbanen“ Seilbahn liegen bislang im deutschsprachigen Raum so gut wie keine Vergleichsfälle – insbesondere nicht zu einer Streckenführung über bebautem Stadtgebiet – vor. Eine rechtliche Befassung mit diesem Thema hat bisher in Literatur und Rechtsprechung nicht stattgefunden, auch in den aktuellen Fassungen der einschlägigen Seilbahngesetze Österreichs, Bayerns aber auch Nordrhein – Westfalens<sup>1</sup>

findet der Anwendungsfall Stadtverkehr offenbar noch keine Berücksichtigung. Es ist daher nicht auszuschließen, das in einem möglichen gerichtlichen Streitfall einzelne sich aus Formulierungen des Seilbahngesetzes ergebende Rechtsfragen auch „contra legem“ gelöst werden könnten. Aufgrund der vorgesehenen Führung der Strecke über bebaute Grundstücke ist auch die baurechtliche Zulässigkeit zu prüfen, ebenso die Frage einer möglichen Entschädigung für die Eigentümer der überfahrenen oder angrenzenden Grundstücke. Für die technische Auslegung der Anlage, Ihren Betrieb Sicherheitsanforderungen und evtl. Störfallmanagement existieren in Nordrhein – Westfalen im Gegensatz z. B. zu Bayern noch keine Regelwerke. Einstweilen kann daher auf bayerische Vorschriften Bezug genommen werden.

### 1) Planfeststellungsverfahren

Das Vorhaben ist gemäß § 3 Satz 1 SeilbG NW planfeststellungspflichtig. Die allgemeinen Vorschriften über die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und die Rechtswirkung der Planfeststellung sind in §§ 72 ff des Verwaltungsverfahrensgesetzes Nordrhein – Westfalen (VwVfG NW)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Seilbahngesetz für das Land Nordrhein – Westfalen (SeilbG vom 23.12.2003, GVBl., S. 774)  
[http://www.brd.nrw.de/verkehr/pdf/Seilbahngesetz\\_NRW\\_vom\\_16\\_12\\_2003.pdf](http://www.brd.nrw.de/verkehr/pdf/Seilbahngesetz_NRW_vom_16_12_2003.pdf)

<sup>2</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein – Westfalen (VwVfG NW) i.d.F.d. Gesetzes vom 1. Oktober 2013, GV. NRW. S. 566  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=2&ugl\\_nr=2010&bes\\_id=4844&aufgehoben=N&menu=1&sg=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=2&ugl_nr=2010&bes_id=4844&aufgehoben=N&menu=1&sg=0)

enthalten. Das Verfahren weist somit keine Besonderheiten gegenüber anderen PFV aus. Eine schematische Darstellung des Ablaufes eines Planfeststellungsverfahrens ist in der Anlage Nr. beigefügt.

## 2) UVP – Pflicht

Für das Projekt besteht gemäß § 3 Abs 4 SeilbG NW die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein – Westfalen (UVPG NW).<sup>3</sup>

§ 1 UVPG NW in Verbindung mit Anlage 1 zu § 1 Nr. 9<sup>4</sup> erfordert dagegen für die Errichtung von Seilbahnen lediglich eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls.

Das Verhältnis der beiden Rechtsnormen zueinander ist nicht eindeutig. Zum einen könnte das SeilbahnG mit seiner strikten UVP – Pflicht der differenzierten Regelung des UVPG NW als „lex specialis“ vorgehen, auf der anderen Seite wäre jedoch auch eine Auslegung des SeilbG als Rechtsgrundverweisung auf das UVPG NW denkbar, so dass die Prüfung der UVP – Pflicht anhand der letztgenannten Norm zu erfolgen hätte. Auf diese rechtstheoretische Erwägung kommt es jedoch nicht an, da die Anwendung beider Vorschriften zum gleichen Ergebnis führt, nämlich dass eine UVP – Pflicht besteht:

Ein Vorhaben ist nach UVPG NW dann UVP- pflichtig, wenn es aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Das anlagenbezogene Kriterium Nr. 1.5, „Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien“, ist vermutlich schon einschlägig. Zwar laufen aufgrund sorgfältiger Überwachung die weltweit vorhandenen Seilbahnen praktisch unfallfrei,(abzuwägen nach Nr. 3.4 – Wahrscheinlichkeit-) die vorgesehene Fahrt über Wohngebäude hinweg bedarf jedoch vermutlich einer Abschätzung des Risikos. Einwendungen betroffener werden vsl. sehr in diese Richtung gehen.

Als standortbezogene Kriterien kommen in Frage Nr. 2.1 Nutzung des Gebietes, Nr. 2.2 Qualität der Landschaft, Auswirkung auf das Landschaftsbild, sowie Nr. 2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (abzuwägen nach Nr. 3.5 – Dauer und Häufigkeit der Auswirkungen).

Für die Beurteilung der Auswirkungen einer Seilbahn auf das Landschaftsbild fehlen ebenfalls Vergleichsfälle und gesicherte Beurteilungskriterien. Im Ergebnis dürfte jedoch auch der Bau einer Seilbahn den allgemeinen Grundsätzen der Bauleitplanung nach § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches (BauGB)<sup>5</sup> und deren weiteren Konkretisierungen im Bauplanungs- und Bauordnungsrecht unterliegen, so dass

---

<sup>3</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein – Westfalen (UVPG NW). § 1 UVPG NW i.d.F. des Gesetzes vom 16. März 2010 (GV. NRW. S. 185) [https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl\\_text\\_anzeigen?v\\_id=5420070525142752074](https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl_text_anzeigen?v_id=5420070525142752074)

<sup>4</sup> Vgl die entsprechende Vorschrift im Bundesrecht: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.d.F.v.25.07.2013, BGBl I S. 2749, : § 3 c Satz 1 in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 14.11- Liste UVP- pflichtige Vorhaben - <http://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/>

<sup>5</sup> Baugesetzbuch (BauGB) i.d.F. des Gesetzes v. 11.06.2013, BGBl I S. 1548 <http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/>

diese bei der Bewertung der standortbezogenen Kriterien der UVP zumindest analog Anwendung finden werden.

Es spricht also einiges dafür, dass auch die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles zu einer UVP – Pflichtigkeit des Vorhabens führen wird.

### 3) **Rechtserwerb an Grund und Boden**

Der Bau von Stationen und Stützen, sowie die Führung über Bahnstrecken, öffentliche Straßen, bebaute und unbebaute Grundstücke, z.T. in öffentlicher Hand und mit öffentlicher Zweckbestimmung bedarf entsprechender dinglicher Rechte an den in Anspruch genommenen Grundstücken:

Die für die Errichtung von Stationen und Stützen benötigten Grundstücke sind entweder gemäß § 925 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB)<sup>6</sup> als Eigentum, oder durch Erbbaurecht nach § 1 ff der Verordnung über das Erbbaurecht (ErbbauVO)<sup>7</sup> zu erwerben, oder die Nutzung ist durch Einräumung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit gem. §§ 1090 ff BGB zu sichern. Diese Form der Dienstbarkeit kommt auch für die Grundstücke in Frage, die von der Seilbahn überfahren werden sollen:

Gegenstand einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit ist die Berechtigung, „das Grundstück in einzelnen Beziehungen zu benutzen, oder dass eine sonstige Befugnis zusteht, die den Inhalt einer Grunddienstbarkeit bilden kann.“

Die Formulierung könnte in Anlehnung an die Fallkonstellation des Münchner U – Bahn - Urteils vom 01-02-1982 - III ZR 93/80, NJW 1982,2179 wie folgt aussehen:

„Die <Betreiberin der Seilbahn> ist berechtigt, auf den in dem beigefügten Lageplan farbig ausgewiesenen Teilflächen der Flurstücke ... ; Gemarkung ..., insgesamt ca. xx qm eine Seilbahntrasse in einer Höhenlage zwischen ca. xx m bis ca. yy m über Geländeoberkante (bzw. eine Seilbahnstation / - stütze) zu errichten, unwiderruflich dort zu belassen, abzuändern, auszubessern und für den Seilbahn - Betrieb zu verwenden.

2. Die <Betreiberin der Seilbahn> ist berechtigt, Dritten, ganz oder teilweise die Ausübung dieser Dienstbarkeit zu überlassen...

3. Die Grundstückseigentümer sind verpflichtet, bauliche Änderungen auf den oben bezeichneten Grundstücksflächen zu unterlassen, die den in § 8 SeilbG NW genannten Beschränkungen und Schutzmaßnahmen entgegen stehen.“

Befindet sich ein Hausgrundstück im gemeinschaftlichen Eigentum einer Wohnungseigentümergeinschaft, kann die Gemeinschaft nach § 10 Abs. 6 des Wohnungseigentumsgesetzes (WoEigG)<sup>8</sup> eine entsprechende rechtliche Verpflichtung eingehen, zur Umsetzung ist jedoch die Zustimmung und notarielle Erklärung aller Miteigentümer zur Belastung ihres jeweiligen Miteigentumsanteils und Sondereigentums erforderlich.

<sup>6</sup> Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>

<sup>7</sup> Verordnung über das Erbbaurecht (ErbbauVO) i.d.F. des Gesetzes vom 19.04. 2006, BGBl. S. 886 <http://www.marco-tietjen.de/mediapool/118/1185322/data/ErbbauVO.pdf>

<sup>8</sup> Wohnungseigentumsgesetz (WoEigG),i.d.F. vom 01.10.2013 (BGBl I, S. 3719) <http://www.gesetze-im-internet.de/woeigg/>

#### 4) Bauliche Anforderungen

Wie o. dargelegt, unterliegt die bauliche Ausführung der Seilbahn im Rahmen der Prüfung der standortbezogenen Kriterien in der UVP den allgemeinen bauplanungs – und bauordnungsrechtlichen Anforderungen nach dem Baugesetzbuch bzw. der Bauordnung NRW. Die grundsätzliche Zulässigkeit einer Seilbahn in und über bebautem Gebiet ergibt sich zunächst aus den in § 8 SeilbG zum Schutz der Seilbahn aufgestellten Baubeschränkungen: Im Verlauf einer Seilbahntrasse besteht ein Verbot zur Errichtung baulicher Anlagen nur insoweit, als der Betrieb der Seilbahn hierdurch konkret beeinträchtigt wird. Ein generelles Bauverbot wird daher eindeutig nicht ausgesprochen. Im Umkehrschluss folgt daraus, dass die Überführung von Seilbahnen über bestehende bauliche Anlagen nur durch die Erfordernisse der Betriebssicherheit beschränkt ist. Der Gesetzgeber hat damit entschieden, dass Seilbahnen über bebauten Grundstücken grundsätzlich möglich sind und nicht generell aus allgemeinen risikobezogenen oder städtebaulichen Erwägungen heraus abgelehnt werden dürfen. Eine Seilbahn in betriebssicherem Zustand stellt somit für die in ihrer Trasse liegenden Einrichtungen keine Gefährdung dar.

Für die bauliche Ausführung der Anlage finden sich wiederum weder im SeilbG noch im BauGB oder der Landesbauordnung (BauO NRW) <sup>9</sup> ausdrückliche seilbahnspezifische Gestaltungsregelungen. Im Rahmen der UVP könnten jedoch baurechtliche Gestaltungsgrundsätze zumindest in analoger Anwendung zu beachten sein:

Dies ist auf bauplanungsrechtlicher Seite zunächst das Einfügegebot für neue Bauvorhaben nach § 34 BauGB, welches die allgemeinen planungsrechtlichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung nach § 1 Abs. 5 BauGB für das einzelne Bauvorhaben konkretisiert. Für die Ausführung und Integration einer Seilbahnanlage in das Stadtbild existieren wiederum keine zum Vergleich geeigneten Fallbeispiele, hier ist eher zu erwarten, dass die Seilbahn in der bereits durch die Schwebebahn vorgeprägten Stadt allgemein als Bereicherung empfunden wird. Etwas anderes könnte sich jedoch im Verhältnis zu der unmittelbaren baulichen Umgebung, insbesondere zu den überfahrenen Gebäuden ergeben. Hier sind die nachbarschützenden Vorschriften des § 34 BauGB und insbesondere die Abstandflächenregeln des § 6 Abs. 10, Abs. 5 BauONRW zu beachten.

#### Bauordnungsrechtliche Bewertung

Anlagen des öffentlichen Verkehrs sind zunächst mit Ausnahme zugehöriger Gebäude vom Geltungsbereich der Landesbauordnung ausgenommen (§ 1 Abs. 2 Nr.1 BauO NRW). Damit unterliegen lediglich die Stationen, nicht jedoch die Stützen oder die freie Führung der Seilbahn unmittelbar den Abstandflächenregeln.

Für die Stationen beträgt die Abstandfläche gegenüber Nachbargebäuden 0,8 h, soweit nicht Teile der Elberfelder Südstadt als Kerngebiet ausgewiesen sind. Mögliche Unterschreitungen könnten durch Bewilligung einer Baulast durch die Nachbarn (§ 83 BauONRW) zugelassen werden. Die Stützen fallen zwar als Teil der öffentlichen Verkehrsanlage aus der unmittelbaren Anwendung der BauO NRW heraus, dürften jedoch in der UVP – technischen Bewertung mit Gerüsten nach § 2

<sup>9</sup> Bauordnung für das Land Nordrhein - Westfalen (BauO NRW) i.d.F. d.Gesetzes vom 24. Oktober 1998 (GV. NRW. S. 687) [https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl\\_text\\_anzeigen?v\\_id=5820031106092333838](https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl_text_anzeigen?v_id=5820031106092333838)

Abs. 3 Nr. 6 BauO NRW vergleichbar sein, so dass für sie die Abstandregeln nach § 6 Abs. 10 BauO NRW dennoch gelten würden.

Von wesentlicher Bedeutung ist jedoch die Frage, ob sich auch für die freien Streckenabschnitte, bei denen bebaute oder unbebaute Grundstücke überfahren werden, aus bauordnungsrechtlichen Vorschriften Vorgaben für die einzuhaltende Höhe der Seilbahntrasse ergeben. Die Vorschrift des § 6 Abs. 10 BauONRW regelt die Einhaltung von Abstandflächen von baulichen Anlagen, die nicht Gebäude sind. Die Definition einer baulichen Anlage findet sich in § 2 Abs. 1 Satz 1: Wesentliches Merkmal darin ist die Verbindung mit dem Erdboden entsprechend § 94 BGB, die gerade von den freien Streckenabschnitten einer Seilbahn nicht erfüllt wird. Aus diesem Grund und auch aus dem Freistellungstatbestand öffentlicher Verkehrsanlagen nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 BauO NRW (s.o.) spricht sehr viel dafür und es sollte auch so vertreten werden, dass die freien Streckenabschnitte einer Seilbahn einer baurechtlichen Bewertung grundsätzlich nicht unterliegen. Dies gilt auch für die bauplanungsrechtliche Bewertung, da der für die Definition eines Bauvorhabens in § 29 BauGB verwendete Anlagenbegriff gleichbedeutend mit dem des § 2 Abs. 1 Satz 1 BauONRW ist.

Dennoch soll hilfsweise versucht werden, aus den baurechtlichen Vorschriften Vorgaben für die von einer Seilbahn gegenüber Gebäuden einzuhaltenden Abstände abzuleiten:

Die Schutzzwecke der bauordnungsrechtlichen Abstandregeln bestehen darin,

1. eine ausreichende Belichtung und Belüftung von Aufenthaltsräumen,
2. Kommunikationsmöglichkeit / visueller Kontakt zwischen Innen und Außenraum,
3. Sicherung der Privatheit / Sozial- Wohlfahrtsabstand zu ermöglichen.<sup>10</sup>

Darüber hinaus dienen die Abstandregeln neben den Vorschriften über Gebäudeabschlusswände, Feuerwiderstandsklassen der Aussenwände und Bedachungen auch dem Schutz der Nachbarschaft durch Verhinderung der Brandausbreitung. Hierbei wird davon ausgegangen, dass erst bei einem Gebäudeabstand von 40 Metern die Entzündung eines Nachbargebäudes durch Strahlung ausgeschlossen ist.<sup>11</sup> Die Entzündung von Objekten oberhalb der Flamme durch Hitzeeinwirkung ist sicherlich noch bei deutlich größeren Abständen möglich. Im Ergebnis wird daher der von der Seilbahn gegenüber Gebäuden einzuhaltende Abstand wohl im Wesentlichen durch die Erfordernisse des Brandschutzes (dazu s.u.) bestimmt werden. Die unter 1 – 3 genannten Nachbarschutzgründe dürften demgegenüber eher geringere Abstandflächen erfordern und daher für die zu wählende Höhe der Trasse kaum Bedeutung erlangen.

Jedoch sollten unabhängig von Brandschutzerwägungen die sich aus § 6 BauO NRW analog für eine Seilbahnanlage ggfs. ableitbaren Regeln keinesfalls unterschritten werden:

---

<sup>10</sup> Johlen in Gädtke, Czepuk, Johlen, Plietz, Wenzel: BauO NRW, 12.Aufl., § 6 Rn. 16 ff

<sup>11</sup> Johlen in Gädtke, Czepuk, Johlen, Plietz, Wenzel: BauO NRW, 12.Aufl., § 6 Rn. 18

§ 6 Abs. 5 Satz 2 BauO NRW privilegiert öffentliche Verkehrsflächen abstandrechtlich zunächst insoweit, als sich der Abstand auf 0,4 h halbiert.<sup>12</sup> Falls diese Regel analog auch für Abstände über dem Gebäude anwendbar ist, wäre 0,4 h allein das durch das Gebäude ausgelöste Abstandmaß. Hinzu käme ggfs. eine durch die Seilbahnanlage selbst ausgelöste Abstandfläche, wobei schon die Bestimmung von h für eine fahrende Seilbahn, die je nach Besetzungsgrad „durchhängt“ kaum möglich ist. Zur Sicherheit sollte die maximale Durchhängung unterstellt, und sodann h mit Höhe einer Seilbahnkabine - vom Kabinenboden bis Oberkante der Führungsrollen auf dem Tragseil – angenommen werden. 0,4 dieser Höhe + 0,4 h des Gebäudes sollten daher nicht unterschritten werden.

Für den Bereich der Endhaltestelle am Schulzentrum Süd ergibt sich nach derzeitigem Stand eine Durchfahrtmöglichkeit über dem Lavaterweg. Angesichts der geringen Breite dieser Straße würden mögliche seitliche Abstandflächen der Seilbahn höchstwahrscheinlich unzulässig auf den Grundstücken der Anwohner liegen, und zwar unabhängig von der Fahrhöhe über der Straße. Sofern daher nicht feststeht, dass eine Seilbahn abstandflächenrechtlich völlig irrelevant ist, sollten daher von den Anwohnern des Lavaterweges Zustimmungen in Form einer Baulastübernahme eingeholt werden.

#### Bauplanungsrechtliche Bewertung

Unabhängig von der Abstandflächenproblematik sollte jedoch vermieden werden, dass die Seilbahn bei der Bewertung des Einfügens nach § 34 BauGB als „rücksichtslos“ eingestuft wird. Das Einfügen wird zunächst nicht dadurch verhindert, dass ein Vorhaben verwirklicht wird, das es bisher in der Umgebung noch nicht gibt.<sup>13</sup> Ein Vorhaben, das den gegebenen Rahmen überschreitet, ist jedenfalls dann unzulässig, wenn es im Verhältnis zu seiner Umgebung bewältigungsbedürftige Spannungen begründet oder erhöht. Ein Vorhaben, das zu einer Verschlechterung, Belastung oder Störung der Umwelt führt, und damit „Unruhe“ stiftet, fügt sich nicht ein, sondern löst ein Planungserfordernis aus.<sup>14</sup> Im vorliegenden Fall ist das Planungsbedürfnis bereits durch die Planfeststellungspflicht gemäß § 3 Satz 1 SeilbG NW begründet, jedoch wird das Vorhaben damit nicht bereits unzulässig. Das Gebot der Rücksichtnahme im Baurecht wird konkretisiert durch § 15 Abs. 1 Satz 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO)<sup>15</sup>: Demnach ist ein Bauvorhaben allgemein unzulässig, wenn von ihm „Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind“. Maßgebliches Beurteilungskriterium ist demnach die „Art des Baugebiets“. Für die Zulässigkeit einer Seilbahn lassen jedoch aus den Beschreibungen der Gebietstypen nach §§ 2 – 10 BauNVO keine differenzierten Beurteilungskriterien ableiten, so dass die gesamte Anlage bauplanungsrechtlich unabhängig von den überfahrenen Baugebieten vsl. einheitlich zu bewerten ist. Dieses Ergebnis

---

<sup>12</sup> Für einen zulässigen Gebäudeabstand in der Höhe könnte als Berechnungsgrundlage alternativ zur Gebäudehöhe h auch die Grundfläche des Gebäudes zur Anwendung kommen.

<sup>13</sup> Krautzberger in Battis – Krautzberger – Löhr, BauGB, 9 (12). Aufl., § 34, Rn. 16

<sup>14</sup> Krautzberger in Battis – Krautzberger – Löhr, BauGB, 9 (12). Aufl., § 34, Rn. 18

<sup>15</sup> Baunutzungsverordnung i.d.F. des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548) (BauNVO)  
<http://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/BJNR004290962.html>

entspräche auch dem aus § 8 SeilbG abgeleiteten grundsätzlichen Rechtsverhältnis zwischen einer Seilbahnanlage und der überquerten Bebauung (s.o.), in welchem ebenfalls keine Differenzierung nach Nutzungsarten einzelner Gebäude oder Baugebietstypen erkennbar ist..

Da das Einfügegebot allerdings auch nachbarschützende Wirkung entfaltet, hat eine Betrachtung auch im Verhältnis zu den einzelnen „betroffenen“ Gebäuden zu erfolgen. Eine Belästigung oder Störung könnte daher anzunehmen sein, wenn die Seilbahn so dicht und / oder so niedrig an Häusern oder Gärten vorbeigeführt würde, dass eine unerwünschte Einsichtnahme oder ein Eindringen in „geschützte Ruhezone“ anzunehmen wäre. Auch hier gilt daher die Empfehlung, die Fahrhöhe möglichst groß zu wählen. Eine Einsichtnahme in bislang davor geschützten Gärten ist dann zwar immer noch möglich, wird aber vermutlich als weniger störend empfunden.

### 5) Enteignung, Verfahren, Entschädigung

Für die Inanspruchnahme von Grund und Boden, sei es für die Errichtung baulicher Anlagen, sei es für die bloße Überfahrt der Seilbahn sind die betroffenen Grundeigentümer zu entschädigen.

Hierzu hat der BGH in dem o.g. grundlegenden Urteil zur U – Bahn München folgendes ausgeführt:

*“Der Kl. steht für die der Bekl. im Enteignungsverfahren durch Vereinbarung eingeräumten Dienstbarkeiten eine Entschädigung zu. Die zwangsweise Bestellung derartiger Dienstbarkeiten bildet eine Teilenteignung qualitativer Art (RGRK, Vorb. § 839 Rdnr. 109). In einem solchen Fall liegt der hoheitliche Eingriff darin, daß ein Grundstück in genau abgegrenztem Umfang für ein konkretes, dem öffentlichen Wohl dienendes Unternehmen teilweise in Anspruch genommen wird (BGHZ 57, BGHZ Band 57 Seite 278<sup>1</sup> BGHZ Band 57 Seite 283 = NJW 1972, NJW Jahr 1972 Seite 490<sup>1</sup>; BGH, LM Art. 14 (Ea) GG Nr. 65; WM 1977, WM Jahr 1977 Seite 983<sup>1</sup> = BRS Bd. 34 Nr. 160). Die dingliche Belastung eines fremden Grundstücks bedeutet im Umfang dieses Rechts eine Entziehung oder Beschränkung von Eigentümerbefugnissen und damit eine Enteignung (BVerfGE 56, BVERFGE Jahr 56 Seite 249<sup>1</sup> BVERFGE Jahr 56 Seite 260<sup>1</sup>) = NJW 1981, NJW Jahr 1981 Seite 1257<sup>1</sup>; BVerfGE 45, BVERFGE Jahr 45 Seite 297 BVERFGE Jahr 45 Seite 338 = NJW 1977, NJW Jahr 1977 Seite 2349<sup>1</sup>).*

*Entgegen der Ansicht der Revision verläuft der U-Bahntunnel auch nicht so tief unter der Erdoberfläche, daß die Kl. dessen Anlage (wäre sie ohne ihre Einwilligung erfolgt) nicht hätte verbieten können (vgl. § 905 S. 2 BGB und dazu Senat, LM § 905 BGB Nr. 7). Da sich die Tunneloberkante in einer Tiefe von 13 m befindet, vollzieht sich die Einwirkung auf das Eigentum der Kl. in einer Erdschicht, an deren eigener Ausnutzung ihr ein Interesse nicht von vorneherein abgesprochen werden kann. Die Kl. wird daher durch die Grundstücksbelastung in ihrer Rechtsposition betroffen.*

*3. Der Eigentümer, dem eine dinglich gesicherte Eigentumsbeschränkung in Form einer Dienstbarkeit auferlegt wird, hat Anspruch darauf, daß ihm ein wirklicher Wertausgleich für das ihm abverlangte Vermögensopfer gewährt wird (Senat, WM 1977, WM Jahr 1977 Seite 983 NJW 1964 NJW Jahr 1964 Seite 652<sup>1</sup> = LM PrEnteigG Nr. 13). Ihm ist die durch die Beschränkung*



*eingetretene Wertminderung seines Grundeigentums zu ersetzen, soweit sie auf einer Einbuße an eigentumsmäßig geschützter Rechtsposition beruht. Die Höhe dieser Wertminderung bestimmt sich danach, welchen Wert der gesunde Grundstücksverkehr dem betroffenen Gelände mit einer solchen Dienstbarkeit im Gegensatz zu demselben Grundbesitz ohne Belastung beimißt (Senat, NJW 1964, NJW Jahr 1964 Seite 652; LM Art. 14 (Ea) Nr. 65; WM 1977, WM Jahr 1977 Seite 983<sup>1</sup> und in WM 1967, WM Jahr 1967 Seite 905<sup>1</sup>; RGRK, Vorb. § 893 Rdnr. 109; Aust-Jacobs, Die Enteignungsentschädigung, 1978, S. 66). Diese für die Entschädigung von Leistungsdienstbarkeiten entwickelten Grundsätze sind (mit unten zu erörternden Besonderheiten) auf die Entschädigungen für Dienstbarkeiten der vorliegenden Art zu übertragen. Die Kl., die der Bekl. die Dienstbarkeiten durch Vereinbarung bestellt hat, ist in demselben Umfange zu entschädigen wie ein Eigentümer, dem solche Belastungen zwangsweise auferlegt worden sind.“*

Diese Grundsätze aus diesem Urteil gelten auch heute und sind analog auch für die Überführung einer Seilbahnanlage über ein Grundstück anwendbar.

Zur Höhe der hierfür zu zahlenden Entschädigung hat das OLG Hamm, Urteil vom 11.03.1982 - 22 U 81/81, NVwZ 1982,394 für den Fall einer Überspannung eines landwirtschaftlich genutzten Grundstücks mit einer Hochspannungsfreileitung 10% des Verkehrswertes der Teilfläche angenommen, welche sich aus Leitungslänge x Schutzstreifenbreite ergibt, Begründung:

*„Die Überspannung eines Grundstücks mit einer Stromleitung ist ein in diesem Sinne selbständiges Qualitätsmerkmal, ein Umstand, der von anderen Qualitätsmerkmalen des betroffenen Grundstücks nicht beeinflusst wird und seinerseits diese nicht berührt; wie von den Parteien in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausdrücklich unstreitig gestellt, wird nämlich weder die Bearbeitung einer Ackerfläche durch deren Überspannung erschwert, noch die Art ihrer Nutzung eingeengt oder sonstwie ihr Ertrag geschmälert. ...*

*Die Entschädigung wird der Schwere des enteignenden Eingriffs gerecht angepaßt, wenn ihrer Berechnung allein die absolute Größe desjenigen Grundstücksteils zugrundegelegt wird, der von dem Schutzstreifen und -gegebenenfalls - der Leitung überdeckt wird....*

*Der Senat schätzt den Abschlag, der beim Verkauf landwirtschaftlichen Geländes wegen einer Belastung mit einem Leitungsrecht hingenommen werden muß, auf 0,50 DM für jeden Quadratmeter der von diesem Recht betroffenen Fläche, nämlich 10 % des durchschnittlichen Wertes für Ackerland.“*

Wird darüber hinaus das belastete Grundstück durch die Dienstbarkeit in seiner zugelassenen Nutzung beeinträchtigt, können höhere Prozentsätze (bis 20%) zur Anwendung kommen<sup>16</sup>. Übertragen auf die Verhältnisse der Seilbahn bedeutet dies: Es ist zunächst der von der Seilbahn „betroffene“ Grundstücksteil zu ermitteln, der sich, wie o. dargelegt aus Leitungs- (Strecken-) länge x Schutzstreifenbreite ergibt.

<sup>16</sup> Aust, Jacobs, Pasternak: Die Enteignungsentschädigung, 6 Aufl. RN. 181.

Dem im Enteignungsrecht für Leitungsrechte verwendeten Begriff des Schutzstreifens entspricht am ehesten der Begriff der „Trasse“ in § 8 Abs. SeilbG bzw. „Nähe“ zu einer Seilbahn nach Abs. 2. Hiermit dürfte zumindest der Bereich erfasst sein, der von den fahrenden Seilbahnkabinen überstrichen wird, incl. eines Zuschlages für das Auspendeln bei starkem Wind.

Darüber hinaus ist fraglich, ob der für Hochspannungsfreileitungen gewählte Entschädigungssatz von 10% des Verkehrswertes auch ohne weiteres für Seilbahnen zu übernehmen ist. Hier sind die elektromagnetischen Belastungen auf der einen Seite gegen die erhöhte visuelle Wahrnehmbarkeit der bewegten Objekte abzuwägen, wobei sich eine größere Höhe der Anlage über den Grundstücken wohl eingriffs – und entschädigungsmindernd auswirken würde. Vorläufig sind daher erhebliche Unterschiede zwischen der Überspannung eines Grundstücks mit einer Freileitung oder einer Seilbahnanlage nicht zu erkennen. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall dennoch ein Entschädigungssatz von 10% - 20% anzusetzen ist, der durch eine mögliche Beschränkung baulicher oder sonstiger Nutzungsrechte weiter steigen kann.<sup>17</sup>

Anderes gilt für die überquerten Grundstücke der DB Netz AG und Deutsche Post AG: Mit der DB Netz AG ist eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes<sup>18</sup> zu treffen, wobei diese Vereinbarung seitens der DB wohl unproblematisch sein dürfte, da ihre Anlagen von der Maßnahme unberührt bleiben und sie auch keinerlei Kosten trägt.

Die Deutsche Post AG könnte für die Einräumung der Dienstbarkeit zur Überquerung ihres Gebäudes ebenfalls eine Entschädigung verlangen. Inwieweit dieses Verlangen berechtigt wäre hängt davon ab, ob das Grundstück überhaupt eine Minderung seines Verkehrswertes erleiden kann. M.E. würde das Postgrundstück gar nicht am „gesunden Grundstücksverkehr“ (vgl. OLG Hamm a.a.O) teilnehmen, wenn es im Bebauungsplan mit einer öffentlichen Zweckbestimmung (Post) versehen, und daher eine Veräußerung zu anderen baulichen Zwecken nicht zugelassen wäre. Es spricht also einiges dafür, dass die Überfahrt über das Postgebäude keine Entschädigungspflicht begründet.

Dringend zu empfehlen ist in diesem Fall, wie auch auf den übrigen Streckenabschnitten, dass durch neue Bebauungspläne keine erweiterten Nutzungen auf den Grundstücken zugelassen werden, die mit dem Seilbahnbetrieb unvereinbar sind, oder eine höhere Entschädigung für die Dienstbarkeit begründen.

---

<sup>17</sup> Im Ergebnis vgl: Aust, Jacobs, Pasternak: Die Enteignungsentschädigung, 6 Aufl. Rn. 780 ff, ebenso Krohn: Leitungsdienstbarkeiten, DVBl 1985, 150

<sup>18</sup> Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) i.d.F. vom 31.10.2006, BGBl I S.2407, <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/ebkrG/gesamt.pdf>

## 6) Enteignungsverfahren

Im Falle der Nicht – Einigung über Entschädigungsfragen ist gemäß § 7 SeilbG ein Enteignungsverfahren nach den Vorschriften des Landesenteignungs- und – Entschädigungsgesetzes<sup>19</sup> durchzuführen.

Gegenstand der Enteignung kann gemäß § 3 Abs. 1 Nr.1, § 7 Abs. 1 Satz 2 LEEG NW die Belastung des Eigentums mit einer persönlichen Dienstbarkeit sein. Für die Ermittlung der Entschädigung sind die §§ 8 ff LEEG NW maßgeblich. Das Verfahren wird auf Antrag (§ 19 LEEG NW) durch die Bezirksregierung durchgeführt. Der Umfang der vorzunehmenden Rechtserwerbe bzw. Enteignungen ergibt sich aus dem Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses (§ 23 Abs. 2). Unter den Voraussetzungen des § 37 kann der Vorhabenträger auch schon vor Abschluss des Verfahrens vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden. Enteignungsrechtlich stellt der Bau einer Seilbahn also keinen Sonderfall dar.

## 7) Straßenrecht

Für die Überfahrt über die öffentlichen Straßen ist das Straßen – und Wegegesetz<sup>20</sup> maßgeblich. Da gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 2 StrWG auch der Luftraum zur öffentlichen Straße gehört, stellt die Führung einer Seilbahn einen straßenrechtlich relevanten Tatbestand dar. Bei den überfahrenen Straßen dürfte es sich entweder um Gemeindestraßen nach § 43 StrWG oder Ortsdurchfahrten handeln, die nach § 44 StrWG der Straßenbaulast der Stadt unterliegen. Die Überführung einer Seilbahntrasse stellt keine Kreuzung einer Straße dar, da als Kreuzungen im Sinne des StrWG gemäß §§ 33 ff. nur Kreuzungen mit anderen Straßen oder Gewässern gelten. Sie dürfte am ehesten als Sondernutzung nach § 18 StrWG anzusehen sein, die gemäß Abs. 2 einer Erlaubnis der Straßenbaubehörde bedarf. Diese Erlaubnis wird befristet oder auf Widerruf erteilt und sollte ebenso wie die Eisenbahnkreuzungsvereinbarung ohne größere Probleme zu erlangen sein.

## 8) Denkmalschutz

Die vorgesehene Trasse der Seilbahn verläuft in der Nähe der Schwebebahn, des Hauptbahnhofsgebäudes, der Bundesbahndirektion und ggfs. der Stadthalle, die allesamt als Baudenkmäler geschützt sind. Nach § 9 Abs. 1, Buchst. b des Denkmalschutzgesetzes NW (DSchG)<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und – Entschädigungsgesetz LEEG NW) i.d.F. des Gesetzes vom 8. Dezember GV. NRW. S.765

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=2&ugl\\_nr=214&bes\\_id=4295&aufgehoben=N&menu=1&sg=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=2&ugl_nr=214&bes_id=4295&aufgehoben=N&menu=1&sg=0)

<sup>20</sup> Straßen – und Wegegesetz des Landes Nordrhein – Westfalen (StrWG NRW) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23.09.1995, GV. NRW. S.384

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=91&bes\\_id=3894&aufgehoben=N&menu=1&sg=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=9&ugl_nr=91&bes_id=3894&aufgehoben=N&menu=1&sg=0)

<sup>21</sup> Denkmalschutzgesetz NW (DSchG) i.d.F. vom 16.07.2013, (GV.NRW S. 488)

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=2&ugl\\_nr=224&bes\\_id=4488&aufgehoben=N&menu=1&sg=2](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=2&ugl_nr=224&bes_id=4488&aufgehoben=N&menu=1&sg=2)

ist eine Erlaubnis der unteren Denkmalbehörde u.a. einzuholen, wenn in der engeren Umgebung von Baudenkmalern Anlagen errichtet werden sollen, wenn hierdurch das Erscheinungsbild des Denkmals beeinträchtigt wird. Die vorgesehenen Seilbahntrassen führen in unmittelbarer Nähe der genannten Gebäude vorbei und lösen damit eine denkmalrechtliche Erlaubnispflicht aus, und zwar auch dann, wenn diese Gebäude nur tangiert aber nicht überquert werden. Die Erlaubnis ist nach § 9 Abs. 2, Buchst b DSchG zu erteilen, wenn ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Maßnahme vorliegt. Diese Erlaubnis sollte angesichts der filigranen Optik der Seilbahn und der daraus folgenden nur geringen Wirkung auf die Baudenkmalen ohne weiteres zu erreichen sein, der Prüfmaßstab ist sicherlich weniger streng als bei dem Gebäudeensemble in Koblenz, welches UNESCO - Welterbestatus genießt. Im Planfeststellungsverfahren sind die Belange des Denkmalschutzes entsprechend zu berücksichtigen (Abs. 3).

## 8) Brandschutz

Auf der derzeitigen Vorzugstrasse soll die Seilbahn einige Gebäude unterschiedlichen Alters in der Elberfelder Südstadt überqueren. Es ist daher zu prüfen, ob zum Schutz der Seilbahnanlage vor von diesen Gebäuden ausgehenden Brandgefahren entweder baulicher Brandschutz an den Gebäuden nachzurüsten ist und / oder die Seilbahntrasse eine größere Höhe über den Gebäuden einzuhalten hat.

Allgemein muss für den Fall von Bränden im Bereich der Seilbahntrasse gewährleistet sein, dass

- alle Gebäude über Brandmeldeeinrichtungen verfügen, die mit der Betriebsleitstelle verbunden sind,
- nach Auslösen des Brandalarms die Seilbahn noch 5 – 7 Minuten weiter fahren kann um alle mit Fahrgästen besetzten Kabinen noch zu den Stationen zu bringen,
- alle Stationen etwa 8 – 10 Kabinen aufnehmen können, so dass alle Fahrgäste aussteigen können,
- Hitzeeinwirkungen soweit vermindert werden, dass die Seile nicht beschädigt werden

Die grundsätzlichen Anforderungen an den baulichen Brandschutz von Anlagen (wovon die Seilbahnanlage selbst nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 BauO NRW ausgenommen ist, s.o.) werden in § 17 BauO NRW definiert.

Demnach sind bauliche Anlagen u.a. so beschaffen sein, dass der Entstehung eines Brandes und der Ausbreitung von Feuer und Rauch vorgebeugt wird. Die allgemeinen Anforderungen werden konkretisiert durch die besonderen Ausführungsvorschriften der §§ 29 ff für einzelne Bauteile und die Gebäudeklassen 1 – 4. Dächer, die bei der hier anzustellenden Betrachtung von besonderem Interesse sind, müssen nach § 35 Abs. 1 gegen Flugfeuer und strahlende Wärme widerstandsfähig sein. Die Ausnahmetatbestände nach Abs. 2 gelten bei größeren seitlichen Gebäudeabständen. Forderungen zugunsten einer über das Gebäude

geführten Seilbahn können daraus nicht unmittelbar abgeleitet werden. Alle diesbezüglichen Normen, ebenso die Sonderbauverordnung – SBauVO<sup>22</sup> sowie die Feuerungsverordnung (FeuVO NRW)<sup>23</sup> sind von ihrem Schutzzweck und Regelungsinhalt her darauf ausgelegt, die Substanz des Gebäudes selbst, der Nachbargebäude und die sich darin aufhaltenden Personen zu schützen, ein Schutz von Einrichtungen oberhalb, die nicht Teil des Gebäudes sind, ist an keiner Stelle normiert.

Zudem gehen die Brandschutzvorschriften übereinstimmend davon aus, dass eine absolute Sicherheit, auch bei Beachtung der Brandschutzvorschriften nicht zu erreichen ist, und ein Restrisiko immer verbleiben wird.<sup>24</sup> Mit der Entstehung eines Brandes ist jederzeit zu rechnen, sein Entstehen und seine Ausbreitung können nur erschwert werden.<sup>25</sup>

Dennoch sollten besonders die Vorschriften in den Blick genommen werden, die dazu dienen, die Ausbreitungsgeschwindigkeit eines Feuers oder dessen Höhe zu vermindern, insb. Forderungen nach Ausführung von Außenwänden und Dächern aus nicht brennbaren Materialien.

So könnten z.B. die Wohngebäude im Bereich Kleeblatt als Hochhäuser nach § 2 Abs. 3 Satz 3 BauO NRW den erhöhten Brandschutzanforderungen nach §§ 88 ff der SBauVO unterliegen, die jedoch zum Zeitpunkt der Errichtung (ca. 1965 ?) noch nicht galten und ggfs. auch nicht nachträglich umgesetzt worden sind.

Für die Seilbahn ist besonders § 92 SBauVO bedeutsam, der nicht brennbare Baustoffe für Hochhausdächer vorschreibt und damit einen gewissen Schutz nach oben gewährleistet. Für andere überquerte Gebäude wären nicht brennbare Dächer wohl ebenfalls zu fordern. Das gleiche gilt für die Feuerlösch – und alarmierungseinrichtungen nach §§ 102 ff SBauVO, von denen einige sicherlich auch für Gebäude, die nicht Hochhäuser sind erforderlich werden könnten.

Nach § 87 Abs.1 BauO NRW kann eine Anpassung von Bestandsgebäuden an die aktuellen Vorschriften verlangt werden, wenn dies im Einzelfall wegen der Sicherheit für Leben und Gesundheit erforderlich ist. Eine Anpassung zum Schutz einer über das Gebäude geführten Seilbahn und ihrer Fahrgäste ist jedoch nicht vom Schutzzweck dieser Norm erfasst, so dass notwendige Nachrüstungen an Bestandsgebäuden wohl ausschließlich durch das Seilbahnunternehmen zu tragen wären.

Gleichwohl erscheint es angezeigt, sofern die Möglichkeit besteht, eher die Trasse der Seilbahn zu erhöhen, als die Eigentümer zu Eingriffen in die in die Gebäudesubstanz zu verpflichten. Ebenso vorrangig wäre ein baulicher Selbstschutz der Anlage durch eine hitzebeständige Ummantelung der Tragseile im Bereich der Bebauung.

---

<sup>22</sup> Sonderbauverordnung – SBauVO i.d.F. vom 28.10.2008 GV.NRW S.644  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl\\_text\\_anzeigen?v\\_id=4620100107092033646](https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl_text_anzeigen?v_id=4620100107092033646)

<sup>23</sup> Feuerungsverordnung - FeuVO NRW - i.d.F. der 1. ÄndV v.29.11. 2012, GV NRW, S. 616  
[https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl\\_text\\_anzeigen?v\\_id=2820070525142351808](https://recht.nrw.de/lmi/owa/pl_text_anzeigen?v_id=2820070525142351808)

<sup>24</sup> Czepuk in Gädtke, Czepuk, Johlen, Plietz, Wenzel: BauO NRW, 12.Aufl., § 17 Rn. 10 a

<sup>25</sup> OVG NRW, Urt. v. 28.08.2001 – 10 A 3051/99, BauR 2002,763

Hierzu existiert in Bayern ein Leitfaden für Brandschutz an Seilbahnen<sup>26</sup>  
Dieser empfiehlt in Nr. 7.1 die Einhaltung eines ausreichenden Seitenabstandes der Seilbahntrasse von Gebäuden. Damit ist die Führung über bestehende Gebäude hinweg zwar nicht ausgeschlossen, wird aber als risikoerhöhend angesehen.

## 10) Förderung

Die Maßnahme kann nach den §§ 12 oder 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen NRW, ÖPNVG<sup>27</sup> gefördert werden.

Hinweise über den Ablauf des Zuwendungsverfahrens enthält eine auf der Homepage des VRR erhältliche Broschüre<sup>28</sup>.

Antragsvordrucke für die Förderungen nach §§ 12 oder 13 ÖPNVG NW sind dort ebenfalls erhältlich.<sup>29</sup>

Die Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW)<sup>30</sup> enthalten darüber hinaus nähere Ausführungen zur Förderfähigkeit einer ÖPNV – Investition sowie ebenfalls die einschlägigen Vordrucke.

Es wäre sicherlich wünschenswert, mit der Maßnahme auch in den Genuss der Förderung nach § 13 ÖPNVG (im besonderen Landesinteresse) zu geraten. Hier wie auch bei der Förderung nach § 12 ÖPNVG sind insb. die zeitlichen Vorläufe und die notwendigen Entscheidungen der Zuwendungsbehörde bzw. der parlamentarischen Gremien auf Landesebene zu beachten.

Die nähere Ausarbeitung kann zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Axel Sindram

<sup>26</sup> Leitfaden für Brandschutz an Seilbahnen:

[http://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user\\_upload/stmwivt/Themen/Verkehr/Dokumente\\_und\\_Cover/Seilbahn\\_Leitfaden\\_Brandschutz\\_11\\_2003.pdf](http://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwivt/Themen/Verkehr/Dokumente_und_Cover/Seilbahn_Leitfaden_Brandschutz_11_2003.pdf)

<sup>27</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen NRW, ÖPNVG NW i.d.F. d. Gesetzes v. 04.12.2012, GV NRW S.638)

[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=2&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=93&bes\\_id=3913&aufgehoben=N&menu=1&sg=0](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=9&ugl_nr=93&bes_id=3913&aufgehoben=N&menu=1&sg=0)

<sup>28</sup> [http://www.vrr.de/blaetterkatalog/Investitionsfoerderung\\_A5/blaetterkatalog/](http://www.vrr.de/blaetterkatalog/Investitionsfoerderung_A5/blaetterkatalog/)

<sup>29</sup> <http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/betaetigungsfelder/investitionsfoerderung/>

<sup>30</sup> Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1–W-49-40/1 v. 30.11.2007, zuletzt geändert durch Erlass 23.4.2013 (MBL NRW. 2013 S. 160)

[https://lv.recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?anw\\_nr=1&gld\\_nr=9&ugl\\_nr=923&bes\\_id=11174&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=VV%20%D6PNVG#NORM](https://lv.recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=923&bes_id=11174&menu=1&sg=0&aufgehoben=N&keyword=VV%20%D6PNVG#NORM)