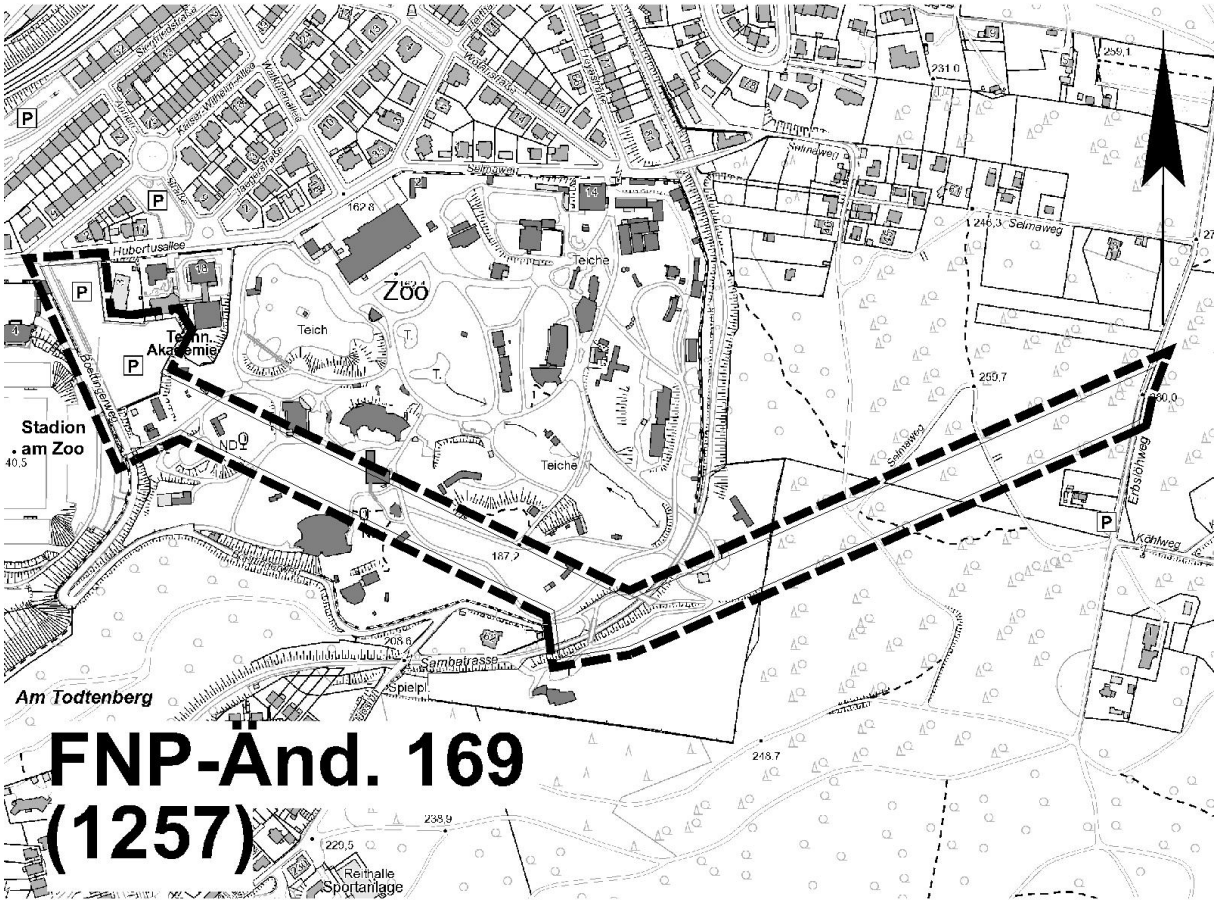
BEGRÜNDUNG

Flächennutzungsplanänderung 169

(Parallelverfahren zum Bebauungsplan 1257 - BUGA 3 / Talstation und Seilbahn-)



Stand 10.2026

Veröffentlichungsbeschluss

IMPRESSUM

Flächennutzungsplanänderung 169
(Bebauungsplan 1257 - BUGA 3 / Talstation und Seilbahn -)
Stand: 10.26, Begründung zur Veröffentlichung
Anlage Nr. zur VO 0928/26 (Veröffentlichungsbeschluss)

Sachbearbeitung: Ketteler

Kontakt:
Stadt Wuppertal
Ressort Bauen und Wohnen
Abteilung 105.1 Bauleitplanung
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

bauleitplaene@stadt.wuppertal.de
0202/ 563 6723
https://www.wuppertal.de/bebauungsplaene

INHALTSVERZEICHNIS

1 Räumlicher Geltungsbereich 1

2 Anlass und Ziele der Flächennutzungsplanänderung 1

3 Formelles Planverfahren 4

4 Prüfung alternativer Standorte 5

5 Planungsrechtliche Situation 5

5.1 Landes- und Regionalplanung 5

5.2 Flächennutzungsplan 6

5.3 Landschaftsplan 8

5.4 Bebauungspläne 9

5.4.1 Bebauungsplan 1257 9

5.4.2 Bebauungsplan 1294 11

5.5 Denkmalbereichsatzung Zooviertel 11

5.6 Machbarkeitsstudie 13

6 Bestandsbeschreibung und fachliche Belange 14

6.1 Historische Entwicklung 14

6.2 Städtebauliche Situation 15

6.3 Infrastruktur 16

6.3.1 Verkehr 16

6.3.2 Energie-/ Wasserversorgung 21

6.3.3 Entwässerung/ -entsorgung 21

6.3.4 Hochwasserschutz 22

6.4 Geologie/ Boden/ Altlasten 23

6.4.1 Altlasten 25

6.5 Naturhaushalt und Landschaftsschutz 25

6.5.1 Geschützte Lindenallee 26

6.5.2 Artenschutz 26

6.6 Klima 27

6.7 Immissionsschutz 40

6.8 Störfallschutz 43

7 Planinhalte 49

8 Städtebauliche Kenndaten 61

9 Umweltbericht 61

10 Kosten und Finanzierung..... 61

11 Gutachten und Normen 62

1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Änderungsbereich der Flächennutzungsplanänderung 169 liegt im Stadtbezirk Elberfeld-West und umfasst die Parkplatzfläche am Boettingerweg einschließlich der südlich angrenzenden Zooschule auf dem Zoogelände. Da der Änderungsbereich den gesamten Seilbahnverlauf umfasst, verschmälert sich der Änderungsbereich ab der Zooschule und verläuft in gerader Linie in südöstliche Richtung über den Zoo bis auf Höhe der Samba-Trasse /des Löwengeheges. An der Samba-Trasse knickt der Geltungsbereich und verläuft weiter Richtung Nordosten bis zum Erbslöhweg auf der Königshöhe.

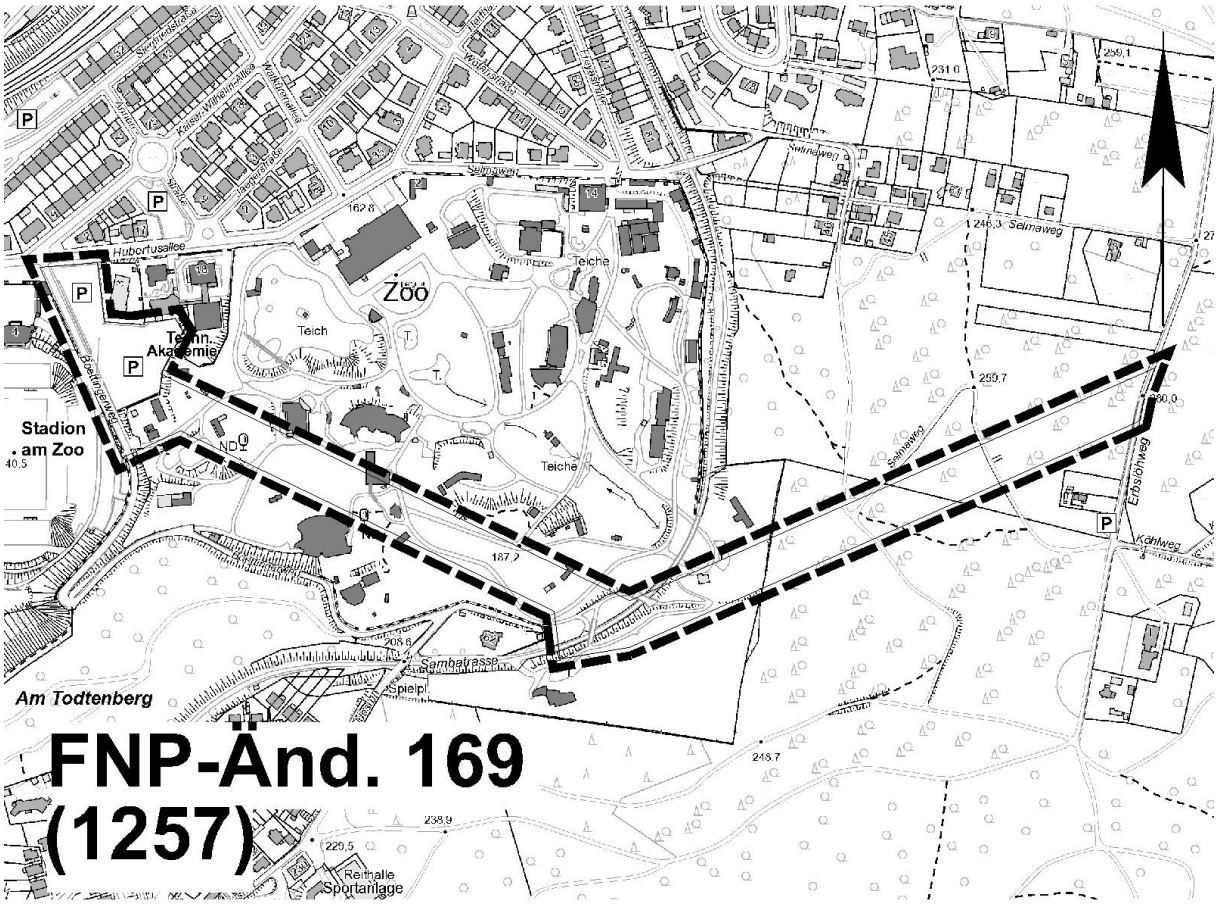


Abbildung 1: Übersicht über den Änderungsbereich

2 Anlass und Ziele der Flächennutzungsplanänderung

Die Stadt Wuppertal hat sich erfolgreich für die Bundesgartenschau 2031 beworben, welche zwischen April und Oktober 2031 in Wuppertal stattfinden wird. Bereits mit den Beschlüssen zur ersten und zweiten Machbarkeitsstudie im Jahr 2018 (VO/0985/18) und 2021 (VO/1500/21) hat der Rat der Stadt Wuppertal die Konzepte für die drei Kernareale „Tesche“, „Grüner Zoo“ und „Wupperpforte“ beschlossen. Zudem wurde die Konkretisierung der Machbarkeitsstudie aus 2024 am 11.11.2024 dem Rat der Stadt Wuppertal vorgelegt (VO/1262/24).

Unter der Vorgabe der Deutschen Bundesgartenschaugesellschaft (DBG), dass zur Ausrichtung einer Bundesgartenschau etwa 40 ha Fläche benötigt werden, wurden im Zuge der Vorarbeiten zur ersten Machbarkeitsstudie die großen Parkanlagen und Freiflächen Wuppertals als mögliche Veranstaltungsorte betrachtet.

Da einige dieser Parkanlagen gärtnerisch und freiraumplanerisch jedoch bereits hochwertig oder abschließend angelegt sind (Barmer Anlagen, Hardt mit Botanischem Garten, Nordpark, Skulpturenpark) sowie eine gewisse räumliche Nähe gegeben sein sollte, wurde sich für eine Veranstaltung im Wuppertaler Westen entschieden. Die Bundesgartenschau soll daher im Landschaftsraum Vohwinkel, dem Grünen Zoo sowie auf der Kaiser- und Königshöhe stattfinden.

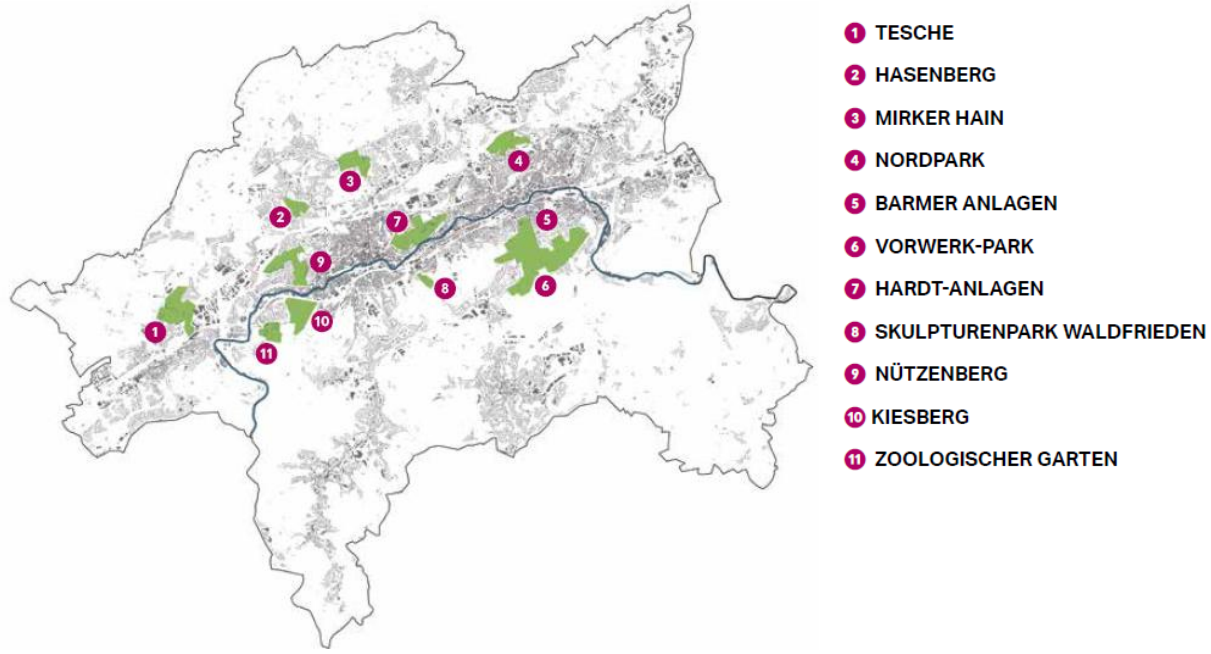


Abbildung 2: Übersicht über die Parkanlagen Wuppertals[1]

Angrenzend an das Kernareal Grüner Zoo ist die Errichtung einer Seilbahn mit einer Talstation als Kombinationsbauwerk aus Parkhaus und Seilbahnstation vorgesehen. Die Seilbahn soll als Haupttransportmittel der Anbindung an die auf der Königshöhe vorgesehenen Hängebrücke (Bebauungsplan 1294 – BUGA 2 / Hängebrücke –) dienen. Das in der Talstation integrierte Parkhaus soll zudem dazu beitragen den Parkdruck im Zooviertel zu mindern. Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben, befindet sich der Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Seilbahn und Talstation – in Aufstellung. Da sich die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans nicht gänzlich aus dem Flächennutzungsplan entwickeln lassen, soll dieser im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB geändert werden, um dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB zu entsprechen.

[1] Stadt Wuppertal (2018): Bundesgartenschau Wuppertal. Neue Perspektiven für die grüne Großstadt. S. 17

Auf der derzeitigen ebenerdigen Parkplatzfläche am Boettingerweg ist die Errichtung der Talstation als Kombinationsbauwerk aus Parkhaus und Seilbahnstation vorgesehen. Das Bahnsteigniveau der geplanten Seilbahn muss aus technischen Gründen um etwa 17 m angehoben werden. Dadurch gelingt es die Seilbahn so hoch über die Baumkronen zu führen, dass die wertvollen Altbaumbestände im Zoo erhalten werden können. Um bei einem niedrigeren Bahnsteigniveau die Seilbahn über die Baumkronen zu führen, wären bei der Ausfahrt aus der Talstation mehrere Stützen hintereinander notwendig. Dies hätte deutlich höhere Lärmemissionen, einen größeren Materialverschleiß sowie optisch einen Konflikt mit dem denkmalgeschützten Bereich des Zooviertels zur Folge. Um diese Ausfahrtshöhe zu erreichen, soll im Sinne einer nachhaltigen Flächenausnutzung das Parkhaus als Unterbau der Seilbahnstation dienen.



Abbildung 3: Anhebung des Bahnsteigniveaus[2], hier: Veranschaulichung der erforderlichen Stützen im Falle des Bahnsteigniveaus auf Ebene des derzeitigen Parkplatzes

Der Parkplatz am Boettingerweg stellt derzeit eine öffentliche und gebührenfreie Parkfläche dar, welche unter anderem von Zoobesuchenden, Anwohnenden sowie der Technischen Akademie Wuppertal (TAW) genutzt wird. Das Zooviertel leidet dabei bereits seit Jahrzehnten unter einem erhöhten Parkdruck, da viele der denkmalgeschützten Gebäude aufgrund ihrer Entstehungszeit keine Stellplätze vorweisen (können). Hinzu kommen insbesondere in den Sommermonaten Zoobesuchende - an den besucherstärksten Tagen im Jahr 2024 hatte der Zoo etwa 6.000 Gäste. Da der Wuppertaler Zoo keine eigenen Stellplatzflächen vorweisen kann, nutzen viele der Zoobesuchenden die Parkplatzfläche am Boettingerweg oder den öffentlichen Straßenraum im Zooviertel. Die Parkplatzsituation geht demnach auch zulasten des Zoos. Punktuell – an Spieltagen des Wuppertaler Sportvereins (WSV) – kommen zudem Stadionbesucher*innen hinzu. Das geplante Parkhaus soll dieser Situation teilweise Abhilfe schaffen.

[2] Seilbahnprofi, Ingenieurbüro Schweiger

Derzeit befinden sich auf der Fläche etwa 204 Stellplätze – in dem Parkhaus sollen zukünftig zwischen 450 und 500 Stellplätze realisiert werden.

Die Höhe der Talstation orientiert sich an der Bestandsbebauung. Das höchste Gebäude in der näheren Umgebung ist das an der Hubertusallee 18 (TAW) mit 173,4 m ü. NHN. Die Gebäudeoberkante der Talstation soll daher eine Höhe von 169 m ü. NHN nicht überschreiten. Der Parkplatz weist etwa eine Höhe von 145 m bis 149 m ü. NHN auf, wobei das Gelände nach Südosten ansteigt. Dieser Höhenanstieg auf dem Parkplatz soll abgetragen werden, sodass das die Sohle des Parkhauses ca. auf der Höhe von 145 m ü. NHN liegen wird. Insgesamt könnte das Gebäude folglich eine Höhe von ca. 24 m erreichen. Auf Basis dessen geht man derzeit von acht Parketagen aus. Die zulässige Gebäudehöhe soll entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt werden. Zur Sicherung der gestalterischen Qualität des Gebäudes ist neben der Einbeziehung des Gestaltungsbeirates im Anschluss an das Bauleitplanverfahren ein Qualitätssicherungsverfahren vorgesehen.

Die Seilbahn selbst soll als Transportmittel der Anbindung an die Königshöhe und die dort vorgesehene Hängebrücke dienen. Ersten Besucherprognosen zur Folge, sind im fünften Betriebsjahr noch mit 662.000 Besucher*innen der Hängebrücke zu rechnen.[3] Die Seilbahn stellt das einzige Verkehrsmittel dar, welches in der Lage ist die zu erwartenden Besuchermengen auf die Königshöhe zu transportieren (s. auch Anlage 05 Alternativenprüfung). Geplant ist eine Einseilumlaufbahn mit ca. 2.000 Personen pro Std. und Richtung während des Veranstaltungszeitraumes der BUGA bei einer maximalen Fördergeschwindigkeit von 4,5 m/s. Für die Zeit nach der BUGA besteht die Möglichkeit der Reduzierung auf 1.000 Personen pro Std. und Richtung. Die Seilbahn soll damit eine barrierefreie Verbindung in die Naherholung schaffen. Im Zeitraum nach der BUGA soll es auch möglich sein, Fahrräder in den Kabinen mitzunehmen.

Die Mittelstation ist oberhalb der Samba-Trasse im Bereich des Löwengeheges vorgesehen und notwendig, um die Seilbahn in Richtung der Bergstation umzuleiten. Zudem ist hier ein zusätzlicher Ausgang in den Zoo geplant. Das Gelände des Zoos ist topographisch stark bewegt und stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder Familien mit Kindern eine Herausforderung dar. Zwischen dem bestehenden Zooeingang an der Hubertusallee und dem vorgesehenen Standort der Mittelstation liegen etwa 65 Höhenmeter. Die Seilbahn kann es somit ermöglichen, mittels Fahrt von der Tal- zur Mittelstation den Zoo bergab zu erleben. Ebenso soll es möglich sein von der Mittelstation aus zurück zur Talstation zu fahren.

Die Bergstation ist am Erbslöhweg auf der Königshöhe vorgesehen. Sie soll als ebenerdiges Standardbauwerk errichtet werden. Von der Bergstation sind es etwa 700 m Fußweg bis zum Einstieg der Hängebrücke.

Auf dem nördlich des kombinierten Bauwerks aus Parkhaus und Talstation gelegenen Flurstücks am Boettingerweg (Gemarkung Elberfeld, Flur 272, Flurstück 23) ist ein neuer Stadtplatz

[3] Montenius (2025): Besuchsprognose und Stellplatzbedarfsberechnung Wuppertal

geplant. Die Fläche wird derzeit ebenfalls zum Parken genutzt. Um zukünftig Nutzungskonflikte mit den Seilbahnbesucher*innen zu vermeiden, soll das Grundstück einer attraktiven, neuen Nutzung zugeführt werden.

3 Formelles Planverfahren

Die Flächennutzungsplanänderung 169 wird im Normalverfahren durchgeführt. Dies umfasst neben allen Beteiligungsschritten der §§ 3 und 4 BauGB auch die Erstellung eines Umweltberichts.

Der Aufstellungsbeschluss wurde am 12.03.2025 in den Bezirksvertretungen Elberfeld-West und Elberfeld beraten und am 26.06.2025 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen gefasst.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB wurde in dem Zeitraum vom 27.01.2025 bis zum 28.02.2025 durchgeführt. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB fand im Zuge von drei Bürgerdiskussionen, jeweils am 04.06.2025, 17.06.2025 und 03.07.2025 sowie in Form eines ergänzenden Angebotes im Internet statt. Daneben haben zahlreiche Bürgerinnen und Bürger schriftliche Stellungnahmen zum Planverfahren eingereicht.

Der Flächennutzungsplan wird im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplans 1257 – BUGA 3 / Seilbahn und Talstation – geändert.

4 Prüfung alternativer Standorte

Siehe separate Anlage (Anlage 05).

5 Planungsrechtliche Situation

5.1 Landes- und Regionalplanung

Die Stadt Wuppertal wird im Landesentwicklungsplan NRW als Oberzentrum eingestuft, das von Mittelzentren umgeben ist.[4]

Im Regionalplan Düsseldorf (RPD) wird die Parkplatzfläche teilweise als Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich mit Regionalem Grünzug und teilweise als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Auch die Gebäude an der Technischen Akademie liegen in dem als Regionaler Grünzug dargestellten Bereich. Aufgrund des grobkörnigen Maßstabs von 1:50.000 und der fehlenden Flächenschärfe des RPD ist jedoch davon auszugehen, dass der Regionale Grünzug hier lediglich in den Allgemeinen Siedlungsbereich übergeht - die Abgrenzung kann nicht als

[4] Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (2024): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, S. 34, 186

parzellenscharf betrachtet werden. Aus diesem Grund kann der Parkplatz dem Allgemeinen Siedlungsbereich zugeordnet werden. Der Bereich des Zoos und damit der Mittelstation wird im RPD dem Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich zugeordnet und ist ebenfalls Bestandteil des Regionalen Grünzugs. Der Bereich der Bergstation ist im RPD als Waldbereich dargestellt.



Abbildung 4: Auszug aus dem Regionalplan Düsseldorf 2018

Da der Bereich der geplanten Talstation dem ASB zugeordnet werden kann, ist die Errichtung der baulichen Anlage hier landesplanerisch unkritisch. Der Bereich der Mittelstation befindet sich zwar ebenso wie der Zoo im Allgemeinen Freiraum- und Agrarbereich, jedoch ist durch zahlreiche bauliche Anlagen im Zoo bereits eine deutliche Vorprägung gegeben. Die Bergstation ist zwar im Bereich der Walddarstellung vorgesehen, sie stellt gegenüber der Größe des Waldbereiches jedoch nur eine bauliche Anlage im untergeordneten Maße dar, welche dem übergeordneten Ziel der Walddarstellung im RPD nicht zuwiderläuft.

Im Zuge der Flächennutzungsplanänderung wurde am 20.05.2025 eine Abstimmung mit der Landesplanung zur Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Landesplanungsgesetz (LPlG) NRW durchgeführt. Seitens der Regionalplanungsbehörde bestanden keine raumordnungsrechtlichen Bedenken gegen die Planung. Es soll jedoch beachtet werden, dass über die vorgesehenen Flächen hinaus kein zusätzlicher Wald in Anspruch genommen wird und die über die Naherholung hinausgehenden Funktionen des Regionalen Grünzugs in der weiteren Planung beachtet werden. Nachdem sich die Planung konkretisiert hatte, wurde die Bezirksregierung erneut nach § 34 LPlG NRW beteiligt. Am 01.04.2026 bestätigte die Bezirksregierung, dass keine raumordnungsrechtlichen Bedenken gegen die Planung vorliegen.

5.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan aus dem Jahr 2005 der Stadt Wuppertal stellt den Bereich der Talstation als Verkehrsfläche mit einer Anlage für den ruhenden Verkehr mit überörtlicher Bedeutung dar. Im Bereich der Mittelstation wurde die vorherige Darstellung als Fläche für Bahnanlage im Zuge der 69. Änderung des Flächennutzungsplanes in eine Grünflä-

che ohne Zweckbestimmung mit der überlagernden Darstellung eines „Örtlichen Hauptradwegs“ geändert. Der Bereich des Zoos ist als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Erholung, Freizeit und Sport (SO10) und der Bereich der Bergstation als Wald dargestellt. Folglich sind durch die geplante Nutzung (Seilbahn) vier verschiedene Hauptnutzungen im derzeit rechtswirksamen Flächennutzungsplan tangiert.



Abbildung 5: Rechtskräftige Darstellung im Flächennutzungsplan

Im Zuge der Flächennutzungsplanänderung 169 sollen die Hauptnutzungen des Flächennutzungsplans bestehen bleiben. Die zusätzliche Darstellung der Seilbahn erfolgt als Linie gemäß Nr. 5.2.3 der Planzeichenverordnung, vergleichbar mit der Darstellung der Schwebebahntrasse. Die Stationsstandorte werden mit einem Symbol für Seilbahnstationen (S-Symbol) versehen.



Abbildung 6: Geplante Darstellung im Flächennutzungsplan

Mit dem so geänderten Flächennutzungsplan werden die Voraussetzungen gegeben sein, den im Parallelverfahren in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 1257 gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

5.3 Landschaftsplan

Der Änderungsbereich befindet sich teilweise innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes Wuppertal-West. Die Festsetzung erfolgte insbesondere zur Erhaltung der historischen Parkanlage Kiesberg und des Naherholungsgebietes Königshöhe, zur Erhaltung und Entwicklung der alten Laubwaldbestände in der Nähe des Stadtgebietes und wegen der hohen Klimaaktivität der Freiflächen mit Bezug zum dicht besiedelten Raum.

Im Zuge der Flächennutzungsplanänderung 169 wird lediglich eine überlagernde Darstellung für die Seilbahnstationen gewählt und die Hauptdarstellung des Waldes bleibt bestehen. Auf eine Darstellung der Seilbahnstützen wurde aufgrund der Kleinteiligkeit gänzlich verzichtet (s. 4.2). Dies führt jedoch dazu, dass § 20 Abs. 4 LNatSchG NRW keine Anwendung findet und der Landschaftsschutz in dem Bereich der geplanten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung nicht außer Kraft tritt. Folglich ist für den Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung D sowie für die beiden im Abschnitt 2 (Seilbahntrasse über Wald) festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung E eine Befreiung von den Festsetzungen des Landschaftsschutzgebietes gem. § 67 BNatSchG erforderlich. Der Antrag auf Befreiung wurde am 22.10.2026 dem Beirat der Unteren Naturschutzbehörde vorgestellt. Die Inaussichtstellung der Befreiung ist bis zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes erforderlich. Die eigentliche Befreiung wird jedoch erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens erteilt.

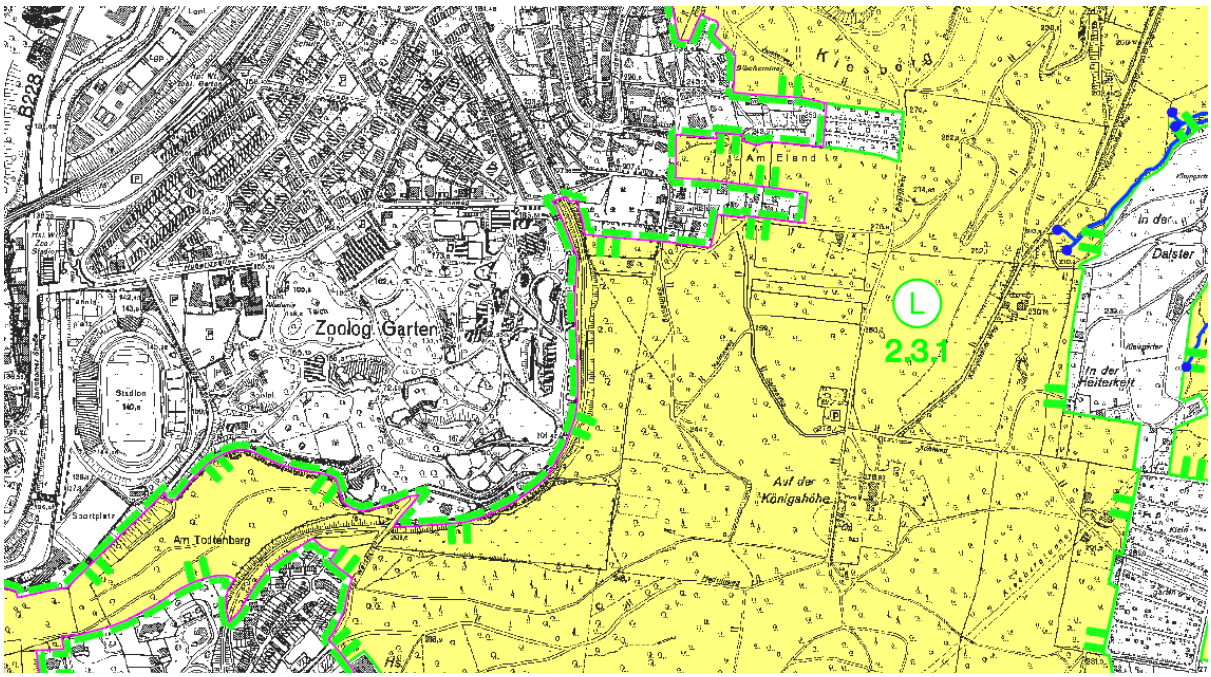


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan Wuppertal-West

Auch der Teilbereich der vorgesehenen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für die Mittelstation, welcher sich südöstlich der Samba-Trasse befindet, liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes West. Bei Aufstellung des Landschaftsplanes im Jahr

2005 war bereits absehbar, dass für die Fläche des heutigen Löwengeheges im Flächennutzungsplan die Darstellung einer Sondergebietsfläche erfolgen soll. Daher wurde für diesen Bereich lediglich ein temporäres Erhaltungsziel im Landschaftsplan aufgenommen. Folglich findet § 20 Abs. 3 LNatSchG NRW Anwendung, wonach ein Landschaftsplan mit befristeten Darstellungen oder Festsetzungen in Bereichen eines Flächennutzungsplanes, für welche dieser eine bauliche Nutzung vorsieht, mit Inkrafttreten eines Bebauungsplanes außer Kraft tritt.

5.4 Bebauungspläne

5.4.1 Bebauungsplan 1257

Der Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Seilbahn und Talstation – wird im Parallelverfahren zur Flächennutzungsplanänderung 169 aufgestellt. Die Geltungsbereiche sowie die grundsätzliche Zielrichtung der beiden Bauleitplanverfahren sind dabei identisch.

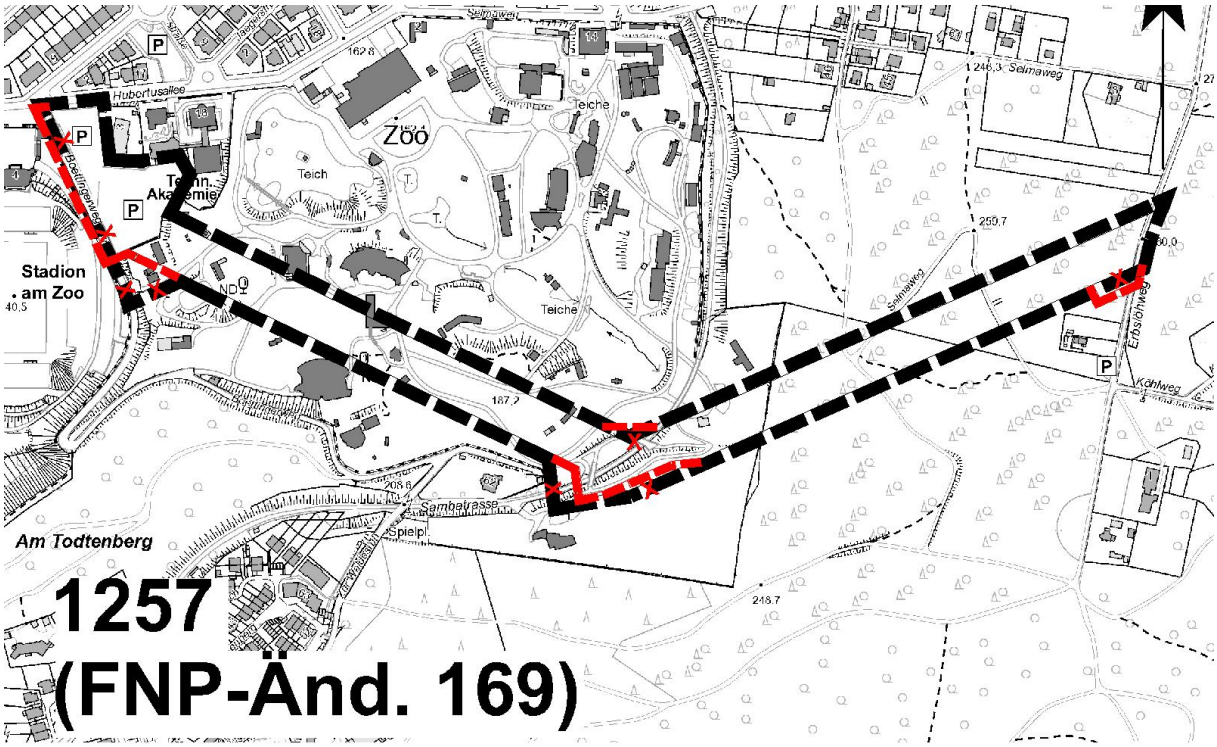


Abbildung 8: Geltungsbereich des Bebauungsplans 1257 zum Veröffentlichungsbeschluss

Gem. § 3 Seilbahngesetz NRW (SeilbG NRW) dürfen Seilbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn ein Planfeststellungsverfahren nach Maßgabe der §§ 72 bis 78 VwVfG NRW durchgeführt wurde. Gem. § 3 Abs. 4 SeilbG NRW kann die Planfeststellung auch durch einen Bebauungsplan nach § 9 BauGB ersetzt werden. Planfeststellungsverfahren werden i. d. R. für überörtliche Planungen, wie Landesstraßen, Flughäfen oder Bahnhöfe durchgeführt. Im Falle der geplanten Seilbahn handelt es sich jedoch um keine Planung von überörtlicher Bedeutung. Daher greift das Fachplanungsprivileg des § 38 BauGB nicht und die Fachplanung (Seilbahnplanung) kann sich nicht über das örtliche Baurecht hinwegsetzen, sondern ist als gleichwertig zu betrachten. Dies bedeutet, dass das örtliche Baurecht nicht im Widerspruch zur Planfeststellung stehen darf und die Planung entweder nach §§ 34 oder 35 BauGB zulässig sein muss, oder ein Bebauungsplan als Grundlage für die Planfeststellung aufzustellen ist.

Derzeit befindet sich die Parkplatzfläche, auf welcher die Talstation entstehen soll, im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB und die Bereiche der geplanten Mittel- und Bergstation sowie der Großteil des Trassenverlaufs im Außenbereich nach § 35 BauGB. Im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB müssen sich Vorhaben in die nähere Umgebung einfügen. In der näheren Umgebung befinden sich der Zoo, das Stadion sowie die Technische Akademie Wuppertal (TAW), woraus sich ein schwieriger Einfügungsmaßstab ergibt. Die geplante Talstation fügt sich allerdings vorrangig aufgrund der tatsächlichen Höhe und der sichtbaren Geschosse nicht ein: Die Gebäude der TAW verfügen über 2-3 sichtbare Geschosse, die Talstation wird derzeit mit acht Geschossen geplant.

Im Außenbereich sind lediglich die nach § 35 Abs. 1 BauGB privilegierten Vorhaben oder sonstige Vorhaben im Einzelfall nach § 35 Abs. 2 BauGB zulässig, sofern keine öffentlichen Belange entgegenstehen. Beide Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 35 BauGB sind nicht gegeben.

Da aus den zuvor genannten Gründen die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich ist, soll der Bebauungsplan 1257 als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan gem. § 3 Abs. 4 SeilbG NRW aufgestellt werden.

5.4.2 Bebauungsplan 647

Nördlich der Flächennutzungsplanänderung 169 gilt der Bebauungsplan 647 – Siegfriedstr. –. Der Bebauungsplan ist rechtskräftig seit dem 22.01.1988 und regelt hauptsächlich die Verkehrsflächen rund um die Schwebebahnstation Zoo/Stadion. In dem Kreuzungsbereich der Hubertusallee und des Boettingerweges überlappen sich die Geltungsbereiche der Bebauungspläne 647 und 1257. Der Bebauungsplan 647 setzt den Boettingerweg als Straßenverkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BBauG (Bundesbaugesetz in der Fassung vom 15.09.1977) fest. Der Bebauungsplan 1257 soll den Boettingerweg als öffentliche Verkehrsfläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festsetzen. In dem überlappenden Bereich tritt der Bebauungsplan 647 durch die Überplanung außer Kraft.

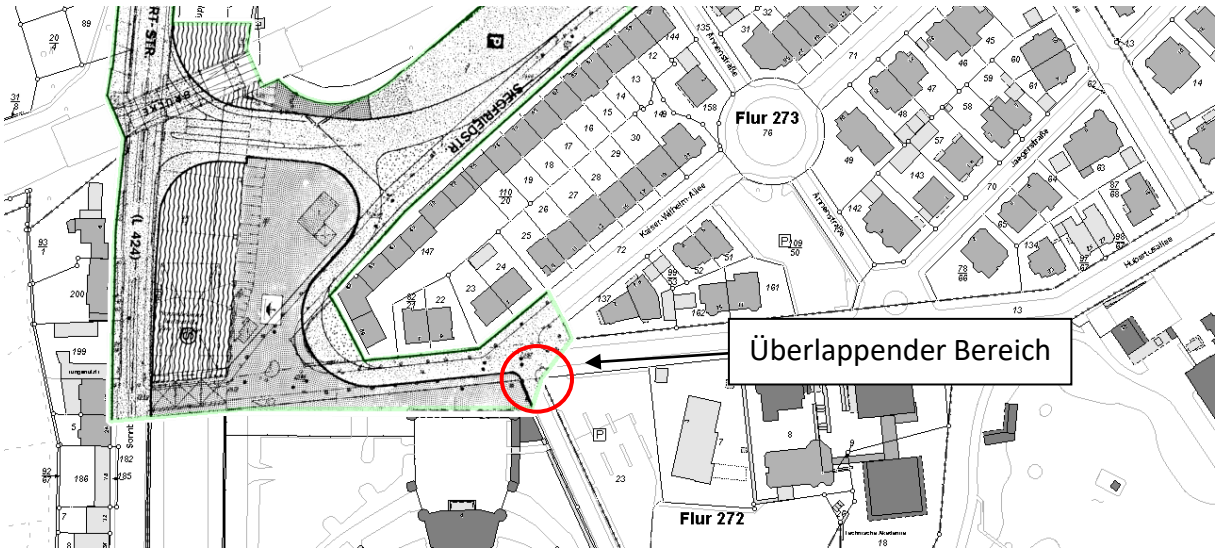


Abbildung 9: Überblick über den Bebauungsplan 647

5.4.3 Bebauungsplan 1294

Etwa 300 m nördlich des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 1257 befindet sich der Bebauungsplan 1294 – BUGA 2 / Hängebrücke – in Aufstellung. Ziel des Bebauungsplans ist die Errichtung einer Hängebrücke, welche die beiden Waldparkanlagen auf der Kaiser- und der Königshöhe miteinander verbinden sowie eine erstmalige Nord-Süd-Verbindung über das Tal hinweg schaffen soll. Die Brücke selbst soll barrierearm errichtet werden und es damit auch mobilitätseingeschränkten Personen ermöglichen die beiden Naherholungsgebiete auf den Höhen zu erleben. Zudem wird sie ein weiteres touristisches Highlight sowie Wahrzeichen in der Stadt Wuppertal bilden und durch die zu erwartenden Touristenzahlen die Wirtschaft der Stadt Wuppertal langfristig stärken.

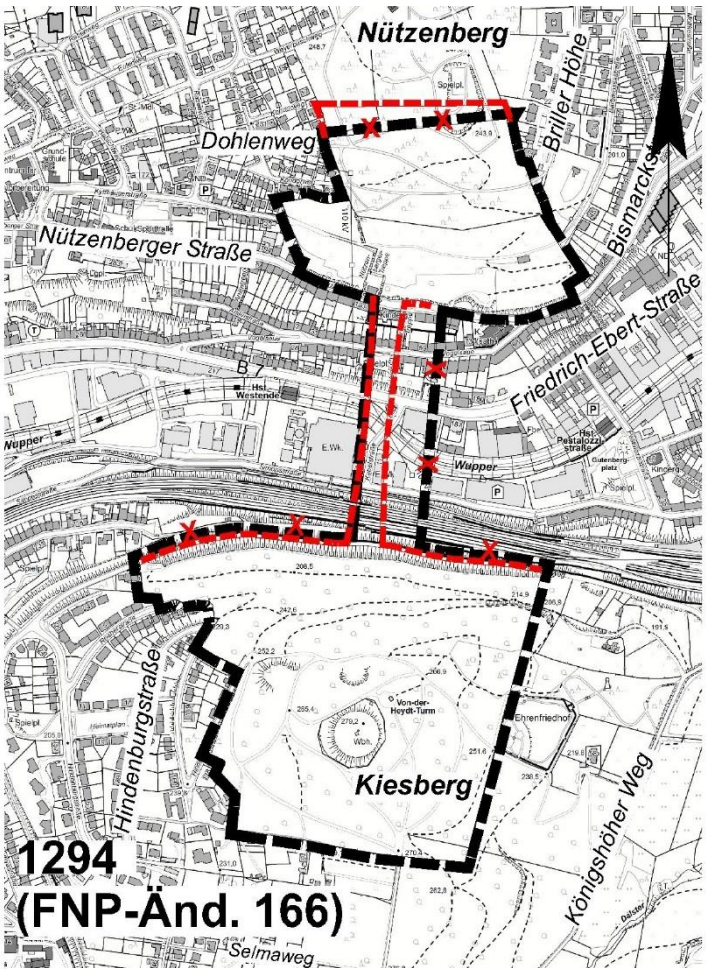


Abbildung 10: Überblick über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1294

Sowohl der Bebauungsplan 1257 als auch der Bebauungsplan 1294 werden im Kontext der BUGA aufgestellt und sind inhaltlich eng miteinander verknüpft.

5.5 Denkmalbereichsatzung Zooviertel

Die Talstation und ein Teil der Seilbahntrasse befinden sich innerhalb der Denkmalbereichsatzung Zooviertel. Das Zooviertel und der Zoologische Garten sind zudem Gegenstand des Denkmalpflegerischen Fachbeitrages zum Flächennutzungsplan (Anlage 4 zum Erläuterungsbericht).

Die Denkmalbereichsatzung aus dem Jahr 2003 dient dem Erhalt des historischen und gestalterischen Zusammenhangs des Viertels über die Denkmaleigenschaft einzelner Gebäude hinaus. Ziel ist der Schutz des Erscheinungsbildes von Gebäuden und Außenräumen, des städtischen Grundrisses (Straßenführung, Platzgestaltung, Parzellierung, Wegeführung, Geländemodellierung, Grün- und Wasserflächen) sowie der Schutz von Sichtbeziehungen.

Das Kernstück des Denkmalbereiches ist der Zoo. Im September 1881 wurde der Zoo, angelegt nach Plänen von Siesmayer, eröffnet. Die Anlage trat besonders durch die landschaftsplane-

risch integrierten Waldpartien, das Wildgehege und die reizvolle Aussicht hervor. Trotz stetiger Veränderungen ist die ursprüngliche Anlage mit Wegeführung, Teichen, Wasserläufen, Baumbestand, Grünflächen und Tiergehegen im Wesentlichen erhalten.

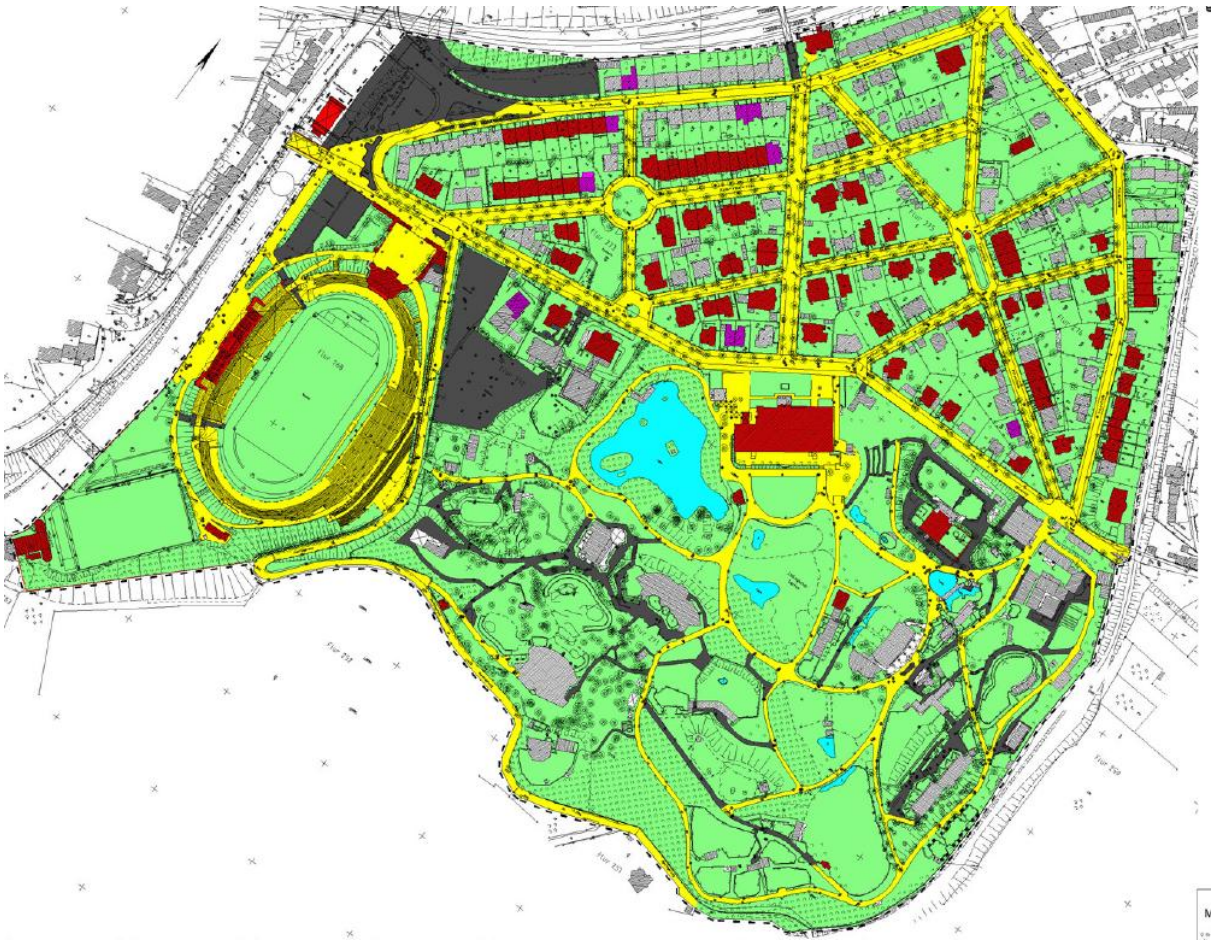


Abbildung 11: Überblick über den Denkmalbereich Zooviertel

Im Zoo selbst sind lediglich die einzelnen Seilbahnstützen vorgesehen. Um die Entstehung einer Schneise zu vermeiden, soll die Seilbahn über den Baumbestand im Zoo hinweg geführt werden. Die denkmalgeschützte Landschaftsgestaltung und Altbaumbestände des Zoos sollen somit nicht beeinträchtigt werden.

Der Parkplatz am Zoo wird in der Satzung als sonstige Frei- und Verkehrsfläche dargestellt und zählt demnach nicht zu den erhaltenswerten Wegeführungen oder Freiflächen. Dennoch muss sich die geplante Talstation in den empfindlichen Denkmalbereich einfügen. Die Sichtbeziehungen der Hubertusallee und des Boettingerweges sollen freigehalten werden. Außerdem soll das angedachte Qualifizierungsverfahren dazu beitragen, dass mit Rücksicht auf die umgebungstypischen Gestaltungselemente eine verträgliche Lösung gefunden wird, die fremdartige Kontraste vermeidet.

Die Mittelstation wird am Rande des Geltungsbereichs der Denkmalschutzsatzung errichtet. Auch hier wurden mögliche Gestaltungen eng mit dem LVR abgesprochen. Angedacht ist eine

Holzverkleidung, welche sich an der Gestaltung des Aussichtsturms am Löwengehege orientiert.

5.6 Machbarkeitsstudie

Als Grundlage für die Planungen zur Bundesgartenschau 2031 wurden insgesamt drei Machbarkeitsstudien erstellt – die erste Machbarkeitsstudie im Jahr 2018, die zweite im Jahr 2021 und die Konkretisierung im Jahr 2024. Im Zuge der Erarbeitungen wurden die Planungen dabei zunehmend geschärft.

Die Studien wurden in den von der BUGA lagebedingt betroffenen Bezirksvertretungen, den relevanten Fachausschüssen sowie dem Rat der Stadt Wuppertal vorgelegt.

Mittels der dritten Studie („Konkretisierung der Machbarkeitsstudie“) hat die Weiterentwicklung der Versionen von 2018 und 2021 stattgefunden. Diese umfangreiche Ausarbeitung stellt die Planungsgrundlagen, wie die Verortung der Kernareale, den methodischen Prozess inkl. Rahmenbedingen, die Schwerpunktthemen, das Ausstellungskonzept sowie das Thema Mobilität dar.

Die Seilbahn soll die beiden Kernareale Grüner Zoo und Wupperpforte miteinander verbinden, befindet sich selbst jedoch zu einem Großteil nicht innerhalb eines der beiden Kernareale.

Innerhalb des Kernareals Grüner Zoo werden in der Machbarkeitsstudie unter anderem kleinere gärtnerische Ausstellungsbeiträge zu Wechselflor, Stauden und Rhododendron sowie zirkuläre Ausstellungsbeiträge zu den Themen Denkmalpflege, Leben mit den Elementen sowie Exoten und Einheimische im Einklang vorgesehen. Die im Zoo vorhandene Konzertmuschel soll zudem als Veranstaltungsort dienen.

Auf der Königshöhe sind im Zuge der BUGA vor allem Ausstellungsbeiträge zum Thema Forst und Wald der Zukunft vorgesehen. Daneben soll es auch Beiträge zu den Themen Friedwald und Grabgestaltung geben. Der Wasserhochbehälter soll ebenfalls als Ausstellungsfläche zur Verfügung stehen und der Platz am Von-der-Heydt-Turm mit einem mobilen gastronomischen Angebot ausgestattet werden. Die Einzäunungen des Ausstellungsgeländes auf der Königshöhe umfassen dabei jedoch nur einen kleineren Bereich des Waldparks und wurden so geplant, dass Anwohnende die Parkanlage auch während des BUGA-Zeitraums weiterhin zum Spazierengehen nutzen können.



Abbildung 12: Übersicht über das Kernareal Grüner Zoo[5]

5.7 Freiraumplanerischer Wettbewerb

Der Siegerentwurf des freiraumplanerischen Wettbewerbs zur BUGA sieht für den Zoo ebenfalls kleinere Bepflanzungen mit Staudengewächsen sowie eine Nutzung der Rasenparterre für eine freie Bestuhlung vor der Konzertmuschel vor. Kerngegenstand der Wettbewerbsergebnisse sind zudem die Errichtung von „Circular Labs“ in allen Kernarealen. Dabei handelt es sich um kleinere Präsentationsräume mit Bildungszweck. Im Zoo sind derzeit die Labs zu den Themen „Denkmalpflege“ und „Transformation: Grüner Zoo“ geplant. Inwiefern die Wettbewerbsergebnisse auch umgesetzt werden, wird sich in den weiteren Planungen sowie im Zuge der Verhandlungen zeigen. Für den Bebauungsplan 1257 sowie für die Flächennutzungsplanänderung 169 ergeben sich hieraus keine Konsequenzen, da die Seilbahn den Zoo lediglich überspannt.

6 Bestandsbeschreibung und fachliche Belange

6.1 Historische Entwicklung

Der Wuppertaler Zoo, angelegt nach Plänen von Siesmayer, wurde im Jahr 1881 eröffnet. Teil des Konzeptes waren landschaftsplanerisch integrierte Waldpartien, das Wildgehege und eine reizvolle Aussicht. Zwischen 1900 und 1934 wurde der Zoo erweitert und mit zusätzlichen Gehegen ausgestattet. Im Jahr 1937 ging der Zoo in den Besitz der Stadt Wuppertal über, bevor

[5] Stadt Wuppertal (2024): BUGA 2031 Wuppertal. Konkretisierung. Gemeinsam auf dem Weg zur Bundesgartenschau 2031, S. 23

1951 die Erweiterung des zoologischen Gartens Richtung Königshöhe erfolgte. Im Jahr 2006 wurde schließlich das Löwengehege errichtet, welches sich südlich der Samba-Trasse befindet.

Die architektonische Erschließung des Zooviertels erfolgte Ende des 19. Jahrhunderts bedingt durch das rasante Bevölkerungswachstum der Stadt Elberfeld. Ziel war die Errichtung einer ruhigen, in sich geschlossenen Wohnanlage in Hanglage für das gehobene Bürgertum. Im Jahr 1912 waren die meisten Grundstücke im Zooviertel bereits verkauft und bebaut. Das Zooviertel gehört zu einem der in seiner Gesamtstruktur besterhaltenen Wohnviertel dieser Zeit. Das Stadion am Zoo wurde schließlich 1924 als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme errichtet. Bestandteil des architektonischen Gesamtkonzeptes des Zooviertels sind zudem die gezielt errichteten Blickachsen, beispielsweise entlang der Hubertusallee oder des Boettingerwegs.

Die Königshöhe ist eine der historischen Waldparkanlagen Wuppertals. Die Entwicklung begann, als der Bankier und Kunstsammler August III. von der Heydt 1887 dort seinen Sommerwohnsitz erwarb. Der angrenzende Bauernhof und die Gastwirtschaft wurden verpachtet und als Ausflugsziel für die Elberfelder Bevölkerung weiter betrieben. Er begann damit, die Flächen aufzuforsten, Wege anzulegen und freie Aussichten anzulegen. Für den zukünftigen Waldpark schufen er und seine Frau Selma ein dichtes Wegenetz und im Lauf der Zeit drei Aussichtstürme: einen kurzlebigen aus Holz - den Selmaturm, einen stählernen Turm der bis 1931 existierte und den 1892 eingeweihten Von-der-Heydt-Turm. Der Turm ist nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

6.2 Städtebauliche Situation

Neben der Dominanz gründerzeitlicher Altbauvillen, wird der Umgebungsbereich der geplanten Talstation zudem durch zahlreiche Sonderbauten, bzw. -nutzungen geprägt: Westlich des Änderungsbereiches befindet sich das Stadion und östlich, bzw. umgebend der Zoo. Nordöstlich ist zudem die TAW angesiedelt. Topographisch ist das Gelände stark bewegt und steigt Richtung Südosten steil an. Während der angedachte Standort für die Talstation bei etwa 145-149 m ü. NHN liegt, befindet sich der geplante Standort der Mittelstation bereits bei etwa 210 m ü. NHN. Bis zur Bergstation steigt das Gelände weiter bis auf etwa 280 m ü. NHN. Insgesamt sollen mithilfe der Seilbahn folglich fast 135 Höhenmeter überwunden werden.

Die Mittelstation befindet sich oberhalb der Samba-Trasse zwischen dem Löwengehege und dem übrigen Zoogelände. Die ehemalige Bahnstrecke „Samba-Trasse“ wurde 1891 erbaut und 1988 stillgelegt. Sie ist heute ein Rad- und Wanderweg und neben der Norbahntrasse eine der wichtigsten Radwege Wuppertals. Über eine Strecke von etwa 10 km verbindet sie die Stadtbezirke Elberfeld-West und Cronenberg miteinander. Die Mittelstation soll oberhalb der Trasse errichtet werden, sodass diese weiterhin ohne Einschränkungen genutzt werden kann.

Die Bergstation in der Nähe des Erbslöhwegs im Waldbereich der Königshöhe/des Kiesbergs errichtet werden. In den Waldbereich des Kiesbergs sind in der Nähe des vorgesehenen Standortes für die Bergstation bereits einige bauliche Anlagen vorhanden. Dazu zählen einzelne Wohngebäude am Selma- und am Erbslöhweg und Auf der Königshöhe sowie die Kleingartenanlage am Erbslöhweg.

6.3 Infrastruktur

6.3.1 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Das Zooviertel leidet unter einem erhöhten Parkdruck. In Vorbereitung auf die BUGA wurde eine Parkraumuntersuchung in allen Bereichen um die Kernareale und folglich auch im Zooviertel durchgeführt. Die Parkraumuntersuchung ergab, dass die Parkraumauslastung im Zooviertel bei Nichtbeachtung der Parkplätze (P+R Zoo/Stadion, P+R Sonnborner Ufer, Parkplatz an der Annenstraße und am Boettingerweg) bei 91,1 % liegt. Die höchste Anzahl an PKWs wurde dabei zwischen 11 und 12 Uhr festgestellt. In den Morgen- und Abendstunden hingegen wurden geringe Werte ermittelt. Insbesondere an Sonntagen wurde das Parkraumangebot im Zooviertel durch Falschparkende deutlich überschritten. Auch der Parkplatz am Boettingerweg war an dem Sonntag im Erhebungszeitraum zwischen 11 und 12 Uhr vollständig belegt. Die Fläche für Reisebusse wurde dabei ebenfalls durch PKWs genutzt. An dem Dienstag im Erhebungszeitraum wurden durchschnittlich 250 Fahrzeuge weniger angetroffen als am Sonntag. Der Tagesverlauf unter der Woche zeigt, dass hier morgens und abends mehr Kraftfahrzeuge anzutreffen sind als mittags, da die Bewohnenden des Zooviertels zu diesen Tageszeiten zuhause sind. Dies zeigt auch die vorgenommene Unterscheidung der angetroffenen Fahrzeuge in Bewohner PKWs und sonstige PKWs. Demnach stammen tagsüber knapp die Hälfte der parkenden Fahrzeuge nicht von Anwohnenden des Viertels.

Im Zuge der Erhebung wurde ebenfalls eine Mobilitätsbefragung der Zoobesuchenden durchgeführt. Diese ergab, dass etwa zwei Drittel der Gäste mit dem Auto angereist sind und der durchschnittliche Besetzungsgrad bei 2,9 lag. Fast alle Befragten gaben dabei an, einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum oder auf einem der in der Umgebung liegenden Parkplätze genutzt zu haben. Die Untersuchung zeigt folglich, dass die Auslastung der Parkplatzflächen im Zooviertel bereits durch die Anwohnenden sehr hoch ist und insbesondere tagsüber sowie an Wochenenden zahlreiche abgestellte Fahrzeuge von Externen hinzukommen. [6]

Das in die Talstation integrierte Parkhaus soll dazu beitragen, den Parkdruck zu mindern. Die Parkverkehre sollen von der B228 abgehend direkt über die Hubertusallee und den Boettingerweg in das vorgesehene Parkhaus geleitet und gezielt aus dem Zooviertel gehalten werden. Um darüber hinaus Parksuchverkehre im Zooviertel zu vermeiden sind Bewohner*innen-Schutzkonzepte, wie beispielsweise Anwohnerparken angedacht. Genaue Maßnahmen sollen dabei auch aus dem Gesamtmobilitätskonzept zur BUGA hervorgehen. Ziel ist es, die verkehrliche Belastung in dem Zooviertel durch das gezielte Leiten der Verkehre zu reduzieren.

Aus einer gutachterlichen Stellplatzberechnung geht hervor, dass für Hängebrücke und Seilbahn gemeinsam maximal 506 Stellplätze benötigt werden. Dieser Wert geht jedoch von einem Besetzungsgrad von 1,9 Personen je Fahrzeug aus. Im Freizeitverkehr liegt der Besetzungsgrad dabei meist jedoch deutlich höher. Umfragen im Wuppertaler Zoo ergaben einen Besetzungsgrad von 2,9 Personen. Nimmt man diesen Wert an, sind maximal 331 Stellplätze

[6] Mobildenker GmbH (2025): Parkraumuntersuchung für die Bundesgartenschau 2031 in Wuppertal

erforderlich. Bei einem mittleren Besetzungsgrad von 2,4 Personen wären es maximal 400 Stellplätze.[7] In dem geplanten Parkhaus sollen 450 bis 500 Stellplätze realisiert werden.

Im Zuge der Planung wurde zudem ein Verkehrsgutachten erstellt, um zu untersuchen, ob die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Straßennetzes durch die zusätzlich zu erwartenden Verkehre eingeschränkt wird. Von besonderer Relevanz für den Bebauungsplan 1257 ist die verkehrliche Situation rund um den Parkplatz am Boettingerweg sowie die der zugehörigen Erschließungsstraßen. Der Boettingerweg wird über die Hubertusallee erschlossen und weiter über die Siegfriedstraße an die B228 angebunden. In der Verkehrserhebung wurden dementsprechend die folgenden drei Knotenpunkte näher betrachtet:

- K1: Hubertusallee / Boettingerweg / Kaiser-Wilhelm-Allee (vorfahrtgeregelt)
- K2: Siegfriedstraße / Hubertusallee (vorfahrtgeregelt)
- K3: Friedrich-Ebert-Straße (B228) / Sonnborner Straße (B228) / Siegfriedstraße (lichtsignalgeregelt)

Für die Betrachtung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist die Betrachtung von Spitzenstunden notwendig. Am Werktag (Donnerstag, 25.06.2026) sind hier aufgrund von Pendlerbewegungen sowohl morgens (7:30-8:30 Uhr), als auch nachmittags (14:30-15:30 Uhr) Spitzen zu verzeichnen, das Wochenende ist von je einer Tagesspitze (Samstag, 27.06.2026 12:00-13:00 Uhr und Sonntag, 28.06.2026 13:00-14:00 Uhr) geprägt. Für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird das Verkehrsaufkommen zu Spitzenstunden bei hohen Auslastungen betrachtet. Diese Worst-Case-Betrachtung bietet zusätzliche Sicherheiten gegenüber möglichen Überlastungserscheinungen an den Knotenpunkten. Für den Werktag wird eine Auslastung von 70 % des Parkhauses angenommen, was einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 1.300 Kfz/24 h entspricht. Für den Samstag und Sonntag werden jeweils Auslastungen von 100 % des Parkhauses angenommen, da hier deutlich mehr Besuchende zu erwarten sind. Dies entspricht einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von ca. 1.800 Kfz/24 h.

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wird auf Grundlage des HBS 20152 in sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr eingeteilt. Diese bewegen sich zwischen A, mit sehr geringen Wartezeiten und marginalem Rückstau bis F mit einer Überschreitung der Kapazität.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit kam zu dem Ergebnis, dass der Knotenpunkt K1 sowohl in den Spitzenstunden am Werktag, als auch am Wochenende in der QSV A, der Knotenpunkt K2 in der QSV B und der Knotenpunkt K3 in der QSV E verbleibt.

[7] Montenius Consult (2025): Besuchsprognose und Stellplatzbedarfsberechnung Wuppertal

QSV	Bedeutung	Mittlere Wartezeit [Sekunden]	
		Signalisierte Knotenpunkte K3	Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte / Kreisverkehre K1 K2
A	Die Wartezeiten sind sehr gering, der Verkehrsfluss wird nicht beeinträchtigt.	≤ 20	≤ 10
B	Die Wartezeiten sind gering, es treten keine Rückstaus auf.	≤ 35	≤ 20
C	Die Wartezeiten sind spürbar, es kommt gelegentlich zu Rückstau.	≤ 50	≤ 30
D	Die Wartezeiten sind beträchtlich, es kommt häufiger zu Rückstau. Der Verkehrsablauf ist noch stabil.	≤ 70	≤ 45
E	Die Wartezeiten werden hoch, es kommt zu Rückstau. Die Kapazität wird erreicht.	> 70	> 45
F	Die Wartezeiten werden sehr hoch, die Rückstaus wachsen stetig an. Die Kapazität wird überschritten.	-	-

Abbildung 13: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr nach HBS 20152[8]

Am K3 sind die Verkehrsmengen im Bestand an den werktäglichen Spitzen morgens und nachmittags bereits so hoch, dass hier derzeit bereits nur eine Qualitätsstufe von E erreicht wird. Hier sind hohe Rückstaulängen zu verzeichnen. Durch den zusätzlichen Verkehr im Planfall kommt es dabei jedoch zu keiner Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts. Zu den Tagesspitzen am Samstag und Sonntag ist der Knotenpunkt jedoch sowohl im Bestand als auch im Planfall mit QSV C ausreichend leistungsfähig[9]

Das vorgelegte Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die durch die Planung zusätzlich generierten Verkehre zu keiner Beeinträchtigung oder maßgeblichen Verschlechterung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Straßennetzes führen. Das Gutachten sieht die Einrichtung einer großflächigen Bewohnerparkzone im Zooviertel als eine Grundvoraussetzung für die verkehrsverträgliche Umsetzung des Projektes. Das Gutachten sowie die hieraus entwickelten Maßnahmenempfehlungen müssen im weiteren Verfahrensverlauf mit dem zuständigen Ressort Straßen und Verkehr noch weiter abgestimmt werden. Die politischen Gremien werden im Rahmen der ihnen zugewiesenen Beteiligungsrechte eingebunden.

Öffentlicher Personennahverkehr

Auf der Seite des Kiesberges verkehrt derzeit lediglich die Buslinie 629 im Regelbetrieb, zwischen der Hindenburgstraße / dem Junkerweg und Lüntenbeck Ort. Eingesetzt wird hierfür ein Midibus, welcher Kapazitäten für etwa 55 Personen bietet. Aufgrund der engen Kurven an der Hindenburgstraße können hier keine größeren Busse fahren. Die Linie 629 verkehrt stündlich. Darüber hinaus ist nur bis auf Höhe der Hindenburgstraße 53 Begegnungsverkehr möglich.

[8] Bernard Gruppe
[9] Bernard Gruppe ZT GmbH (2026): Verkehrsuntersuchung B-Pläne Seilbahn (1257) & Hängebrücke (1294)



Abbildung 14: Linienweg der Buslinie 629 (grün)

Die nächst gelegene Schwebebahnstation ist die am Stadion/Zoo, welche fußläufig lediglich etwa 240 m von der Talstation entfernt ist.

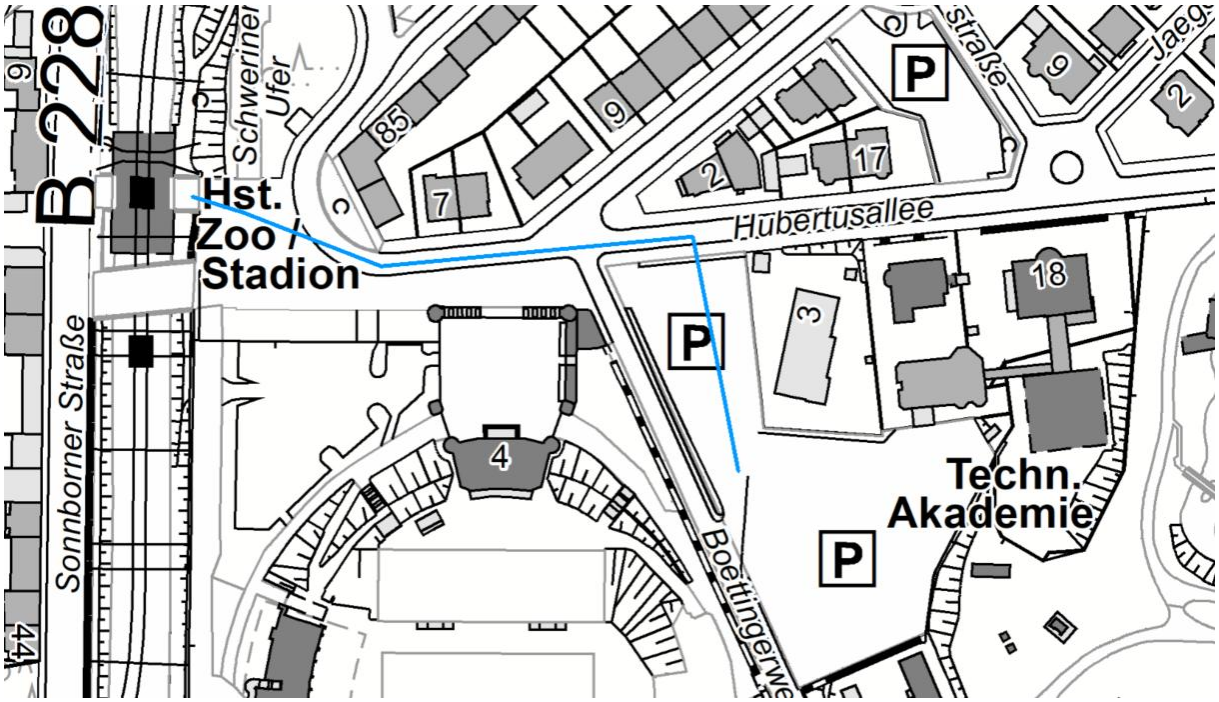


Abbildung 15: Fußweg zur Schwebebahnstation

Außerdem befindet sich der S-Bahnhof Zoologischer Garten im Nahbereich zum Plangebiet. Der Fußweg beträgt hier etwa 600 m. An dem Bahnhof Zoologischer Garten halten die S8 mit Anbindung an Hagen und Mönchengladbach, die S9 mit Anbindung an Recklinghausen/Haltern am See und Hagen sowie die S28 mit Anbindung an den Kaarster See und Wuppertal Hauptbahnhof.

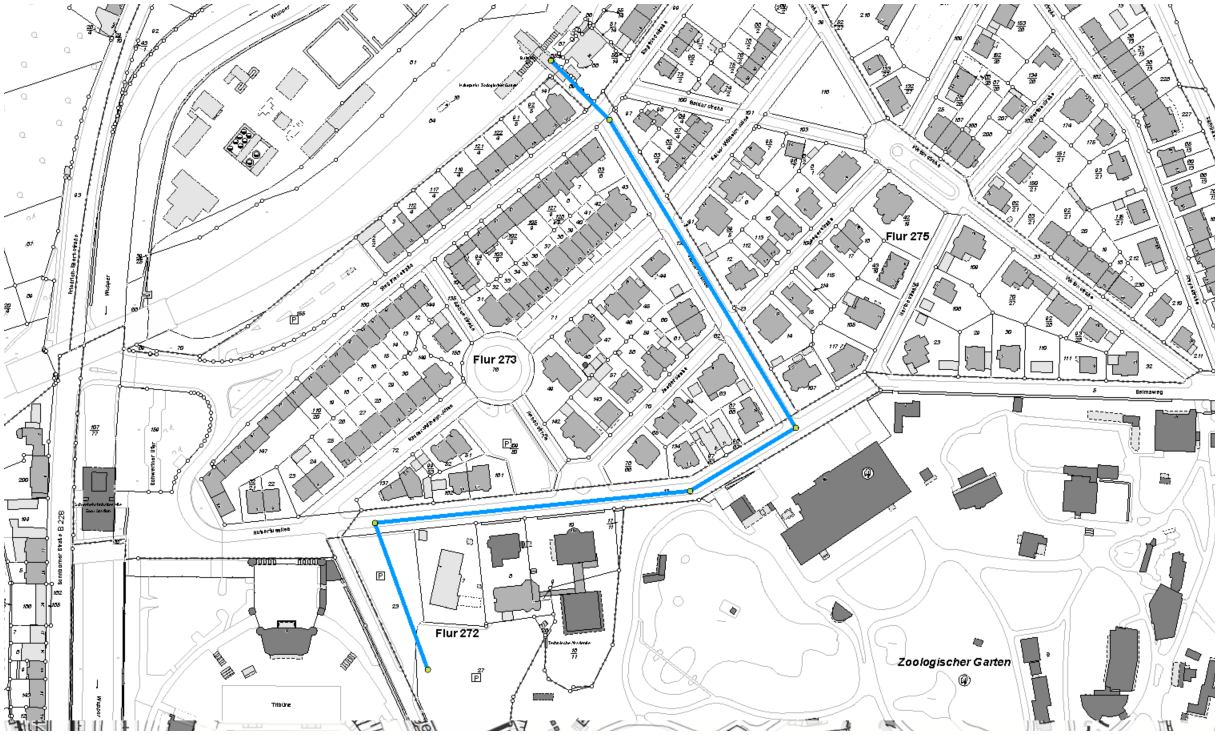


Abbildung 16: Anbindung an den S-Bahnhof Zoologischer Garten

Radverkehr

Vor dem Hintergrund der BUGA plant die Stadtverwaltung die Realisierung eines Radrings um Wuppertal. Dieser verbindet einige Stadtbezirke und Grünflächen im Stadtgebiet und dient als autofreie Alternativverbindung der Kernareale. Im Bereich des Zooviertels führt die geplante Route über die Siegfriedstraße – Hubertusallee – Kaiser-Wilhelm-Allee - Baldurstraße – Jägerstraße – Hindenburgstraße – Samba-Trasse - Zur Waldesruh – Auf der Königshöhe – Köhlweg – Zeppelinallee – und Jung-Stilling-Weg.

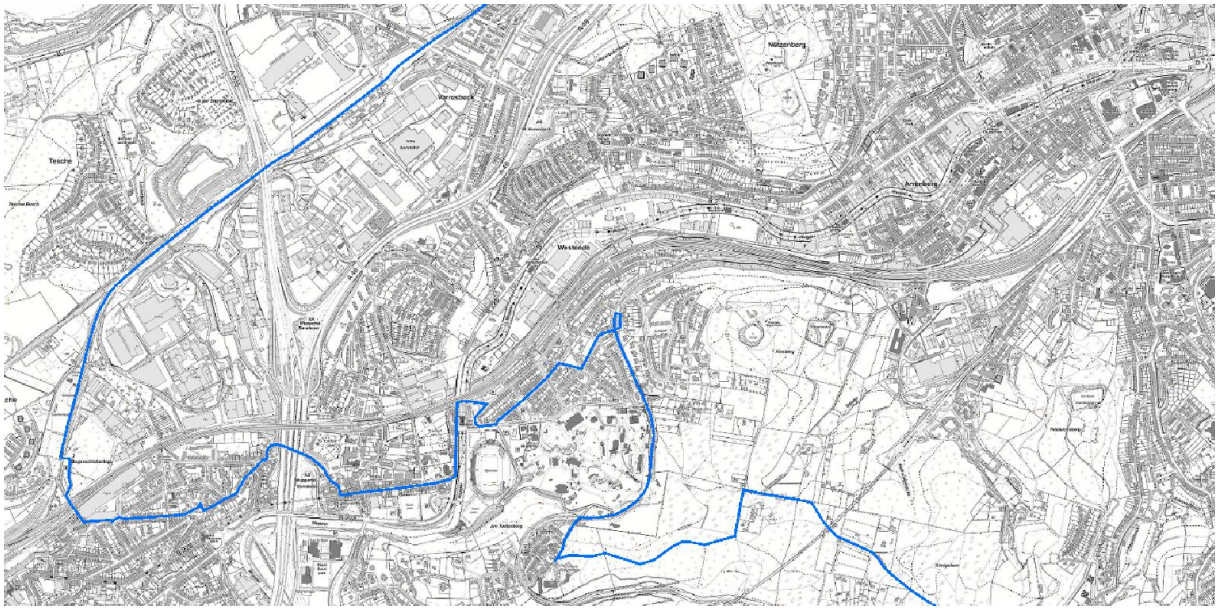


Abbildung 17: Teilausschnitt Zooviertel aus dem geplanten Radring

Der geplante Radring führt somit in unmittelbarer Nähe an der geplanten Talstation vorbei. Im Dauerbetrieb soll eine Mitnahme von Fahrrädern in den Seilbahnkabinen möglich sein. Radfahrenden wird folglich die Möglichkeit geboten in die Seilbahn umzusteigen und das Fahrrad über die Seilbahn zur Königshöhe zu transportieren. Von dort kann die Route des geplanten Radrings über den Erbslöhweg und Auf der Königshöhe wieder aufgenommen werden.

Fußverkehr

Fußwegeverbindungen von dem geplanten Standort der Talstation zur Königshöhe sind grundsätzlich gegeben. Über den Boettingerweg und die Straße zur Waldesruh können die Waldwege der Königshöhe erreicht werden. Folgt man diesen Richtung Osten gelangt man zum geplanten Standort der Bergstation. Mit dieser Verbindung ist jedoch die Überwindung zahlreicher Höhenmeter verbunden. Bereits auf dem Teilabschnitt von der Talstation bis zum Beginn der Waldwege beträgt der Höhenunterschied etwa 75 m. Außerdem handelt es sich bei den Waldwegen zu einem Großteil um nicht befestigte Wege, die für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer begehbar sind. Die geplante Seilbahn stellt folglich ein Verkehrsmittel dar, welches künftig eine erhebliche Erleichterung für Fußgänger*innen darstellen wird.

6.3.2 Energie-/ Wasserversorgung

Für die Talstation am Boettingerweg werden laut Ingenieurbüro Schweiger ca. 450 kW Spitzenleistung, für die Mittelstation 80 kW Anschlussleistung und für die Bergstation 50 kW Anschlussleistung benötigt. Zudem müssen gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) zahlreiche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge im Parkhaus vorgesehen werden. Die Bereitstellung der dafür erforderlichen Anschlussleistung ist nach Aussage der WSW bei Ausbau des Netzes möglich. Auf dem Dach der Talstation soll zudem gemäß den gesetzlichen Vorgaben der Bauordnung NRW (BauO NRW) eine PV-Anlage errichtet werden, welche bei entsprechender Wetterlage den Stromverbrauch der Talstation teilweise decken soll.

Der Anschluss der Tal- und der Mittelstation an die bestehenden Trinkwasserleitungen ist grundsätzlich möglich. Im Bereich der Bergstation befinden sich keine Trinkwasserleitungen in unmittelbarerer Nähe. Da bei der Bergstation jedoch keine Personal- oder Aufenthaltsräume sowie Sanitäranlagen vorgesehen sind, ist ein Anschluss an das Trinkwassernetz hier nicht erforderlich.

In der Umgebung der Mittelstation befindet sich ein Brunnen, aus dem Grundwasser für den Zoobetrieb entnommen wird. Auch in der Umgebung der Bergstation befindet sich ein Brunnen, aus dem Grundwasser zur Trinkwasserversorgung der Anwohnenden entnommen wird. Laut der Unteren Wasserbehörde sind aufgrund der Abstände der geplanten Seilbahnstationen zu den Brunnenanlagen jedoch keine Beeinflussungen der Grundwasserentnahmen zu erwarten.

Die Löschwasserversorgung muss an allen Stationsstandorten der Seilbahn sichergestellt sein. Nach der Fachempfehlung „2024-03 Anforderungen an die Löschwasserversorgung im Objekt-

schutz“ der Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren (AGBF Bund) soll bei löschwasserraten bis 192m³/h aus maximal zwei Entnahmestellen im Umkreis (Radius) von 300 m gedeckt werden, wobei nicht überwindbare Hindernisse zu berücksichtigen sind. Hierfür wurde an den jeweiligen Stellen eine Ortsbesichtigung durchgeführt und die Standorte der Hydranten überprüft. Die Löschwasserversorgung der Seilbahnstationen ist demnach sichergestellt.



Abbildung 18: Übersicht über geeignete Hydrantenstandorte mit einem Umkreis von 300 m

6.3.3 Entwässerung/ -entsorgung

Der Bereich der Talstation entwässert im Trennsystem. In dem für den nach derzeitigem Planungsstand vorgesehenen Bereich des Parkhauses und der Talstation liegen sowohl zwei städtische Regenwasserkanäle und nördlich angrenzend die private Verrohrung des Zoobaches. Die Regenwasserkanäle queren die Vorhabenfläche in ost-westlicher bzw. südöstlich-nordwestlicher Richtung in Tiefen von 1,80 m bis ca. 3,00 m unterhalb der bestehenden Geländesohle zwischen 141,5 m und 146,7 m ü NHN. Bei einer Abtragung des Geländes zur Hubertusallee entfallen die vorhandenen Kanäle. Im Zuge der Planung ist daher eine Neuordnung erforderlich und in dem Zusammenhang auch der Anschluss der Talstation an die vorhandenen Regen- und Schmutzwasserkanäle im Boettingerweg auf Höhe des Flutlichtmasts des Stadions Am Zoo vorzusehen. Die vorhandenen Kanäle sind ausreichend dimensioniert.

Die Mittelstation wird durch das private Kanalnetz des Zoos umgeben. Ein Anschluss an dieses ist grundsätzlich möglich. Um zu überprüfen, ob die Mittelstation an die Zookanäle angeschlossen werden kann, wurde eine Kanalbefahrung durchgeführt. Diese ergab, dass die Kanäle stellenweise Wurzeleinwüchse oder schmalere Brüche aufweisen, insgesamt jedoch in einem guten Zustand sind. Die vorhandenen Schäden können durch kleinere Sanierungsmaßnahmen behoben werden. Im Bereich der Brücken hat der Kanal einen Durchmesser von 150 mm. Im weiteren Verlauf wird dieser an einen Kanal mit 200 mm und schließlich mit 250 mm Durchmesser angeschlossen. Die Kanäle sind damit ausreichend dimensioniert, um einen Anschluss an der Mittelstation zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist grundsätzlich auch ein Anschluss an das öffentliche Kanalnetz möglich. Höhentechnisch kann dieser in etwa 400 m Entfernung im Boettingerweg erfolgen. Ein Anschluss

der Mittelstation an das Schmutzwassernetz ist allerdings nicht zwingend erforderlich, da an diesem Standort keine Sanitäranlagen vorgesehen sind.

Da in der Bergstation keine Sanitäranlagen oder ähnliches vorgesehen sind, muss hier kein Anschluss an einen Schmutzwasserkanal erfolgen. Die Entwässerung des anfallenden Niederschlagwassers kann aufgrund der Lage im Waldbereich in die umliegenden Flächen erfolgen. Um die Abflusswirksamkeit der versiegelten Flächen dennoch zu verbessern, sind die Dächer der Seilbahnstationen zu begrünen.

Der verrohrte Zoobach verläuft am nördlichen Rand des Boettingerweges – im Bereich der vorgesehenen Feuerwehrzufahrt. Da das Gewässer folglich nicht durch die Talstation überbaut wird, ist eine Bachverlegung nicht notwendig. Der Verlauf des Zoobaches wird in den Bebauungsplan eingetragen.

6.3.4 Hochwasserschutz und Starkregen

Der am 01.09.2021 als Verordnung in Kraft getretene länderübergreifende Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (BRPHV) legt Ziele und Grundsätze der Raumordnung für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz fest. Dieser soll angesichts des steigenden Hochwasserrisikos den Hochwasserschutz in Deutschland verbessern bzw. das -risiko minimieren. Bei Planungen sind dabei die Risiken von Hochwasser nach Maßgabe der bei öffentlichen Stellen verfügbaren Daten zu prüfen. Dies betrifft neben der Wahrscheinlichkeit des Eintritts eines Hochwasserereignisses und seinem räumlichen und zeitlichen Ausmaß auch die Wassertiefe und die Fließgeschwindigkeit. Außerdem sind die unterschiedlichen Empfindlich- und Schutzwürdigkeiten der einzelnen Raumnutzungen und Raumfunktionen in die Prüfung von Hochwasserrisiken einzubeziehen.

Der Änderungsbereich berührt weder festgesetzte Überschwemmungsgebiete noch in Hochwassergefahren- oder Hochwasserrisikokarten dargestellte Bereiche. Die Starkregengefahrenkarte der Stadt Wuppertal zeigt bei einem Starkregenereignis der Stufe 10 (90 l/m² Niederschlag in einer Stunde) zwei markante Fließwege mit Wasserständen von maximal 20 bis 40 cm und Fließgeschwindigkeiten von bis zu 6 m/s. Diese entstehen bereits in höher gelegenem Gelände außerhalb des Geltungsbereichs und laufen entlang des nördlichen Parkplatzbereichs und entlang der Straße Boettingerweg.

Die Fließwege des Niederschlagwassers werden zukünftig von Bebauung freigehalten. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Starkregengefahren sind eine angepasste Geländemodellierung zur Umleitung der Abflüsse in nicht gefährdete Bereiche oder großzügig dimensionierte Hohlbordrinnen zur Reduzierung der Abflüsse. Um zu vermeiden, dass sich das Wasser in den Untergeschossen des Parkhauses sammelt, sind Gebäudeöffnungen gegen eindringendes Wasser zu sichern. Sicherheitsrelevante technische Anlagen sind in einem Obergeschoss zu platzieren. Sowohl für die Talstation, als auch für die Mittelstation ist ein Überflutungsnachweis einzureichen.

Da der vordere Parkplatzbereich zudem zu einem Stadtplatz umfunktioniert und teilentsiegelt werden soll, wird die Versickerungsfähigkeit der Fläche zukünftig verbessert.

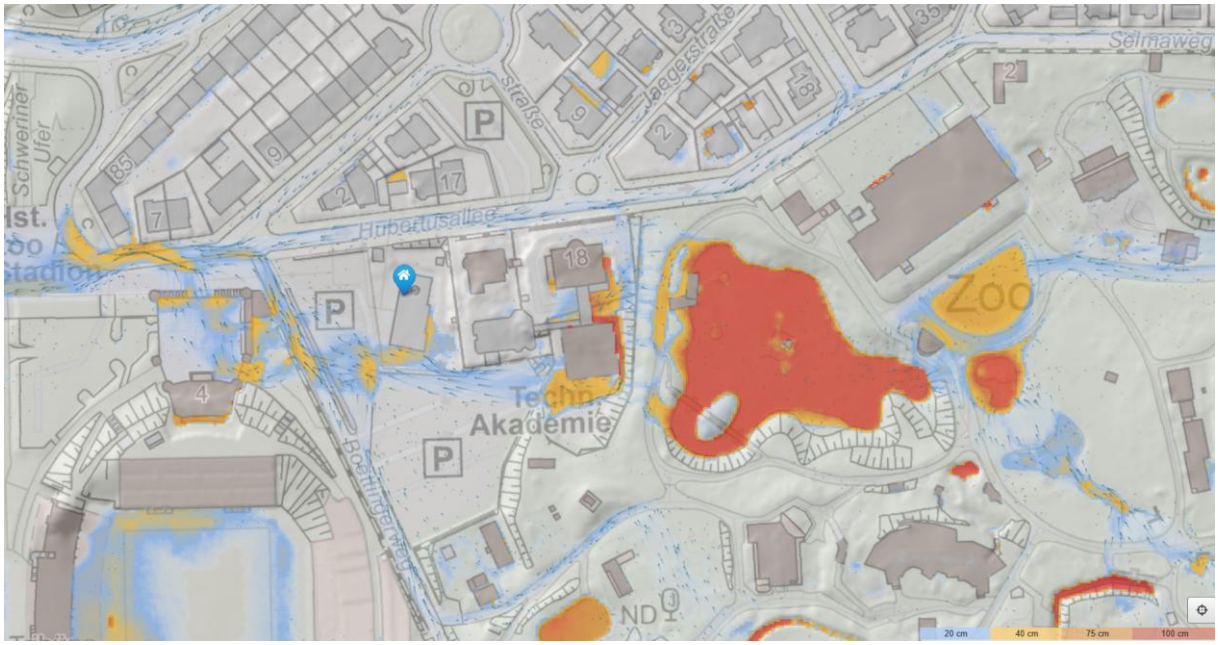


Abbildung 19: Auszug Boettingerweg/Talstation aus der Starkregengefahrenkarte (Starkregen der Stufe 10)

Der Bereich der geplanten Mittelstation weist keine Betroffenheit durch Starkregen auf. Die Fließwege des Niederschlagwassers verlaufen hier entlang der Samba-Trasse. Aus Süden hangabwärtskommend sind Fließgeschwindigkeiten von bis zu 4 m/s möglich. Da die Mittelstation jedoch aufgeständert oberhalb der Samba-Trasse errichtet werden soll, ist eine Gefährdung durch Starkregen nicht zu befürchten. Auch die derzeitigen Fließwege werden durch die Planung nicht beeinträchtigt.



Abbildung 20: Auszug Samba-Trasse/Mittelstation aus der Starkregengefahrenkarte (Starkregen der Stufe 10)

Der für die Bergstation vorgesehene Standort weist keinerlei Betroffenheit durch Starkregen auf. Hier werden auch bei einem Starkregenereignis der Stufe 10 keine Wasserstände verzeichnet. Aufgrund der großzügigen Grünflächen, welche die Bergstation umgeben, ist auch

zukünftig genügend Freifläche für die Versickerung des Niederschlagwassers vorhanden. Eine Gefährdung der Bergstation ist demnach nicht zu befürchten.

6.4 Geologie/ Boden/ Altlasten

6.4.1 Altlasten

Die großflächige Altablagerung im gesamten Zooviertel, zu dem auch der Parkplatz Boettingerweg gehört, erfolgte früher, bereits ab ca. den 1890er Jahren. Zur Schaffung von Wohnraum wurden hier bis zu 7 m mächtige Verfüllungen vorgenommen. Gemäß den durchgeführten Recherchen in historischen Kartenwerken handelt es sich bei dem Parkplatz um einen Übergangsbereich zwischen Aufschüttung und Abgrabung. Ein Abgleich von Höhenkarten aus den Jahren 1900 und 2003 ergab für den nordöstlichen Parkplatzbereich eine maximale Auffüllung von ca. 1,5 m, wohingegen in Richtung Boettingerweg keine Auffüllungen vorhanden sind. Diese maximale Mächtigkeit wurde durch eine Bohrung auf dem Parkplatz (IFUA, 2006) bestätigt. Chemische Untersuchungen des beprobten Auffüllungsmaterials ergaben keine Chromat- oder andere Belastungen, die eine Umweltgefährdung darstellen. Daher sind Untersuchungen im Hinblick auf Bodenbelastungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich.

6.4.2 Geologie

Im Vorfeld an die Planung wurde ein geotechnischer Vorbericht erstellt, welcher die Untergrundverhältnisse auf dem Kiesberg im Bereich des Nordhanges untersucht hat.

Laut dem Bericht liegt die Talflanke innerhalb der Sedimentgesteine (Brandenberg-Schichten), welche aus geschieferten, grauen und roten Schluffstein besteht sowie aus teilweise mächtigen Grauwacken-Sandsteinbänken, die in steilen Wänden von alten aufgelassen Steinbrüchen frei sichtbar sind. Der Fels wird dabei oftmals von einer Verwitterungsdecke aus Verwitterungslehm überlagert. Die Einfallrichtung der Schichtflächen auf dem Kiesberg ist nach Südosten mit einer Neigung zwischen 20° und 40° gegen die Horizontale. Zudem wurde eine ausgeprägte Klüftung festgestellt, wobei die Klüfte bankrecht zur Schichtung stehen und nicht durchgängig verlaufen. Zur Untergrunderkundung wurden Rammkernbohrungen durchgeführt. Auf dem Kiesberg wurden bei den Bohrungen RKS S1 bis S3 auf dem oberen Waldweg geringfügige Aufsschüttungen aus Schotter bis in 0,5 m Tiefe festgestellt. Danach folgte ein schwach sandiges, rotbraunes Steingemenge, welches bereits den Übergang zum Fels darstellte. Die Rammkernsonde kam hier bereits in 0,8 bis 1,4 m Tiefe fest. Auch bei der Bohrung weiter südlich wurden ähnliche Verhältnisse ermittelt. Es wurde kein Stauwasser festgestellt.

Auch sofern die Voruntersuchung nicht im direkten Vorhabenbereich der Seilbahn durchgeführt wurde, ist aufgrund der unmittelbaren Nähe von ähnlichen Untergrundverhältnissen auszugehen. Zur genaueren Untersuchung der Untergrundverhältnisse im Bereich der Seilbahn ist eine objektbezogene Baugrunduntersuchung durchzuführen. Die Untersuchung wird in zwei Schritte: die Rammkernsondierungen und die Bohrungen aufgeteilt. Die Ergebnisse der Untersuchung fließen in die statischen Berechnungen für die Ausführungsplanung im Genehmigungsverfahren ein.

6.5 Naturhaushalt und Landschaftsschutz

6.5.1 Geschützte Lindenallee

Durch die Errichtung der Talstation müssen vier Linden aus der Allee am Boettingerweg gefällt werden, welche eine gesetzlich geschützte Allee nach § 29 BNatSchG, bzw. § 41 LNatSchG NRW darstellt. Bei der Fällung von Bäumen in geschützten Alleen handelt es sich um einen Verbotstatbestand des § 29 BNatSchG, daher ist eine Befreiung von dem Verbot gem. § 67 BNatSchG erforderlich. Eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art möglich.

Im Zuge der Planungen zum Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Talstation und Seilbahn – wurde eine umfangreiche Alternativenprüfung durchgeführt (s. Anlage 05), um zu untersuchen, ob die Fällung der vier Linden vermieden werden kann. Die Alternativenprüfung zeigt, dass unter Beachtung der in Konflikt stehenden Fachbelange die Errichtung der Talstation auf dem Parkplatz am Boettingerweg die geringsten Eingriffe verursacht. Der Parkplatz ist der einzige Standort, auf welchem die Seilbahnstation ohne Überspannung des denkmalgeschützten Stadions errichtet werden kann, eine Besucherentzerrung möglich ist und sich das Parkhaus unter Beachtung der bauordnungsrechtlichen Anforderungen zum Stellplatzbedarf realisieren lässt. Eine Verschiebung der Seilbahnstation zugunsten des Erhalts der Linden hätte zur Folge, dass ein größerer Eingriff in den Altbaumbestand im Zoo erforderlich würde sowie zusätzliche Brandschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden im Zoo durchgeführt werden müssten. Eine Anbindung vom Zoo an die Königshöhe über alternative Verkehrsmittel – wie dem Bus- oder Radverkehr – ist aufgrund der geringen Förderkapazitäten im Verhältnis zu den prognostizierten Besucherzahlen der Seilbahn und der Hängebrücke nicht möglich.



Abbildung 21: Übersicht über die zu fällenden Alleebäume

Der Befreiungsantrag basiert auf den überwiegenden öffentlichen Interessen, insbesondere der Stärkung der Wirtschaft der Stadt Wuppertal, der Schaffung eines barrierefreien Transportmittels sowie der Minderung des Parkdrucks im Zooviertel. Der Antrag auf Befreiung von den Verbotstatbeständen des § 29 BNatSchG i. v. m. § 41 LNatSchG NRW gem. § 67 BNatSchG für die Fällung der vier betroffenen Linden wurde dem Beirat der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal am 29.01.2026 sowie am 16.04.2026 vorgestellt. Aufgrund einer ablehnenden Stellungnahme des Beirates wurde der Antrag auf Befreiung am 01.07.2026 dem Ausschuss für Umwelt, Gesundheit, Klima, Verbraucherschutz und Nachhaltigkeit vorgelegt. Der Ausschuss hat die Befreiung in Aussicht gestellt. Es werden Ersatzpflanzungen für die Linden vorgesehen.

6.5.2 Artenschutz

Artenschutzprüfung der Stufe 1

Im Zuge der Planung wurde zunächst eine Artenschutzrechtliche Prüfung der Stufe 1 (ASP I) durchgeführt. Im Rahmen der Untersuchung wurden die Auswirkungen des Vorhabens unter Beachtung der Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG auf die im Untersuchungsraum vorkommenden und potentiell vorkommenden Arten untersucht. Im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung werden dabei die sogenannten „planungsrelevanten Arten“ untersucht. Diese wurden über das Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ des LANUK sowie zusätzlich über das @LINFOS-System und bei der Biologischen Station Mittlere Wupper abgefragt sowie durch mehrere fachkundige Begehungen im Frühjahr 2025 betrachtet. Im Zuge der ASP I wird so eine Potential-Analyse der Lebensraumstrukturen im Eingriffsbereich, vor allem im Hinblick auf die Belange des Art- und Habitatschutzes durchgeführt.

Für die Planung sind die im Fachinformationssystem gelisteten planungsrelevanten Arten der Quadranten 4 des Messtischblatts 4708 (Wuppertal-Elberfeld) zu betrachten und zu bewerten. Es wurde eine Selektierung der von der Planung betroffenen und im Untersuchungsraum vorkommenden Lebensräume vorgenommen. Im Rahmen einer allgemeinen Risikoabschätzung werden die möglichen Auswirkungen des Planungsvorhabens in einer Potential- und Wirkfaktoren-Analyse auf die potentiell vorkommenden Arten und ihre Lebensräume im Untersuchungsraum und den angrenzenden Habitaten auf Grundlage von fachlichen Einschätzungen bewertet. Erfahrungswerte fließen in der Artenschutzprüfung dabei noch nicht mit ein. Eine Tierart wird dabei nicht weiterbetrachtet, wenn die Art gegenüber den Auswirkungen des Vorhabens unempfindlich ist oder keine relevanten Auswirkungen festzustellen sind. Sofern erhebliche Störungen, artenschutzrechtlich relevante Schädigungen der Standorte/Habitate oder Tötungen planungsrelevanter Arten nicht ausgeschlossen werden können, ist eine Art-für-Art-Prüfung (ASP II) durchzuführen.

Der Eingriffsbereich der Planung besteht aus parkähnlichen Strukturen mit teils alten Baumbeständen. Relevante Eingriffe sind daher besonders die Entfernung und Überbauung alter Baumbestände sowie weitere Baumverluste, die zur Veränderung des Waldes führen können und Störwirkungen, die durch den Seilbahn- und Besucherbetrieb ausgelöst werden. Der Hangbereich zur Königshöhe wird durch Mischwald mit mittlerem bis hohem Bestandsalter geprägt, in welchem Höhlen, Nester und Spalten festgestellt wurden, welche ein Potential für

Horst- und Höhlenbrüter sowie baumbewohnende Fledermausarten darstellen. Gleiches gilt für den Bereich des Grünen Zoos.

Insgesamt werden sieben Säugetiere im in den im Untersuchungsraum vorhandenen Lebensräumen im Messtischblatt aufgeführt. Vier zusätzliche Arten wurden aufgrund der Daten der Biologischen Station Mittlere Wupper betrachtet.

Abendsegler und die Rauhautfledermaus gelten als Durchzügler, deren Wochenstubenkolonie im Untersuchungsraum nicht zu erwarten ist. Das Große Mausohr ist lediglich sporadisch zu erwarten, da dieses große, geräumige Dachböden bevorzugt. Die Wasserfledermaus, die Teichfledermaus und die Mückenfledermaus sind aufgrund der Entfernung zu Gewässern nur sporadisch zu erwarten. Da der Großteil des Gebietes aus Wald besteht, ist insbesondere ein Vorkommen baumbewohnender Fledermausarten möglich. Aufgrund der angrenzenden Siedlungsstrukturen sind zudem potentielle Lebensräume gebäudewohnender Fledermäuse vorhanden. Da für die übrigen Arten eine Betroffenheit durch Tötungen, Störungen oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Zuge der ASP I nicht ausgeschlossen werden konnte, ist zur Abschätzung des Umfangs der Betroffenheit sowie der Klärung, ob diese durch Maßnahmen vermieden oder minimiert werden können, eine Artenschutzprüfung der Stufe 2 mit einer fledermauskundigen Kartierung erforderlich.

Neben den Säugetieren werden 20 Vogelarten in den im Untersuchungsraum vorhandenen Lebensräumen im Messtischblatt aufgeführt. Für die Arten Feldlerche, Rauchschwalbe, Zwergtaucher und Waldschnepfe kann ein Vorkommen aufgrund der geringen oder fehlenden Ausprägung der notwendigen Lebensräume jedoch bereits ausgeschlossen werden. Bei den Arten Eisvogel, Wanderfalke, Graureiher und Teichhuhn ist ein Brutvorkommen zwar potentiell möglich, jedoch sind diese so weit vom Eingriffsbereich entfernt, dass keine Störungen zu erwarten sind. Für die Mehlschwalbe sind potentielle Habitate in den Siedlungs- und Industriestrukturen nicht auszuschließen. Da für die übrigens Arten eine Betroffenheit durch Tötungen, Störungen oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in der ASP I nicht ausgeschlossen werden konnte, ist zur Abschätzung des Umfangs der Betroffenheit sowie ob diese durch Maßnahmen vermieden oder minimiert werden können, eine Artenschutzprüfung der Stufe 2 mit einer Brutvogelkartierung erforderlich.

Die Geburtshelferkröte wird als planungsrelevante Art in den im Untersuchungsraum vorhandenen Lebensräumen des Messtischblatts aufgeführt. Ein Stillgewässer käme dafür in Betracht, die umgebenden Bereiche weisen aufgrund der hohen Beschattung jedoch nur ein eingeschränktes Potential auf. Das Vorkommen wurde zuletzt 2010 festgestellt und seither nicht mehr überprüft. Bei einer abendlichen Begehung im April 2025 konnte kein Vorkommen festgestellt werden. Im Wuppertaler Zoo wurde 2008 ein Ansiedlungsprojekt der Geburtshelferkröte im Wassergraben am Löwengehe durchgeführt. Ein Vorkommen kann daher auch hier nicht ausgeschlossen werden. Durch die notwendigen Baumaßnahmen besteht im Zoo ein erhöhtes Tötungsrisiko. Nach Vorliegen der finalen Planung ist daher ein Maßnahmenkonzept zur Minimierung der Gefährdung vorzulegen. Da auch ein Vorkommen im Bereich des Königshöher Wegs im Zuge der ASP I nicht ausgeschlossen werden kann, ist die Baustraße

zwischen Juni und November auf der östlichen Seite mit einem Amphibienschutzzaun zu versehen. Unter Einhaltung dieser Maßnahmen werden keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für Amphibienarten tangiert.[10]

Artenschutzprüfung der Stufe 2

Fledermäuse

In dem Untersuchungsraum für die Seilbahn wurden acht Fledermausarten im Bereich des Waldes und ebenfalls acht im Bereich des Zoos erfasst. Zu den festgestellten Arten gehören insbesondere der Große Abendsegler, das Große Mausohr, die Mückenfledermaus, die Nympfenfledermaus (nur Verdacht), Plecotus Spec. (vermutlich Braunes Langohr), die Wasserfledermaus, die Rauhautfledermaus und die Zwergfledermaus.

Die meisten Kontakte und Rufe stammen mit Abstand von der Zwergfledermaus. Es gab auch Ruffeststellungen von Rauhaut- und Wasserfledermaus. Bei den Kontakten dieser Arten handelte es sich aufgrund der geringen Anzahl vermutlich jedoch eher um Überflüge und Jagdaktivitäten. Insgesamt scheint der Teilbereich Zoo, vermutlich aufgrund des hohen Insektenvorkommens, eine gewisse Bedeutung als Jagdhabitat aufzuweisen.

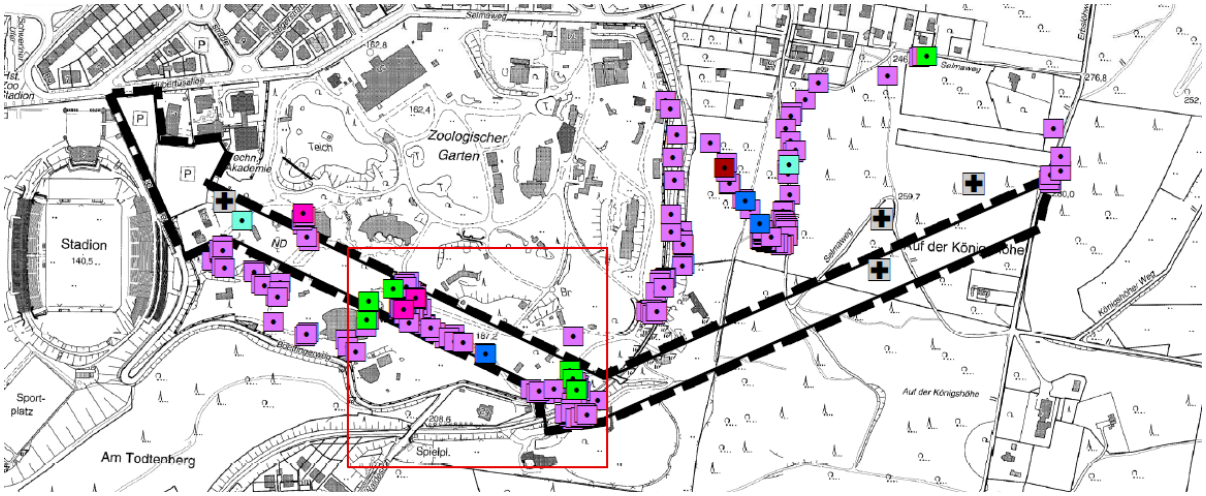


Abbildung 22: Vorkommen Fledermäuse[11] [12]

Aufgrund der aktuell geplanten Höhe der Seilbahn ist anzunehmen, dass im Trassenverlauf der Seilbahn weiterhin gejagt wird. Da durch die Planung jedoch einige Höhlenbäume entfallen, können sich Beeinträchtigungen für die Artengruppe ergeben. Daher sind für die Fledermäuse neben den artenübergreifenden Maßnahmen die folgenden Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen:

[10] Integrierte Landschaftsplanung Pieper (2025): BUGA Wuppertal 2031 - Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Talstation und Seilbahn – Fachbeitrag Artenschutz

[11] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

[12] In den Darstellungen aus der ASP 2 wurden noch der Geltungsbereich zum Aufstellungsbeschluss angenommen. Dies ist insofern unschädlich, da der Untersuchungsraum der Artenschutzprüfung über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes hinausgeht.

- Um Tötungsdelikte im Rahmen der Baufeldfreimachung zu vermeiden, sind die zu entnehmenden Bäume zuvor auf potenzielle Fledermausquartiere zu kontrollieren. Weiterhin sind die Eingriffsbereiche auf neu entstandene Höhlen und Spalten zu kontrollieren. Sollte die Überprüfung außerhalb der Schwärmzeit erfolgen, ist eine endoskopische Untersuchung der Höhlen und Spalten durchzuführen. Methoden zur Besatzkontrolle, weitere Maßnahmen zur Minimierung des Tötungsrisikos (z.B. Nachtfällung, Einwegverschlüsse für Höhlen) für festgestellte potenzielle oder nachweisliche Quartiere sowie abweichende Kontroll- und Fällzeiträume sind mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen.
- Störungsintensive Arbeiten (Sprengungen, Bohrrungen) sind im Zeitraum von Anfang September bis Ende Oktober und nach Freigabe der ökologischen Baubegleitung (öBB) durchzuführen. Je nach Witterung kann die öBB den Zeitraum auch in den November verlängern. Im September muss eine Freigabe durch die öBB insbesondere aufgrund von Überschneidungen mit der Vogelbrutzeit erfolgen.
- In Gebäuden in den Bereichen des Zoos, in denen Schwärmaktivitäten festgestellt wurden, darf nicht eingegriffen werden.
- Fledermauskästen im Zoo sind zu erhalten. Falls ein Erhalt nicht möglich ist, sind die Kästen umzuhängen. Die Kästen sind vorab von der öBB auf Besatz zu kontrollieren und nur in leerem Zustand umzuhängen.
- Beleuchtungen im Zoo an und in Gebäuden sowie entlang der Wege dürfen, falls vorhanden, nicht verändert werden.
- Eine Installation von künstlichen Quartieren (Fledermauskästen) ist erforderlich. Der Umfang des Ausgleichs ist nach Vorlage der finalen Planung festzulegen. Hierbei sind betroffene Bäume in drei Kategorien einzuteilen:
    - Kategorie 1: Bäume mit potenziellen Höhlen (Aushöhlungstiefe unklar) oder geringem Umfang Rindenplatten
    - Kategorie 2: Bäume mit Höhlen, Spalten oder ausgeprägten Rindenplatten
    - Kategorie 3: Höhlen mit Hinweisen auf Besatz (z.B. Ausflussspuren)

    Die Kategorie entspricht jeweils der Anzahl der Ersatzquartiere pro Baum (z.B. Kategorie 3 = 3 Ersatzquartiere). Um die Wirksamkeit vor Baufeldfreimachung zu gewährleisten und Ausweichmöglichkeiten zu schaffen, sind die Kästen im Voraus von 3- 5 Jahren anzubringen. Es ist auf eine Mischung aus Sommer- und Winterkästen zu achten.

Vögel

Im Waldabschnitt der Seilbahn wurden insgesamt 35 Vogelarten, im Seilbahnabschnitt oberhalb des Zoos 38 Vogelarten und im Bereich der Zuwegung über die Zeppelinallee insgesamt 24 Vogelarten festgestellt. Bei einem Großteil der festgestellten Vögel handelt es sich um ubiquitäre Arten. Daneben wurde auch ein Fitis-Paar, der Grünspecht, der Graureiher, der Schwarzspecht, der Turmfalke, der Rotmilan, der Mauersegler, die Stockente, ein Brutpaar des Grauschnäppers und der Feldsperling beobachtet.

Schwarzspecht, Feldsperling, Rotmilan und Turmfalke wurden jeweils als sporadische Nahrungsgäste erfasst. Die Nachweise erfolgten für Schwarzspecht und Feldsperling außerhalb der Eingriffsbereiche. Für Rotmilan und Turmfalke gehen im Zoo kleinflächig Freiflächen zur Jagd verloren. Es wird für alle Arten von einer untergeordneten Bedeutung des Untersuchungsraums ausgegangen. Alle Arten weisen einen relativ großen Aktionsraum auf, sodass davon auszugehen ist, dass bei baubedingten und betriebsbedingten Störungen ein Ausweichen möglich ist. Es ergeben sich keine erheblichen Beeinträchtigungen. Für den Grünspecht liegt der Brutplatz wahrscheinlich außerhalb des Untersuchungsraumes. Die Art wurde sporadisch festgestellt. Es kann bei der Nahrungssuche zu Beeinträchtigungen durch bau- oder betriebsbedingte Störungen kommen sowie zu Beeinträchtigung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätte durch Verlust von Nahrungshabitaten. Die Art ist daher bei der Betrachtung geeigneter Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen für Höhlenbrüter und für am Waldboden und den angrenzenden Grünländern nach Nahrung suchender Arten mit einzubeziehen. Es erfolgen für Fitis, Grauschnäpper und Stockente keine Eingriffe in Brutreviere. Für den Fitis kann es baubedingt zu Störungen aufgrund der Nähe zur Baustelle an der Bergstation kommen. Die Art weist jedoch eine geschätzte Fluchtdistanz von 10 m auf, sodass nicht von einer störungsbedingten Brutaufgabe auszugehen ist. Betriebsbedingten Störungen kann die Art daher ebenfalls in ausreichendem Maß ausweichen. Für Grauschnäpper und Stockente liegen die Brutreviere entlang der Zuwegung in ausreichender Entfernung, um erhebliche Beeinträchtigungen ausschließen zu können. Für die jagend beobachteten Mauersegler wird von keiner essentiellen Funktion des Untersuchungsraumes als Nahrungshabitat ausgegangen.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die Vogelarten

Neben den artenspezifischen CEF-Maßnahmen sowie den artenübergreifenden Maßnahmen sind einige Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für mehrere Vogelarten anzuwenden:

- Vermeidung der Zerstörung von Bruten (Kleinspecht, Mäusebussard, Mittelspecht, Waldkauz, auch Grünspecht und allgemeiner Artenschutz)
- Kollisionsrisiko mit der Seilbahn sowie verglasten Gebäudeteilen der Stationen (alle Arten, auch allgemeiner Artenschutz)
- Vermeidung der Aufgabe traditioneller Brutplätze (alle Arten)
- Direkter Habitatverlust (alle Arten, im räumlichen Zusammenhang mit Bebauungsplan 1294 auch Grünspecht)
- Verlust durch Veränderung der Habitate (Kleinspecht, Mäusebussard, Mittelspecht, Sperber, Waldkauz)
- Beeinträchtigung der ökologischen Funktion durch Verlust von Nahrungshabitaten (Kleinspecht, Mittelspecht, Sperber, Waldkauz, im räumlichen Zusammenhang mit Bebauungsplan 1294 auch Grünspecht)

Darüber hinaus wurden die folgenden planungsrelevanten Arten festgestellt:

Kleinspecht

Die Art wurde im Untersuchungsraum als Brutvogel festgestellt. Das Revierzentrum erstreckt sich über weite Teile des Westhangs der Königshöhe sowie nordöstlich in die anschließenden Waldbereiche und südwestlich in den Zoo. Es wurde ein ca. 30 ha großes Revierzentrum abgegrenzt.

Die Planung könnte zu einer Förderung störungsresistenterer Arten führen, was den allgemeinen Konkurrenzdruck erhöht. Folglich kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer Revieraufgabe des Kleinspechtes kommen könnte. Um dies zu vermeiden, sind neben den artenübergreifenden Maßnahmen sowie den Maßnahmen für alle, bzw. mehrere Vogelarten die folgenden CEF-Maßnahmen umzusetzen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Nutzungsverzicht in Verbindung mit Stilllegung von Waldbereichen
- Nutzungsverzicht / Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen
- Keine störungsintensiven Arbeiten innerhalb der Flächen während der Brutzeit

Unter Berücksichtigung der aufgeführten CEF-Maßnahmen kann eine vollständige Aufgabe des Reviers vermieden werden.



Abbildung 23: Revierzentrum Kleinspecht (grün markiert)[13]

[13] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

Mäusebussard

Der Mäusebussard wurde mit zwei Brutpaaren im Untersuchungsraum festgestellt. Für ein Brutpaar Mäusebussarde liegt der Horstbaum am Osthang des Waldes. Der Horst eines weiteren Brutpaares konnte im Bereich der südwestlich im Wald liegenden Senke auf Höhe des Tiger-Geheges des Zoos festgestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass das Brutpaar den Zoo als Nahrungshabitat nutzt. In der weiteren Umgebung des Untersuchungsraumes wurde ein weiteres Brutpaar nachgewiesen. Für dieses Brutpaar konnte der Horstbaum nicht sicher festgestellt werden. Es bestand aber Verdacht in einem älteren Nadelbaum außerhalb des Waldes.

Die Planung könnte für den Mäusebussard zu einer Gefährdung für den Verlust oder die Entwertung von Brutplatzbereichen durch Entnahme von Horstbäumen und Störung an den Brutplätzen führen. Insgesamt könnte die Konkurrenz um Horststandorte daher erhöht werden, was zu der Wahl minderer Horststandorte und einem geringeren Reproduktionserfolg sowie im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung zu der Aufgabe von Revieren oder dem Aussetzen der Brut führen könnte.

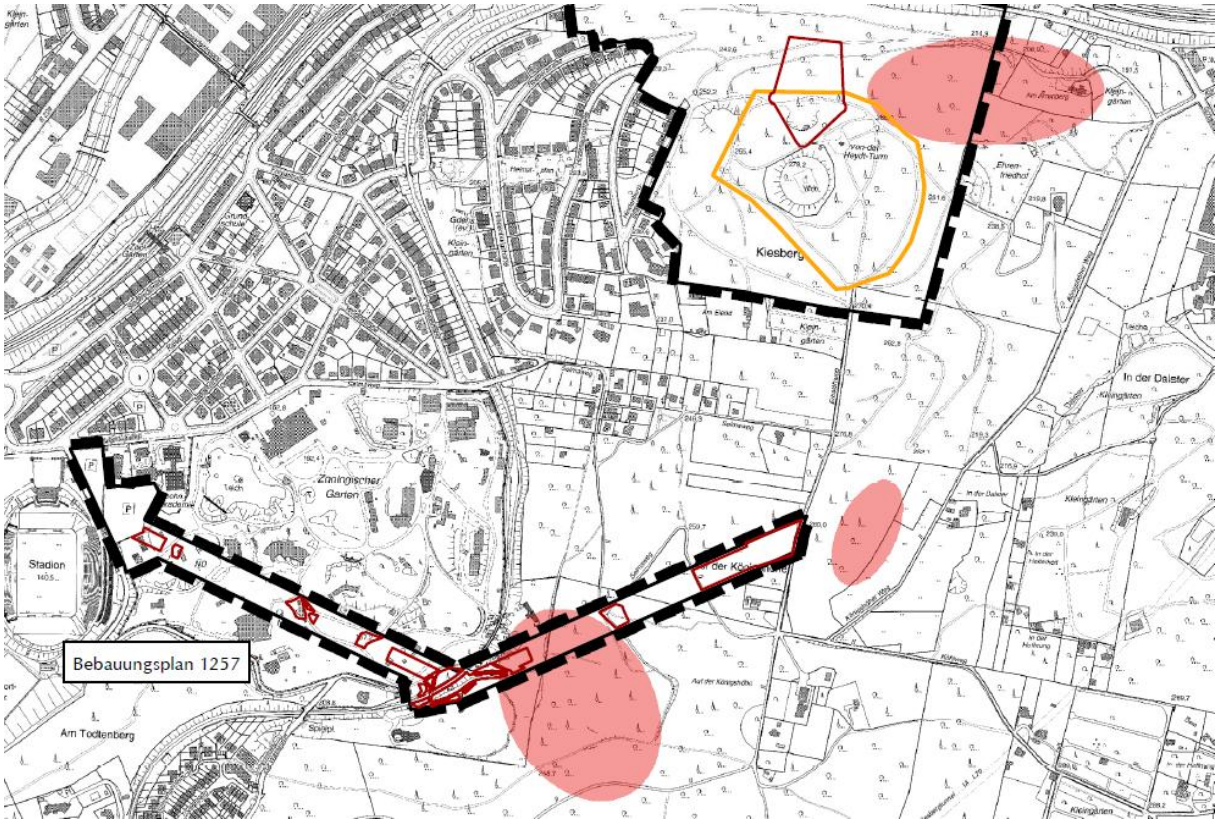


Abbildung 24: Vorkommen Mäusebussard (rot markiert)[14]

[14] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

Für den Mäusebussard sind daher neben den artenübergreifenden Maßnahmen sowie den Maßnahmen für alle, bzw. mehrere Vogelarten die folgenden CEF-Maßnahmen zu treffen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Nutzungsverzicht in Verbindung mit Stilllegung von Waldbereichen
- Nutzungsverzicht von Einzelbäumen / Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen
- Keine störungsintensiven Arbeiten innerhalb der Flächen während der Brutzeit

Im vorliegenden Fall kann die Wahrscheinlichkeit erhöht werden, dass das Revier am Osthang nicht aufgegeben wird. Zudem wird für das Paar eine Ausweichmöglichkeit in der westlich gelegenen Waldparzelle geschaffen. Darüber hinaus können auch die für den Waldkauz erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen dazu beitragen durch gute Nahrungsverfügbarkeit die Lebensraumkapazität des Raums zu erhöhen und Konkurrenzdruck zu vermeiden. Erfahrungswerte zeigen, dass hauptsächlich mit einer temporären Beeinträchtigung während der Bauzeit zu rechnen ist, im Dauerbetrieb jedoch ein Gewöhnungseffekt eintritt.

Mittelspecht

Der Mittelspecht wurde mit zwei Brutpaaren im Untersuchungsraum nachgewiesen. Eins der Reviere liegt dabei im Nordosten des Untersuchungsraumes. Ein weiteres Brutpaar wurde am Westhang des Waldes nachgewiesen. Ein Revierzentrum liegt unmittelbar im Eingriffsbereich des Waldabschnitts der Seilbahn am Westhang. Ein weiteres Revierzentrum umfasst in den Randbereichen den Eingriffsbereich der Bergstation, die geplante Zuwegung über den Erbslöhweg sowie tangierend den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1294.



Abbildung 25: Revierzentren Mittelspecht (grün markiert)[15]

[15] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

Das Vorhaben könnte den Konkurrenzdruck des Mittelspechtes erhöhen. Dies bezieht sich insbesondere auf Höhlenbäume und Totholz als Nahrungsquelle. Um eine vollständige Revieraufgabe zu verhindern, sind daher neben den artenübergreifenden Maßnahmen sowie den Maßnahmen für alle, bzw. mehrere Vogelarten die folgenden CEF-Maßnahmen zu treffen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Nutzungsverzicht in Verbindung mit Stilllegung von Waldbereichen
- Nutzungsverzicht / Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen
- Keine störungsintensiven Arbeiten innerhalb der Flächen während der Brutzeit

Im vorliegenden Fall kann eine Aufgabe des Reviers am Osthang vermieden werden. Somit ist auch ein Ausgleich für das Paar am Westhang möglich, da eine Anknüpfung an ein bestehendes Revier besteht.

Sperber

Für den Sperber besteht Brutverdacht im Lärchenwald westlich des Erbslöhweges mit dem weiter westlich angrenzenden Mischwaldbestand. Die Art wurde folglich mit einem Brutverdacht unmittelbar im Eingriffsbereich der Bergstation und des davorliegenden Seilbahnabschnitts festgestellt.

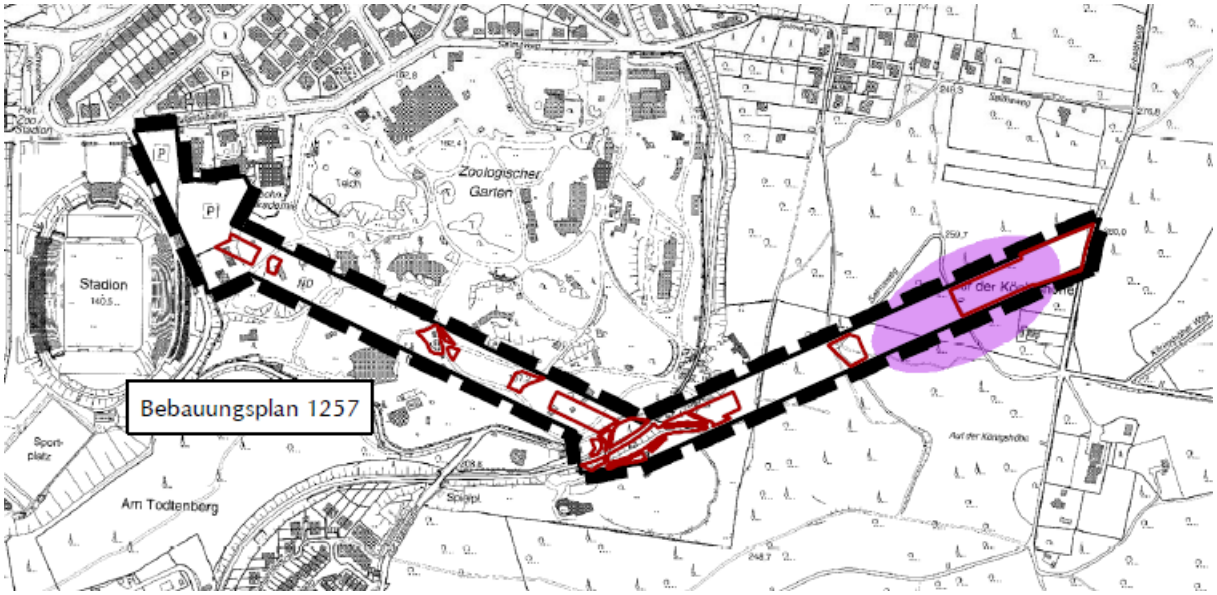


Abbildung 26: Brutverdacht Sperber (lila markiert)[16]

Die Planung könnte zum Verlust oder der Entwertung sowie zur Störung von Brutplatzbereichen führen. Da davon auszugehen ist, dass die Seilbahntrasse weitläufig gemieden wird, kann auch eine Revieraufgabe nicht ausgeschlossen werden. Hierbei handelt es sich jedoch hauptsächlich um temporäre Beeinträchtigung, da Erfahrungswerte zeigen, dass bei der Art ein Ge-

[16] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

wöhnungseffekt eintritt. Für den Sperber ist neben den artenübergreifenden Maßnahmen sowie den Maßnahmen für alle- bzw. mehrere Vogelarten daher die folgende CEF-Maßnahme umzusetzen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Optimierung von Bruthabitaten: Auflichten dichter Gehölzbestände

Waldkauz

Für die Art wurden drei Brutpaare nachgewiesen. Ein Revierzentrum liegt im Eingriffsbereich der Seilbahn im Zooabschnitt und ein weiteres im Eingriffsbereich des Waldabschnitts. Ein drittes Brutrevier befindet sich am Osthang außerhalb der Eingriffsbereiche sowie der Fluchtdistanz anzunehmenden Wirkbereiche.

Durch die Planung kann die Konkurrenz um Bruthöhlen erhöhen. Es besteht daher die Möglichkeit, dass daher auch minderwertige Höhlenstandorte gewählt werden, was zu einem geringem Reproduktionserfolg führen kann. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung kann auch die Aufgabe von revieren oder das Aussetzen der Brut nicht ausgeschlossen werden. Hinzu kommen mögliche Individuenverluste durch Kollisionen, deren Wahrscheinlichkeit von dem Beleuchtungs- und Markierungskonzept abhängt und durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen zu minimieren ist.

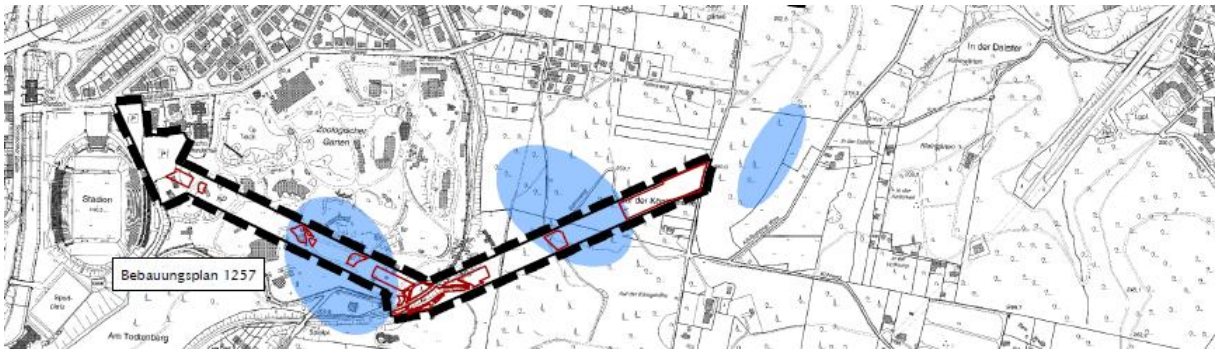


Abbildung 27: Vorkommen Waldkauz (blau markiert)[17]

Für den Waldkauz sind neben den artenübergreifenden Maßnahmen sowie den Maßnahmen für alle, bzw. mehrere Vogelarten die folgenden CEF-Maßnahmen umzusetzen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Erhalt höhlenreicher Altholzbestände / Erhöhung des Erntealters
- Anbringen von Nistkästen
- Gewährleistung von Störungsarmut insbesondere während der Balz, Brut- und Jungenaufzucht (Januar bis Juni)

[17] Integrierte Landschaftsplanung Pieper

Es sind für das Brutpaar am Westhang und das Brutpaar im Zoo je drei Nisthilfen im Umfeld des schematischen Revierzentrums vorzusehen. Für das Brutpaar im Zoo sollte mindestens ein Nistkasten außerhalb des Zoos als störungsärmere Option angeboten werden.

Zur Erhöhung der Lebensraumkapazität und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen für Störungen bei der Jagd und Eingriffe in Nahrungshabitate ist zusätzlich folgende Maßnahme durchzuführen:

- Entwicklung von Nahrungshabitaten: Anlage / Entwicklung von Extensiv-Grünland

Star

Die Art wurde als Brutverdacht mit einem Mindestbestand von zwei Brutpaaren im Untersuchungsraum festgestellt. Ein Revierzentrum wird aufgrund der Feststellungen und geeigneter Gehölzbestände mit Bruthöhlen im Bereich nördlich des Rentiergeheges vermutet. Das zweite Revierzentrum befindet sich südwestlich der Pampashasen.

Obwohl die Art in ihrer Nistplatzwahl flexibel ist, sollen für die entfallenden Höhlenbäume Nisthilfen installiert werden, um eine ausreichende Ausweichmöglichkeit sicherzustellen.

Teichhuhn

Das Teichhuhn wurde mit einem Brutpaar im Untersuchungsraum nachgewiesen. Ein genauer Neststandort oder ein Brutnachweis durch Jungvögel konnte nicht festgestellt werden. Das Revierzentrum liegt außerhalb der Eingriffsbereiche und in Anbetracht der Fluchtdistanzen in Parks von <5 bis 10 m in ausreichender Distanz. Für die Art sind daher Betroffenheiten auszuschließen.

Artenübergreifende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Neben den zuvor aufgeführten artenspezifischen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind zudem auch einige artenübergreifende Maßnahmen durchzuführen (Details zu den Maßnahmen können der Artenschutzprüfung entnommen werden):

- Ökologische Baubegleitung
- Beleuchtung und Arbeiten bei Nacht
- Habitataufwertung

Unter Einhaltung der benannten Maßnahmen können Verstöße gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.[18] Die zuvor genannten Ausgleich- und Minimierungsmaßnahmen sowie die CEF-Maßnahmen werden hinweislich im Bebauungsplan 1257 aufgenommen. Die betroffenen Brutpaare und die daraus resultierenden Maßnahmen über-

[18] Integrierte Landschaftsplanung Pieper (2026): BUGA Wuppertal 2031 - Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 /Talstation und Seilbahn – Fachbeitrag Artenschutz Stufe II

schneiden sich teilweise mit denen des Bebauungsplanes 1294. Für durch beide Vorhaben betroffene Brutpaare kann der Ausgleich durch dieselbe Maßnahme erfolgen. Es ist kein doppelter Ausgleich nötig.

6.5.3 Waldumwandlung

Da ein Teilabschnitt der Seilbahntrasse samt zugehörigen Bauwerken im Waldbereich errichtet wird, ist für die dort entstehenden Eingriffe in die Waldstrukturen ein Waldumwandlungsverfahren erforderlich. Die Regionalforstbehörde hat für die Ersatzflächen ein Verhältnis von 1:2 für Erstaufforstungen und 1:4 für ökologische Umgestaltungen vorgegeben. Für das Seilbahnvorhaben wird eine dauerhafte Waldumwandlung für 4.850 m² erforderlich. Diese Fläche setzt sich aus den Eingriffsbereichen der Bergstation und der zwei Seilbahnstützen zusammen. In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, dem städtischen Forst und dem Regionalforstamt Bergisches Land fällt dabei alles, was sich weniger als 12 m unterhalb der Seilbahntrasse befindet, in die dauerhafte Waldumwandlung. Insgesamt sind so Waldausgleichsflächen in einer Größenordnung von 9.700 m² bei ausschließlicher Erstaufforstung oder 19.400 m² bei ausschließlicher ökologischer Umgestaltung erforderlich. Die Kompensation erfolgt hier jedoch teilweise aus Erstaufforstungs- und teilweise aus Flächen für die ökologische Umgestaltung.

Die Kompensation kann im Verfahren an die folgenden Flächen gebunden werden:

- Zoo südl. Löwengehehe, Gemarkung Elberfeld/ Flur 251/ Flurstück 91 (ökologische Umgestaltung, Verhältnis 1:4)
- Größe gesamt: 8.332 m²



Abbildung 28: Waldausgleichsfläche Zoo südlich Löwengehege

- Östl. Bahnstr, Gemarkung Vohwinkel/ Flur 18/ Flurstück 189 (Erstaufforstung, Verhältnis 1:2)
- Größe gesamt: 5.534 m²



Abbildung 29: Waldausgleichsfläche östlich Bahnstraße

Bei Berücksichtigung dieser Kompensationsflächen, kann der Waldausgleich nachgewiesen werden. Die Flächen wurden von der Unteren Naturschutzbehörde im Kompensationsflächenkataster der Planung zugeordnet. Dem Bebauungsplan werden Beikarten zur Waldumwandlung beigefügt und ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

6.5.4 Kompensation/Eingriffsbilanzierung

Sofern gem. § 18 Abs. 1 BNatSchG aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 Abs. 4 S. 1 Nr. 3 BauGB Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des BauGBs zu entscheiden. Es gilt, naturschutzrechtliche Belange entsprechend der gesetzlichen Regelungen zu betrachten und zu bewerten. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit diese nicht möglich sind, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG).

Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen bei der vorliegenden Planung insbesondere durch den Verlust bzw. die Überplanung von Vegetationsstrukturen. Insgesamt lässt sich der Bestand im Plangebiet mit 508.253 Biotopwertpunkten bewerten. Für den Bebauungsplan 1257 wird eine Wertigkeit von 330.182 Punkten ermittelt. Somit ergibt sich eine Differenz von 178.071 Biotopwertpunkten, die es im Zuge des Bebauungsplanverfahrens auszugleichen gilt. Eine detaillierte Bilanzierung und Bewertung der Planfläche wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgenommen.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sollen dabei durch die folgenden Maßnahmen reduziert oder vermieden:

- Bodenschutz: Minimierung von Verdichtung, Erosion, Eintrag belasteter Böden
- Vegetationsschutz: Gehölz- und Baumschutz

- Vegetationsschutz: Begleitung durch Baumsachverständigen
- Wiederherstellung: Wiederbegrünung von temporären Arbeitsflächen

Für allgemein geschützte Tierarten werden die folgenden Maßnahmen getroffen:

- Vermeidung von Tötungen durch Baufeldfreimachung
- Insektenschutz
- Ausgleich für Höhlen- und Spaltenbrüter: Anbringung von Nisthilfen für ubiquitäre Arten

Details zu den Maßnahmen können den Maßnahmenblättern aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

Die Maßnahmen für den Speziellen Artenschutz sowie die durchzuführenden CEF-Maßnahmen können den Kapitel 6.5.2 entnommen werden.

Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt können nicht im Plangebiet ausgeglichen werden. Daher ist der Kompensationsbedarf von 178.071 Biotopwertpunkten außerhalb des Plangebietes zu kompensieren. Als Kompensationsflächen werden insgesamt 31.625 m^2 als Ausgleichsflächen bereitgestellt. Diese sind primär auf forstlichen Erstaufforstungen oder Waldumbauflächen verortet, welche dem Kapitel 6.5.3 entnommen werden können. Neben den in Kapitel 6.5.3 genannten Flächen kommen zum Ausgleich der Biotopwertpunkte die Flächen Zur Linden (Gemarkung Vohwinkel, Flur 28, Flurstücke 1399, 1400, 1403 sowie Flur 29, Flurstücke 364, 403) und Südl. Löwengehege (Gemarkung Elberfeld, Flur 252, Flurstück 540) hinzu. Damit ist der geforderte Kompensationsbedarf von 178.071 Biotopwertpunkten durch die Aufstellung des Bebauungsplans 1257 beglichen und mit 3.285 Punkten überkompensiert.

Für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, welches durch die Errichtung der Seilbahnstützen hervorgerufen wird, sieht § 31 Abs. 5 LNatSchG die Ermittlung eines Ersatzgeldes vor. Insgesamt ist so ein Betrag 123.462,17 Euro als Ersatzgeld für die Eingriffe in das Landschaftsbild zu zahlen.[19]

6.6 Klima

Im Zuge der Planung wurde eine Kaltluftsimulation erstellt. Die Planung der Seilbahn fällt in Bereiche mit unterschiedlich stark ausgeprägten Kaltluftverhältnissen. Die Mächtigkeit der Kaltluft bei der geplanten Bergstation der Seilbahn beträgt wenige Meter, bei der weiter unten im Tal liegenden Mittelstation beträgt die Mächtigkeit ca. 60 m und bei der Talstation ca. 130 m. Im Bereich der Berg- und Mittelstation fließt die Kaltluft im Bestand mit 0,5 m/s bis 1 m/s hangabwärts. Im Bereich der Talstation schwenkt die Strömung von Westen nach Südwesten.

[19] Integrierte Landschaftsplanung Pieper (2026): Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Talstation -. Parallelverfahren zur Flächennutzungsplanänderung 169. Landschaftspflegerischer Begleitplan

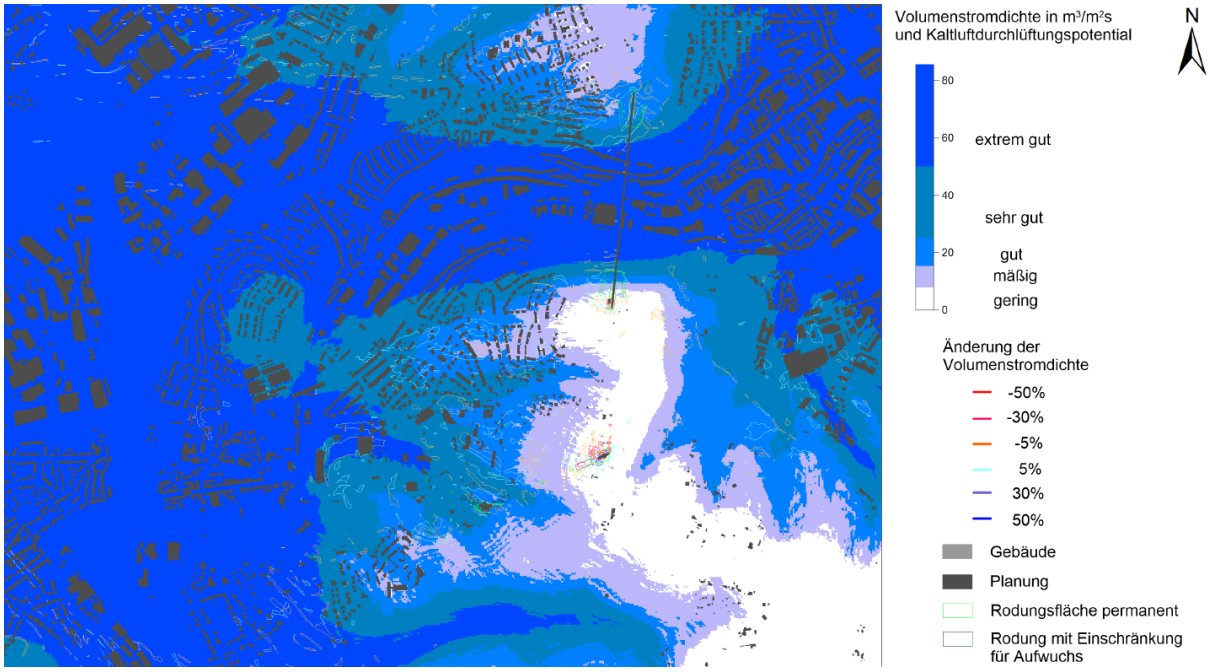


Abbildung 30: volumenstromdichte im bestand und Veränderung im Planfall[20]

Insgesamt führt die Planung zu wenig Änderungen im Kaltluftdurchlüftungspotential. In den Bereichen mit stärkeren Änderungen, wie der Bergstation der Seilbahn, ist die Ausprägung der Kaltluft und die Volumenstromdichte im Bestand bereits gering, sodass es dort keine Änderung der Kaltluftdurchlüftungspotentialklasse gibt. In den unteren und mittleren Talbereichen gibt es eine starke Ausprägung der Kaltluft mit guten bis extrem guten Kaltluftdurchlüftungspotential, sodass die Änderungen der Volumenstromdichte durch die Planung wenig Auswirkungen auf die Kaltluftsituation haben. An der Bergstation der Seilbahn im Bereich der Rodung mit eingeschränktem Aufwuchs und nördlich des Gebäudes wird die Volumenstromdichte um bis zu 50 % reduziert. Südlich und östlich des Gebäudes gibt es eine Erhöhung um bis zu 20 %. An der Mittelstation führt die Planung zu einer Reduktion der Volumenstromdichte um bis zu 25 % um das Gebäude, nördlich des Gebäudes erhöht sie sich um bis zu 60 %. Westlich der Talstation, im Lee des Gebäudes, ist die Volumenstromdichte im Bereich des Stadions um bis zu 15 % reduziert. Kaltluftstrom wird weiterhin stadtklimarelevant bleiben und zur thermischen Verbesserung im Zooviertel beitragen.

Eine Änderung der Landnutzung in der Planung führt zu Änderungen der bodennahen Lufttemperatur.

[20] Lohmeyer GmbH



Abbildung 31: Veränderung der Lufttemperatur durch die Planung[21]

Vegetationsflächen, die teilweise auch baumbestanden sind, führen in den Tagstunden bei wolkenarmem Himmel zu moderatem Ansteigen der Lufttemperatur in 2 m Höhe und in den Nachtstunden zu deutlichen Abkühlungen. Flächendeckende, niedere Vegetationsflächen führen in den Nachtstunden zu intensiven Abkühlungen. Über künstlichen Oberflächen (Asphalt, Pflaster, Gebäuden etc.) führt die Sonneneinstrahlung zu intensiver Erwärmung der unteren Luftschichten, sodass ein deutlicher Anstieg der Lufttemperatur in den Tagstunden und eine verminderte und verzögerte Abkühlung in den Nachtstunden zu beobachten ist. Rodungsflächen und Rodungsflächen mit Einschränkung für den Aufwuchs sind im Planfall daher kühler, neuversiegelte Flächen sind hingegen wärmer. Entlang der Seilbahn verringert sich die Temperatur bei den Rodungsflächen mit eingeschränktem Aufwuchs um ca. 0,5 Kelvin (K) bis 1 K. Die permanente Rodungsfläche östlich der Mittelstation ist mit einer Verringerung der Temperatur um 0,8 K gekennzeichnet, westlich der Mittelstation teils mit einer Verringerung um 0,3 K, teils mit einer Erhöhung um 0,3 K. Im Bereich der permanenten Rodungsflächen für Stützpfeiler erhöht sich die Temperatur um 0,5 K bis 0,7 K aufgrund der Versiegelung, ebenso auf dem Vorplatz der Bergstation. Die Auswirkungen der Planung auf die Temperatur sind jedoch auf den direkten Bereich der Planung und der Rodungsflächen sowie auf wenige angrenzende Meter beschränkt.[22]

Im Sinne der Klimaanpassung sollen die Dachflächen der Seilbahnstationen begrünt werden. Außerdem sind die Dachflächen gemäß den gesetzlichen Vorschriften der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen mit PV-Anlagen zu versehen.

[21] Lohmeyer GmbH
[22] Lohmeyer GmbH (2026): Kaltluftsimulation Bebauungsplan 1294 „Hängebrücke“ und Bebauungsplan 1257 „Talstation und Seilbahn“

Seilbahnanlagen fördern zudem den öffentlichen Personennahverkehr und stellen ein nachhaltiges Verkehrsmittel dar, welches die Luftreinhaltung in Städten fördert.

6.7 Immissionsschutz

Die aktuelle Lärmsituation ist geprägt durch den Zoobetrieb, den Besucherverkehr auf Grund von öffentlichen Veranstaltungen im Stadion, im Zoobereich und der Technischen Akademie Wuppertal, der naheliegenden ÖPNV-Haltestellen (Schwebebahn und S-Bahn) sowie durch Verkehrslärme ausgelöst durch den motorisierten Individualverkehr. Insbesondere im Bereich der Talstation besteht daher eine leichte Lärmvorbelastung. Im Umfeld der geplanten Seilbahn und der Talstation mit Parkhaus befinden sich schutzbedürftige Nutzungen (u. a. Wohngebäude, Technische Akademie). Vor allem sind diese im unmittelbaren Umfeld der Talstation vorhanden. Aber auch entlang des Trassenverlaufs befinden sich im Bestand schutzbedürftige Nutzungen in Form von Wohngebäuden sowie dem Zoo. Da aufgrund der räumlichen Nähe schalltechnische Konflikte nicht ausgeschlossen werden konnten, wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Das Vorhaben wurde dabei in zwei Stufen untersucht:

- Anlagenlärm durch das Vorhaben: Es muss sichergestellt werden, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen aufgrund des Anlagenlärms beim Betrieb der Seilbahn und des Parkhauses in der Talstation an schutzbedürftigen Nutzungen und für die bestehenden gewerblichen Nutzungen im Umfeld keine Einschränkungen der Betriebstätigkeiten hervorgerufen werden.
- Zunahme des Verkehrslärms: Durch die Entwicklung des Plangebiets wird zusätzlicher Verkehr auf den vorhandenen Straßenabschnitten generiert. Die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms ist im Einzelfall zu prüfen und zu beurteilen. Dabei sind neben der Lärmzunahme weitere Aspekte u. a. die Lage des Plangebiets und die Erwartbarkeit der Verkehrszunahme zu berücksichtigen. Die Zunahme des Verkehrslärms ist für alle Straßenabschnitte zu ermitteln, an denen eine relevante Verkehrs- und somit Lärmzunahme zu erwarten ist.

6.7.1 Anlagenlärm der Seilbahn und des Parkhausbetriebes

Der vom zukünftigen Betrieb der Seilbahn ausgehende Lärm wird als Anlagenlärm nach den Vorgaben der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm“ beurteilt. Eine schalltechnische Verträglichkeit ist sichergestellt, wenn die Geräuscheinwirkungen durch das Planvorhaben die Immissionsrichtwerte aus der TA Lärm um mindestens 6 dB unterschreiten. Der maßgebliche Immissionsort liegt dabei 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters.

Gebietsart	**Immissionsrichtwerte in dB(A) aus der TA Lärm**	
	Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Kerngebiete (MK), Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	45

Allgemeine Wohngebiete (WA) und Kleinsiedlungsgebiete (WS)	55	40
Reine Wohngebiete (WR)	50	35
Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35

Die Bereiche des Stadions und der Technischen Akademie sowie die Bebauung im Außenbereich am Selmaweg wurden anhand der Grenzwerte für Mischgebiete untersucht. Die Wohnbereiche im Zooviertel und am Boltenberg wurden anhand der Grenzwerte eines Allgemeinen Wohngebietes betrachtet. Der Zoo wurde anhand der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ bewertet.

Das Seilbahnsystem einer Einseilumlaufbahn basiert auf einem endlos gespleißten Seil zur Beförderung der Fahrzeuge bzw. Kabinen zwischen den Stationen. Das Seil wird dabei innerhalb der Stationen über eine Seilscheibe geführt und durch einen Antrieb in der Antriebsstation angetrieben. Der Antrieb ist ein Elektromotor, der im Bereich der Antriebsstation, meist oberhalb der Seilführung installiert ist. Die Elektroantriebe verursachen i. d. R. keine relevanten Geräuschemissionen. Der Antrieb ist zwar nicht vollständig lautlos, das Motorengeräusch ist den Seilgeräuschen und weiteren Geräuschemissionen im Bereich der Stationen jedoch so weit untergeordnet, dass keine relevanten akustischen Unterschiede zwischen einer Antriebsstation und einer Umlenkstation zu erwarten sind.

Die Geräuschentstehung bei Seilbahnen erfolgt nahezu ausschließlich durch die Seilführung und die damit verbundenen Schwingungen bzw. Laufgeräusche des Seils und der Fahrzeuge innerhalb der Stationen. Die strukturierte Oberfläche des Seils löst in Kombination mit der Last und der Seilgeschwindigkeit Vibrationen und Schwingungen aus. Die Vibrationen übertragen sich dabei von den Rollenbatterien auf die Stützen. Die Stützen werden meist als Rundrohrstützen ausgeführt. Durch die Ausführung regen die Vibrationen die als Hohlkasten ausgebildeten Stützenschäfte zur Schwingung an. Der so verursachte Körperschall wird von den Stützen als „Brummton“ als Luftschall erneut abgestrahlt. Weitere Schallquellen sind die Rollenbatterien selbst. Bei der Vorbeifahrt von Kabinen wird die Kuppelklemme über die Rollenbatterien geführt. Damit einher geht ein „Klackergeräusch“. Mit zunehmender Zahl an Kabinen und zunehmender Geschwindigkeit nimmt auch die Zahl der Vorgänge zu, bei denen die Kuppelklemme über die Rollenbatterien geführt werden. Im Bereich der Stationen führt die Richtungsänderung des Seils auf der Seilscheibe zu einem Dauergeräusch. Ebenso entstehen Geräusche im Bereich der Einfahrtstrompete und Auskuppelstelle. Dort werden die Kabinen vom Seil ausgekuppelt und laufen anschließend auf einer Führungsschiene. Da die Last der Kabine abrupt von der Führungsschiene übernommen wird und die Kabine mit der Streckengeschwindigkeit einlaufen, fängt die Führungsschiene an zu schwingen. Je nach Ausführung und Befestigung übertragen sich diese Schwingungen auf weitere Bauteile. Die Schwingungen verursachen dabei auch Luftschall. In der Station selbst werden die Kabinen durch Luftreifen abgebremst. Dabei sind die Reifen unterschiedlich schnell angetrieben und bremsen die Kabinen auf die Stationsgeschwindigkeit ab. Der Bremsvorgang abseits der Einfahrtstrompete ist somit schalltechnisch untergeordnet und trägt nicht relevant zur Geräuschemission der Station bei. Für die Planung der Seilbahn ist die Stütze 4 als Fachwerkstütze geplant. Die geplante

maximale Fahrgeschwindigkeit von 4,5 m/s befindet sich in einem Bereich, ab dem ein deutliches Anregen der Stützen stattfinden kann. Die tieffrequente Geräuschabstrahlung von Stützen ist im Einzelfall von dem Seil und den Geometrien der Seilbahn abhängig. Grundsätzlich verursachen Fahrgeschwindigkeiten ab 4 bis 5 m/s eine deutliche Lärmzunahme der tieffrequenten Geräusche. Für die Untersuchung des Anlagenlärms der Seilbahn wurde ein Betrieb zwischen 08:00 und 22:00 Uhr angenommen.

Neben der Seilbahn soll die Talstation auch der Unterbringung des ruhenden Verkehrs dienen. Die Talstation wird somit u. a. als Parkhaus ausgeführt. Die Geräuschentstehung bei Parkhäusern ist auf die Parkbewegungen von Pkw innerhalb der einzelnen Parkebenen zurückzuführen. Daneben sind bei innenliegenden Rampen auch die Fahrbewegungen der Pkws relevant, welche die Ebenen durchfahren, um in höhere oder tiefere Ebenen zu gelangen. Für die Schallabstrahlung sind insbesondere die akustischen Eigenschaften der Decke (u. a. Absorptionsgrad) sowie der Umfassungsbauteile (bspw. offen, geschlossen, Lamellen) von großer Bedeutung. Für die Parkdecks wird von einer schallharten Ausführung der Oberflächen im Inneren des Parkhauses (Fahrbahn, Stellplätze, Decke) und einer offenen Ausführung der Fassaden ausgegangen. Die Nutzung des Parkhauses wird von 00:00 bis 24:00 Uhr berücksichtigt.

Das Irrelevanzkriterium (Immissionsrichtwert muss um mindestens 6 dB(A) unterschritten werden) wird im Umfeld der Mittelstation und Bergstation eingehalten bzw. deutlich unterschritten. Im Umfeld der beiden Stationen befinden sich keine Immissionsorte im Einwirkungsbereich der Seilbahnanlage. Im Umfeld der Talstation werden teilweise hohe Geräuscheinwirkungen an schutzbedürftigen Nutzungen ermittelt. Das Irrelevanzkriterium kann sowohl für den Tag, als auch für die Nacht nicht an allen Orten eingehalten werden. Die Geräuscheinwirkungen sind dabei überwiegend auf das Parkhaus zurückzuführen.

Da im Bereich der Talstation durch den Parkhausbetrieb erhöhte Geräuschemissionen zu erwarten sind, welche sich negativ auf die Wohnbebauung auswirken, sind entweder Maßnahmen an der Schallquelle (Kombinationsbauwerk) oder auf dem Ausbreitungsweg zu treffen. Insbesondere technische Maßnahmen an der Schallquelle können dabei nicht hinreichend durch den Regelungsinhalt eines Bebauungsplans festgesetzt werden. Ziel des Bebauungsplanverfahrens ist somit die Integration von geeigneten planungsrechtlichen Instrumenten, die einen ausreichenden Schallschutz sicherstellen. Dementsprechend wird eine Festsetzung von Geräuschemissionskontingenten auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 23 a) bb) BauGB im Bebauungsplan 1257 vorgenommen.

Bei der Untersuchung der zu erwartenden Geräuscheinwirkungen innerhalb des Zoos werden am Tag überwiegend Beurteilungspegel unter 55 dB(A) ermittelt. Lediglich im unmittelbaren Umfeld der Talstation und der Mittelstation werden Geräuscheinwirkungen über 55 dB(A) ermittelt. Dabei betragen die Geräuscheinwirkungen unmittelbar an den Stationen bis ca. 65 dB(A). Geräuscheinwirkungen in dieser Höhe sind jedoch ausschließlich auf Abstände von wenigen Metern um die Stationen beschränkt.

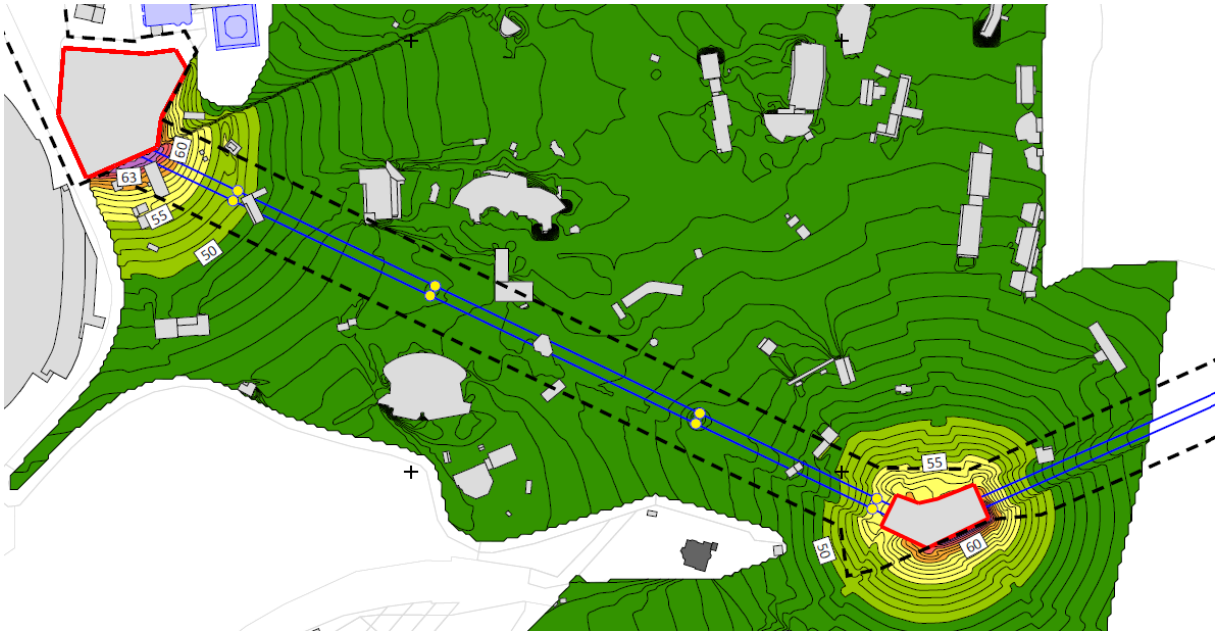


Abbildung 32: Rasterlärmkarte für den Seilbahnabschnitt über dem Zoo am Tag[23]

Im Umfeld der Talstation wären derzeit das Geparden-Gehege und die Zoo- und Hummelschule von Geräuscheinwirkungen über 55 dB(A) betroffen. Dabei ist zu beachten, dass durch die Geräusche der Tiere und die Kommunikationsgeräusche der Besucher*innen Beurteilungspegel unter 50 dB(A) bereits im Status quo voraussichtlich nur in ruhigen Bereichen des Zooareals zu erwarten sind. Der Bereich im direkten Umfeld der Talstation wird zudem im Zuge der Erweiterung des Elefantengeheges durch den Zoo großzügig umgebaut. Zukünftig soll sich direkt unterhalb des Ausfahrtsbereiches der Talstation lediglich eine Lagerfläche befinden. Die derzeit vorhandenen Tiergehege müssen dafür weichen. Bei der Zooschule handelt es sich zudem um keine dauerhaft genutzte Infrastruktur. Da sich die Nachtstunden außerhalb der Öffnungszeiten des Zoos befinden, ist hier mit keiner Einschränkung der Zooschule zu rechnen. Im Umfeld der Mittelstation werden für Teilflächen des Löwengeheges und des Naturspielplatzes Geräuscheinwirkungen über 55 dB(A) ermittelt. [24] Der Bereich des derzeitigen Naturspielplatzes wird durch die Planung der Mittelstation entfallen, da die Fläche für den Zugangsbereich der Station inklusive der Flächen für anstehende Besucher*innen benötigt wird. Im Bereich der Mittelstation ist folglich lediglich ein kleiner Bereich des Löwengeheges betroffen. Nach der Stellungnahme des Bergisches Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamt sowie nach fachlicher Einschätzung des Zoos wird angenommen, dass sich die Zootiere an regelmäßige, vorhersehbare Geräusche und Bewegungen gewöhnen werden. Da die Geräuscheinwirkungen zudem nur in kleinen Teilflächen die Schwellenwerte von 55 dB(A) am Tag bzw. 50 dB(A) in der Nacht erreichen oder geringfügig überschreiten, wird dies als hinnehmbar erachtet.

[23] Konzept dB plus GmbH
[24] Konzept dB plus GmbH (2026): Schalltechnisches Gutachten Bebauungsplan 1257 „BUGA 3 – Talstation und Seilbahn“ Wuppertal

6.7.2 Verkehrslärm

Durch die zusätzlichen Verkehre, welche durch die Planung generiert werden, kann es zu einer Zunahme des Verkehrslärms in den Bereichen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes kommen. Die Beurteilung kann dabei nicht ausschließlich anhand von Orientierungs- und Grenzwerten erfolgen. In besonders ruhigen Bereichen, kann im Einzelfall bereits eine geringfügige Zunahme als nicht hinnehmbar empfunden werden, während an stark befahrenen Hauptstraßen auch Überschreitungen von Grenzwerten noch als hinnehmbar angesehen werden können. Die Immissionsgrenzwerte bei der Beurteilung des Verkehrslärms richten sich dabei nach der 16. BImSchV.

Gebietsart	**Immissionsgrenzwerte in dB(A)**	
	Tag (06:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
Reine (WR) und allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS)	59	49
Kerngebiete (MK), Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) und Urbane Gebiete (MU)	64	54
Gewerbegebiete (GE)	69	59

Das geplante Parkhaus in der Talstation wird über die Straße „Boettingerweg“ erschlossen. Im weiteren Verlauf werden die Verkehre über die Hubertusallee geführt. Daher werden insbesondere entlang des Boettingerwegs und der Hubertusallee hohe Verkehrszunahmen ermittelt. Gleichzeitig handelt es sich bei diesen Straßen um Verkehrswege, die im Prognose-Nullfall nur geringe Verkehrsbelastungen aufweisen, weshalb die Zunahme in absoluten Zahlen überschaubar ist. Entlang der Friedrich-Ebert-Straße und Sonnborner Straße, beide Straßen sind als Bundesstraße 228 klassifiziert, sind dagegen nur geringe Verkehrszunahmen zu erwarten. Aufgrund der bereits im Prognose-Nullfall vorhandenen hohen Verkehrsbelastung können jedoch gesundheitsgefährdende Geräuscheinwirkungen entlang der B 228 nicht ausgeschlossen werden.

Im Prognose-Planfall werden an den untersuchten Immissionsorten Zunahmen der Geräuscheinwirkungen durch Straßenverkehrslärm ausschließlich für den Beurteilungszeitraum Tag (06:00-22:00 Uhr) ermittelt. In der Nacht ist ein Betrieb der Seilbahn nicht geplant, sodass auch zusätzliche Verkehre von Besuchenden und damit einhergehende Lärmzunahmen nicht zu erwarten sind. Die Effekte des Anwohnerparkens in dem Quartier verlagert sich zukünftig zwar teilweise in das Parkhaus. Relevante Verkehrseffekte sind jedoch nicht zu erwarten. Am Tag betragen die ermittelten Lärmzunahmen zwischen 0,1 und 3,3 dB. Die höchste Zunahme wird am Immissionsort Hubertusallee 4 ermittelt, die Zunahme des Verkehrslärms beträgt hier 2,4 bis 3,3 dB, die gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte können hier jedoch noch eingehalten werden. An der Siegfriedstraße 87 steigt die Lärmbelastung um 1,1 dB, jedoch werden dadurch die gebietsbezogenen Grenzwerte überschritten. An der Sonnborner Straße 8 und

der Sonnborner Straße 22 erfolgt eine Überschreitung der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag. Die planungsbedingte Zunahme beträgt allerdings nur 0,2 dB. Die Überschreitung der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) ist folglich bereits im Bestand vorhanden.

Im Planungsprozess wurde die Situation im Umfeld des Plangebiets weitergehend untersucht. Zunächst ist die geplante Erschließung der Talstation mit integriertem Parkhaus aus schalltechnischer Sicht vorteilhaft. Die zusätzlichen Verkehre werden über den Boettingerweg und die Hubertusallee unmittelbar auf eine Bundesstraße geführt. Bundesstraßen dienen der Bündelung von Verkehren und sind daher insbesondere geeignet zusätzliche Verkehre aufzunehmen. Auch ist entlang von Bundesstraßen eine Lärmzunahme deutlich eher zu erwarten als auf dem untergeordneten Straßennetz. Zudem hat die Bündelung von Verkehren schalltechnische Vorteile. Insbesondere bei hochfrequentierten Verkehrswegen unterscheidet sich die Verkehrszunahme stark von der subjektiv wahrgenommenen Lärmzunahme. Eine Verkehrszunahme um Faktor 10 wird bei hochfrequentierten Straßen nur als doppelt so laut empfunden, womit eine Bündelung von Verkehren anstelle einer Aufteilung auf mehrere Straßen schalltechnisch und städtebaulich sinnvoll ist.

Während die Gebiete nördlich des Zoos und des Stadions durch Wohnbebauung geprägt sind, gehen mit der Nutzung des Stadions und des Zoos bereits im Status quo hohe Besucherzahlen und somit auch Pkw-Fahrverkehre einher. Eine vollständig gleichbleibende verkehrliche Situation ist im Umfeld von Stadien und Zoos nicht zu erwarten. Vielmehr schwankt die Zahl der Besuchenden stark und kann sich auch unterschiedlich über Jahre hinweg entwickeln. Während bei Stadien häufig die Spielstärke und die entsprechende Liga sich auf die Zuschauerzahl auswirkt, können bei Zoos einzelne Attraktionen wie neue Tierarten oder neu geborene Tierbabys zu deutlichen Änderungen der Besucherzahl führen. Aus diesem Grund hat eine Analyse der Besucherzahlen des Wuppertaler Zoos stattgefunden. Demnach sind bereits in der Vergangenheit Schwankungen der jährlichen Besucherzahlen zwischen 2019 und 2024 aufgetreten. Während 2019 noch 585.000 Menschen den Zoo besuchten, sankt diese Zahl bedingt durch Corona auf 260.000 Besucher im Jahr 2020 und erholt sich seither langsam. Im Jahr 2024 verzeichnete der Zoo ca. 440.000 Besuchende. Durch die Eröffnung des Wasserspielplatzes und die Geburt von Elefantenkalb Tuffi im Jahr 2016 wurden Besucherzahlen bis ca. 630.000 erreicht. Somit grenzen im Umfeld des Plangebiets zwei sehr unterschiedliche Nutzungen aneinander. Während in den Wohngebieten entlang der Siegfriedstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße und nördlich der Hubertusallee starke Veränderungen von Verkehren durch zusätzlich induzierte Verkehre nicht erwartbar sind, sind durch den Wuppertaler Zoo und das Stadion am Zoo deutliche jährlicher Schwankungen der Verkehrszahlen entlang der erschließenden Straßen (Boettingerweg, Hubertusallee, B 228) zu erwarten. Die durch das Plangebiet induzierten Verkehre fallen in diese Schwankungsbreite von Verkehren, die bereits im Umfeld des Plangebiets vorhanden waren.

Eine wertende schallgutachterliche Betrachtung für die einzelnen Immissionsorte ergibt, dass die Geräuschzunahme um mehr als 2,1 dB am Immissionsort vor dem Hintergrund der zuvor aufgeführten Argumentation als zumutbar eingestuft wird. Insbesondere da im schalltech-

nisch sensiblen Nachtzeitraum keine Lärmzunahmen ermittelt werden und die Geräuscheinwirkungen am Tag deutlich unterhalb der gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleiben, sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Neben der zuvor aufgeführten Argumentation zur Erwartbarkeit von Geräuschzunahmen ist für die Immissionsorte entlang der Sonnborner Straße die Wahrnehmbarkeit ein relevantes Argument. Die zusätzlichen Verkehre entlang der Bundesstraße können durch das Vorhandensein des Wuppertaler Zoos und des Stadions am Zoo künftig nicht einer konkreten Nutzung zugeordnet werden. Es fehlt der Ursachenzusammenhang. Zudem befinden sich die zusätzlichen Geräuscheinwirkungen von 0,2 dB an einer hoch frequentierten Bundesstraße unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle von ca. 1 dB. Die geringfügige Steigerung einer bereits im Prognose-Nullfall vorhandenen gesundheitsgefährdenden Geräuscheinwirkung wird im vorliegenden Fall daher als hinnehmbar betrachtet.

Am Immissionsort Siegfriedstraße 87 ist ausschließlich das Erdgeschoss von einer Lärmzunahmen über 1,0 dB betroffen. Auch hier ist die zuvor aufgeführte Argumentation zur Erwartbarkeit von Lärmzunahmen durch die Nähe zum Wuppertaler Zoo und zum Stadion am Zoo zu beachten. Da auf den Nebenstraßen bereits überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und in Teilen bereits lärmmindernde Deckschichten verbaut sind, verbleiben nur der weitere Tausch von Straßendeckschichten entlang bestehender Straßenabschnitte sowie der Einbau von Schallschutzfenstern. Aufgrund der punktuellen Überschreitung werden diese Maßnahmen als unverhältnismäßig angesehen.

Aufgrund dessen, dass im Umfeld des Plangebiets Schwankungen der Verkehrsstärken und somit auch des Verkehrslärms bereits in der Vergangenheit ortsüblich waren und abwägungsrelevante Zunahmen des Verkehrslärms nur sehr punktuell ermittelt werden, wird die Zunahme des Verkehrslärms als erwartbar und hinnehmbar eingestuft. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor der Zunahme des Verkehrslärms entlang der untersuchten Straßenabschnitten ergibt sich nicht.[25]

6.8 Störfallschutz

Die Trassenführung der Seilbahn sowie die Stationsbauwerke liegen teilweise innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände der Firma Bayer. Nach dem gesamtstädtischen Störfallgutachten des TÜV Nord weisen die Tal- und die Mittelstation eine Betroffenheit auf. Die Talstation liegt dabei innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände der Stoffe Acrolein, Thionylchlorid und Chlor. Die Mittelstation liegt lediglich innerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände für den Stoff Acrolein. Die Bergstation befindet sich außerhalb der angemessenen Sicherheitsabstände aller Stoffe.

[25] Konzept dB plus GmbH (2026): Schalltechnisches Gutachten Bebauungsplan 1257 „BUGA 3 – Talstation und Seilbahn“ Wuppertal

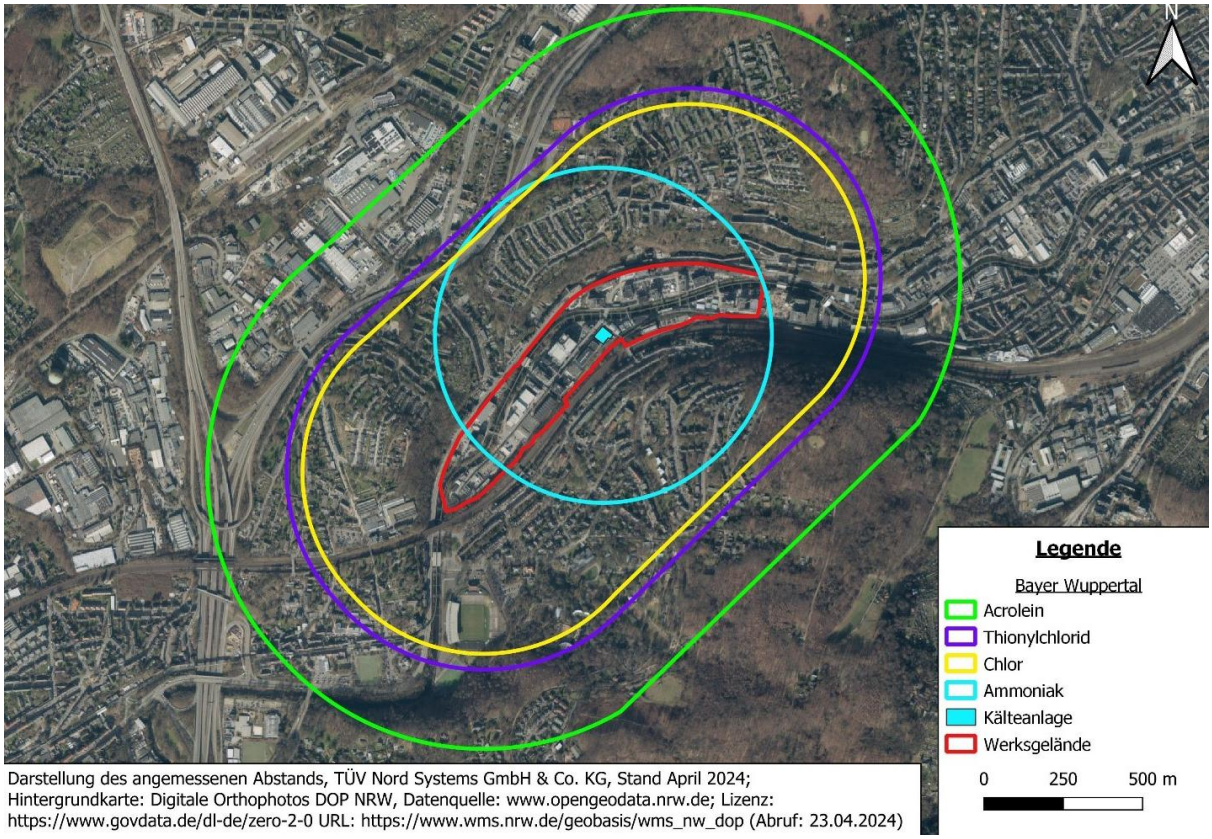


Abbildung 33: Auszug aus dem gesamtstädtischen Störfallgutachten aus dem Jahr 2024[26]



Abbildung 34: Übersicht über die Seilbahntrasse[27]

Ob die angemessenen Sicherheitsabstände einzuhalten sind, ergibt sich aus dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG. Entscheidend ist dabei, ob hinsichtlich der Möglichkeit von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) eine Betroffenheit zu einer sensiblen Nutzung i. S. d. § 50 BImSchG vorliegt. Zu diesen zählen laut Gesetz insbesondere:

[26] TÜV Nord (2024): Gutachten zur Verträglichkeit von Störfall-Betriebsbereichen im Stadtgebiet Wuppertal unter Gesichtspunkten des § 50 BImSchG bzw. des Art 13 der Seveso-III-Richtlinie – Ermittlung des angemessenen Abstandes nach Leitfaden KAS 18 (Aktualisierung des Gutachtens von 2014)

[27] Störfallexperten (2026): Berechnung der Auswirkungen von Störfallszenarien Seilbahn Bundesgartenschau

- Ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete
- Öffentlich genutzte Gebiete
- Wichtige Verkehrswege
- Freizeitgebiete
- Unter den Gesichtspunkten des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete
- Öffentlich genutzte Gebäude

Aufgrund der im Vergleich zu Hauptverkehrswegen geringen Förderkapazitäten der Seilbahn kann eine Einordnung als wichtiger Verkehrsweg i. S. d. § 50 BImSchG ausgeschlossen werden. Allerdings ist anzunehmen bzw. nicht ausgeschlossen, dass die Seilbahn aus anderen Gründen als eine sensible Nutzung i. S. d. Seveso-III-Richtlinie, bzw. des § 50 BImSchG aufzufassen ist. Durch die Hauptfunktion der Seilbahn als Zubringer zum Zoo und zur geplanten Hängebrücke, kann diese als Bestandteil eines größeren geplanten Freizeitgebietes betrachtet werden. Zudem bestehen auch Anhaltspunkte dafür, dass die Seilbahnstationen als öffentlich genutzte Gebäude eingestuft werden können. Insoweit wird im Weiteren konservativ angenommen, dass der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG folglich zu beachten ist. Die aus dem gesamtstädtischen Gutachten des TÜV Nord hervorgehenden angemessenen Sicherheitsabstände sind dabei als maßgebend heranzuziehen. Die Nichteinhaltung der angemessenen Sicherheitsabstände führt dabei jedoch nicht zwangsläufig zur Unzulässigkeit des Vorhabens. Sofern es sich bei dem Vorhaben um kein erstmaliges Heranrücken einer sensiblen Nutzung an den Störfall-Betriebsbereich handelt und die Planung zu keiner signifikanten Risikoerhöhung führt, kann die Betroffenheit unter Berücksichtigung der sozio-ökonomischen Belange vertretbar sein.

Die vorliegende Planung befindet sich innerhalb einer vorhandenen Gemengelage. Die Ausgangslage stellt sich wie folgt dar: Der Betriebsbereich der Fa. Bayer liegt historisch bedingt innerhalb des verdichteten Siedlungsraumes des Stadtbezirks Elberfeld-West. Es leben etwa 28.000 Personen im Stadtbezirk, wovon ein Großteil der Wohnbebauung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zum Betriebsbereich der Firma Bayer liegt. Insbesondere in den Nachtstunden ist hier von einer hohen Anzahl gleichzeitig anwesender Personen auszugehen. Hinzu kommen die Besucher*innen des Wuppertaler Zoos und des Stadions am Zoo. Der Zoo hatte im Jahr 2024 etwa 440.000 Besucher*innen; an dem besucherstärksten Tag waren es etwas mehr als 6.000 Gäste. Das Stadion am Zoo hat Kapazitäten für 21.000 Besucher*innen, die bei Großveranstaltungen erreicht werden könnten. Für beide Einrichtungen gilt, dass sie ebenso historisch neben dem Bayer-Werk vorhanden sind. Es resultiert eine Gemengelage mit gegenseitigen Betroffenheiten.

Hinzu treten nun die Nutzer*innen der geplanten Seilbahn. Für die Seilbahn werden in Verbindung mit der Errichtung der Hängebrücke im fünften Betriebsjahr noch zwischen 579.000 und 599.000 Besucher*innen erwartet – für einen Design-Day (verkehrsrelevanter Spitzentag) geht man von 6.164 Besucher*innen aus. Unter der Annahme einer mittleren Aufenthaltsdauer von 80 min und einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 20 % wären dabei maximal 1.230 Per-

sonen gleichzeitig im Kernbereich der Seilbahn und der Brücke anwesend.[28] Dabei ist wiederrum davon auszugehen, dass sich 600 Personen auf der Brücke befinden werden (voraussichtlich max. 600 Personen zulässig, an besucherstarken Tagen ist daher mit Vollauslastung zu rechnen). Die übrigen 630 Personen verteilen sich auf die gesamte Seilbahntrasse und die Waldparks auf dem Kies- und Nützenberg. Sinnhafterweise ist daher nicht davon auszugehen, dass sich mehr als 200 Personen gleichzeitig in der Talstation aufhalten werden. Hinzukommt, dass das Parkhaus und die Seilbahnstationen ausschließlich eine funktionale Erschließungsaufgabe erfüllt und im Gegensatz zur Hängebrücke, zum Zoo und zum Waldpark Königshöhe, keinen eigenständigen Aufenthaltswert besitzt. Es ist daher davon auszugehen, dass sich Besucher*innen dort nur für die zwingend erforderliche Zeit aufhalten werden. Die Anzahl der im Störfall anwesenden Personen wird gemessen an den voraussichtlich gleichzeitig in der Talstation / Mittelstation anwesenden Personen gegenüber den bereits vorhandenen Personen (Einwohnende Elberfeld-West, durchschnittlich 1.208 Zoobesuchende, Stadion als punktuelle Nutzung ausgenommen) im angemessenen Achtungsabstand weder prozentual (0,68 %) noch in absoluten Zahlen signifikant erhöht. Gerade bei den Parkhausnutzer*innen handelt es sich zum ganz überwiegenden Teil um Parkende, die sich auch ohne das Kombinationsbauwerk aus Talstation und Parkhaus im Störfall-Betriebsbereichs der Firma Bayer aufhalten würden; diese werden lediglich umverteilt. Bis vor einigen Jahren waren die Besucherzahlen des Zoos zudem ähnlich zu den prognostizierten Besucherzahlen der geplanten Seilbahn. Zwischen 2011 und 2019 wurden stetig mehr als 500.000 Zoobesucher*innen gezählt, bis die Zahlen aufgrund der Corona-Pandemie einbrachen.[29] Die zu erwartende Personenzahl wird folglich nicht erstmals im angemessenen Sicherheitsabstand der Firma Bayer erreicht.

Bei Maximalauslastung der Seilbahn können im Dauerbetrieb ca. 1.000 Personen pro Stunde und Richtung transportiert werden. Vorgesehen ist eine Einseilumlaufbahn mit Fahrzeugen (Kabinen) für je 10 Personen bei einer Fahrtgeschwindigkeit von max. 4,0 m/s auf der Strecke und ca. 0,2 m/s innerhalb der Stationen wobei ca. alle 40 Sekunden eine Kabine aus der Station abfahren soll. Für eine Fahrt von der Talstation über die Mittelstation bis zur Bergstation wird gem. aktuellen Planungsstand von einer Fahrtzeit von ca. acht Minuten ausgegangen. Die Fahrzeit von Einstieg Talstation bis Ausstieg Mittelstation beträgt nach dem aktuellen Planungsstand ca. vier Minuten. Der Aufenthalt der Personen im Störfall-Betriebsbereich ist damit von überschaubarer Dauer.

Dem gegenüber besteht eine dem Grunde nach anzunehmende Störfallbetroffenheit der Seilbahnnutzer*innen bzw. Parkhausbenutzenden. Im Rahmen der Gutachtenerstellung des TÜV Nord zu den angemessenen Sicherheitsabständen mit Detailkenntnissen nach KAS-18 wurden in Abstimmung mit der Fa. Bayer die störfallrelevanten Chemikalien / Stoffe ermittelt die im

[28] Montenius Consult (2025): Seilbahn Königshöhe und Hängeseilbrücke Wuppertal. Besuchsprognosen und Stellplatzberechnung

[29] https://www.zoo-wuppertal.net/3-zoo/besuchszahlen.htm

Werk eingesetzt werden oder eingesetzt werden dürfen. Hierbei kommt im Bezug zum Standort der geplanten Seilbahnstation mit Parkhaus den Stoffen Acrolein, Thionylchlorid und Chlor die maßgebliche Bedeutung zu.

Bei dem Stoff Acrolein handelt es sich um einen hochgiftigen Stoff, dem aufgrund seiner toxischen Eigenschaften der größte angemessene Sicherheitsabstand zukommt. Dieser wurde auf 850 m rund um den Betriebsbereich festgelegt. Der Stoff befindet sich derzeit aber nicht in Benutzung / Anwendung am Standort. Bei der Lage der Seilbahnstationen / Parkhaus innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes des Stoffes Acrolein handelt es sich folglich derzeit nur um eine theoretische Gefährdung. Relevant für die städtebaulichen Bewertung ist auch der tatsächliche Abstand zwischen der Betriebsgrenze (als ungünstigster Emissionsort) zur geplanten Nutzung. Je weiter der Abstand zwischen Betriebsgrenze und der empfindlichen Nutzung ist desto geringer können die Gefährdungen von Personen am Immissionsort sein. Auch wenn hier nicht gleichsam eine lineare Gefährdungsabnahme mit zunehmender Entfernung vorliegt, so kann doch zulässigerweise angenommen werden, dass in einem größeren Abstand zur Betriebsgrenze ein niedrigeres Gefährdungspotential vorliegt, als an der Betriebsgrenze selbst. Hierzu ist festzuhalten, dass die Talstation / Parkhaus ca. 300 m von der Betriebsgrenze entfernt ist. Die Mittelstation hingegen liegt in einer Entfernung von ca. 760 m schon fast am Rand des angemessenen Sicherheitsabstandes.

Hinzukommt, dass die Mittelstation topographisch mehr als 70 m oberhalb des Betriebsgeländes liegt und das Gelände aufgrund der vorhandenen Grünstrukturen eine hohe Rauigkeit aufweist, was sich auf die Konzentration der Stoffe mit zunehmender Entfernung zum Austrittspunkt auswirkt. Die Betroffenheit der Mittelstation könnte folglich insgesamt als gering einzuschätzen sein. Zur Bewertung der besonderen Höhensituation in Wuppertal wurde eine ergänzende Untersuchung durchgeführt, welche eine Ausbreitungsanalyse im dreidimensionalen Raum vorgenommen hat und zur ergänzenden Bewertung herangezogen wird. In dem Gutachten wurden die folgenden Szenarien untersucht:

SZ 1	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses Thionylchlorid
SZ1a	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses Thionylchlorid und Hydrolyse in Wasser
VSZ1a	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses mit Thionylchlorid und Reaktion mit der Luftfeuchtigkeit
SZ1b	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses Thionylchlorid im Gebäude
VSZ1b	Variante von SZ1b: Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses Thionylchlorid, Freisetzung im Gebäude; Verdampfen sowie Hydrolyse des Thionylchlorids mit der Luftfeuchtigkeit und Freisetzung über das Abluftsystem des Gebäudes
SZ2	Brandszenarium N-Methylpyrrolidon (NMP)
SZ3	Brandszenarium von Methanol mit Freisetzung des darin vorhandenen Chlorwasserstoffs
SZ4	Wasserstoffbehälter mit vollständigem Abriss des Anschlussstutzens
SZ5	Tankbrand von Toluol im Westen des Standortes

SZ6	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Fasses mit Acrolein
SZ7	Auslaufen eines am Betrieb angelieferten Gebindes mit Chlor

Der aktuelle Leitfaden KAS-18 (Kommission für Anlagensicherheit) sieht jedoch keine differenzierte Berechnung von Aufschlagpunkten in größerer Höhe vor. Hinsichtlich der Konvention wird eine ebene Ausbreitung bzw. gleiche Ausbreitung den Hang hinauf angenommen. Da die Seilbahn keine besondere vertikale Lage zum Betriebsbereich aufweist (anders als bei der Hängebrücke), werden für dieses Vorhaben zunächst konservativ die berechneten angemessenen Sicherheitsabstände aus dem Gutachten des TÜV Nord als maßgebend angenommen. Die Berechnung der dreidimensionalen Ausbreitungsszenarien unter Berücksichtigung der Höhenlage der Seilbahnstationen kann jedoch zur realistischeren Bewertung der Störfallbetroffenheit herangezogen werden. Dieses Spezialgutachten kam zu dem Ergebnis, dass die Mittel- und die Bergstation in keinem der untersuchten Szenarien und die Talstation lediglich in vier (SZ1a, SZ1b, SZ6, SZ7) untersuchten Szenarien eine Störfallbetroffenheit aufweist. Das Gutachten zeigt folglich ebenfalls, dass sich die Stoffe nicht bis auf unbestimmte Höhen ausbreiten und die tatsächliche Betroffenheit geringer ist, als aus der zweidimensionalen Betrachtung des Gutachtens des TÜV Nord hervorgeht. Die anzuwendende VDI-Richtlinie 3783 Blatt 1 (Ausbreitung von störungsbedingten Freisetzungen) befindet sich zudem derzeit in Überarbeitung. Zukünftig soll hiermit auch die Berechnung der Konzentrationsverteilung in Quellnähe, die Einbeziehung komplexer Hindernisse und mit geeigneten Windfeldmodellen und somit die Bestimmung der Konzentrationsverteilung in der Höhe möglich sein. Dies zeigt, dass die Berücksichtigung von Höhenlagen und Rauigkeiten der Geländeoberflächen fachlich anerkannt sind.

Es ergibt sich eine komplexe Bewertungssituation zwischen den angemessenen Störfallabständen nach KAS-18 für die drei genannten Stoffe, den unterschiedlichen Entfernungen der Projektplanung zum Betriebsbereich und der ergänzenden dreidimensionalen Betrachtung der stofflichen Ausbreitung in den Raum bzw. Höhe:

Stoff	**Abstand nach KAS-18**	**Betroffenheit nach KAS-18**	**Szenarien nach Störfallgutachten Störfallexperten**	**Betroffenheit nach Störfall-experten**	**Bewertung**
Acrolein	850 m	Talstation mit 300 m: Betroffen Mittelstation mit 760 m: betroffen	Szenario SZ6. Talstation: 1130 m Mittelstation: 1270 m	Talstation: betroffen Mittelstation: nicht betroffen	Relevante Betroffenheit im näheren Bereich des angemessenen Störfallabstandes nach KAS-18
Thionylchlorid	600 m	Talstation mit 300 m: betroffen	Szenario SZ1, SZ1a, VSZ1a, Talstation: 1130 m	Talstation: Betroffen	Die Talstation ist in beiden

		Mittelstation mit 760 m: nicht betroffen	Mittelstation: 1270 m Szenario SZ1b, VSZ1b Talstation: 1320 m Mittelstation: 1280 m	Mittelstation: nicht betroffen Talstation: betroffen Mittelstation: nicht betroffen	Gutachten betroffen
Chlor	550 m	Talstation mit 300 m: betroffen Mittelstation mit 760 m: nicht betroffen	Szenario SZ7.	Talstation: betroffen Mittelstation: nicht betroffen	Die Talstation ist in beiden Gutachten betroffen

Die Gutachten zeigen, dass die Talstation der geplanten Seilbahn durch einen Dennoch-Störfall betroffen sein kann. Die geplante empfindliche Nutzung tritt dabei nicht erstmalig an den Betriebsbereich heran. Des Weiteren zeigt das Gutachten der Störfallexperten, dass die im Bereich der Talstation der Seilbahn der Beurteilungswert für toxische Auswirkungen nach KAS-18 (ERPG-2, hilfsweise AEGL-2) bei drei Szenarien erreicht und überschritten werden kann. Dabei handelt es sich jedoch um Szenarien, bei denen die Expositionsdauer zwischen 2 und 13 Minuten liegt, also vergleichsweise kurzeitig ist. Des Weiteren werden die Stoffe Acrolein sowie Chlor derzeit nicht am Standort verwendet. Es verbleibt eine Gefährdung durch Thionylchlorid und dieses unter den konservativen Annahmen innerhalb der Gutachten.

Die vorgenannten Wahrscheinlichkeiten und Rahmenbedingungen sind nun in den städtebaulichen Kontext zu stellen und zu bewerten. Es ist dabei anerkannt, dass auch bei einer erkannten Störfallgefährdung eine Planung abwägungsgerecht sein kann. Auch wenn man davon ausgeht, dass Seilbahn und Kombinationsbauwerk ein Schutzobjekt i. S. d. Seveso-III-Richtlinie bzw. des § 50 BImSchG sind, so ist die Planung an der Stelle städtebaulich gerechtfertigt. Mit der Planung wird sich die Anzahl der betroffenen Personen im Abstandsbereich des Störfallbetriebsbereiches nur geringfügig erhöhen. Es handelt sich bei den Nutzern nicht überwiegend um einen besonders betroffenen Personenkreis (Kinder, pflegebedürftige Personen u.a.). Des Weiteren ist die Nutzung der Seilbahn ausschließlich zur Tageszeit vorgesehen, eine relevante Nutzung (Wechselhäufigkeit) des Parkhauses in den Nachtstunden liegt nicht vor. Die Planung wird die gegebene Gemengelage nicht wesentlich verändern und hat insbesondere auch keine Auswirkungen auf die Fa. Bayer als Betriebsbereich. Es handelt sich um eine unwesentliche Verschlechterung, welche zu keiner signifikanten Risikoerhöhung führt. Dieses soll aus nachstehenden Gründen hingenommen werden.

Wirtschaft und Tourismus

Die Seilbahn ist integraler bzw. wichtiger Baustein für das touristische Projekt Hängebrücke. Hiermit soll ein neuer touristischer Anziehungspunkt in der Stadt Wuppertal geschaffen werden. Zur Erschließung der Hängebrücke ist die Seilbahn unabdingbar. Auf Basis der erstellten Besucherprognosen (zwischen 579.000 und 599.000 Besucher*innen der Seilbahn und 662.000 Besucher*innen der Hängebrücke im fünften Betriebsjahr)[30] bieten die beiden Projekte großes Potential, den Tourismus und die Wirtschaft der Stadt nachhaltig zu stärken. Vor allem das Gastgewerbe, gastronomische Einrichtungen, der Einzelhandel und Kultureinrichtungen profitieren von zusätzlichen Tourist*innen. Auch ist davon auszugehen, dass zahlreiche Personen den Besuch der Seilbahn und der Hängebrücke mit einem Zoobesuch kombinieren und das Areal als Gesamtfreizeitanlage nutzen werden. Dies hat direkte, positive wirtschaftliche Effekte auf den Zoo und seine Gastronomie- und Einzelhandelsangebote. Es eröffnet der Stadt weitere Einnahmemöglichkeiten, die sie aufgrund der desolaten Haushaltslage zwingend benötigt, um ihre hoheitlichen Aufgaben zu erfüllen.

Verkehr / Emissionen

Das Zooviertel leidet bereits seit Jahrzehnten unter einem erhöhten Parkdruck. Viele der gründerzeitlichen Gebäude können aufgrund der Baustruktur keine privaten Stellplätze vorweisen. Veränderungen in den zudem als Denkmalbereich geschützten Siedlungsbereich sind nur eingeschränkt möglich. Hinzukommt, dass weder der Zoo noch das Stadion über eigene (Besucher-)Stellplatzflächen verfügen. Insbesondere an Spieltagen des WSV sowie an Wochenenden und Feiertagen kommt es daher zu einem extremen Parkdruck im Zooviertel. Die Errichtung der Talstation als Kombinationsbauwerk aus Parkhaus und Seilbahn soll dieser Situation teilweise Abhilfe schaffen. Gegenüber den derzeit knapp 204 verfügbaren Parkplätzen am Boettingerweg sollen durch das Parkhaus insgesamt etwa 450 bis 500 Stellplätze geschaffen werden. Hierdurch würden in Kombination mit einem Parkleitsystem und einem Bewohnerparkkonzept zudem Emissionen und auch Gefährdungen in den Wohnstraßen im Zooviertel reduziert.

Die Seilbahn stellt zudem ein umweltfreundliches Verkehrsmittel dar, welches der Luftreinhaltung zuträglich ist und gezielt dem Konzept dient, die geplante Hängebrücke ohne PKW anzubinden.

Planungsalternativen

Eine umfangreiche Alternativenprüfung kam zu dem Ergebnis, dass der Standort am Boettingerweg für die Talstation sowie die Seilbahn als Transportmittel alternativlos ist. Der Parkplatz ist der einzige Standort, auf welchem die Seilbahnstation ohne Überspannung des denkmalgeschützten Stadions errichtet werden kann und die Möglichkeit der Besucherentzerrung besteht. Außerdem stellt er die einzige Variante dar, bei welcher sich das Parkhaus unter Beachtung der bauordnungsrechtlichen Anforderungen zum Stellplatzbedarf realisieren lässt und so

[30] Montenius Consult (2025): Seilbahn Königshöhe und Hängeseilbrücke Wuppertal. Besuchsprognosen und Stellplatzberechnung

zur Minderung des Parkdrucks im Zooviertel beitragen kann. Eine Anbindung vom Zoo an die Königshöhe über alternative Verkehrsmittel – wie dem Bus- oder Radverkehr – ist aufgrund der geringen Förderkapazitäten im Verhältnis zu den prognostizierten Besucherzahlen, den Möglichkeiten der bestehenden Straßeninfrastruktur und der topographischen Anforderungen nicht sinnvoll möglich. Auch eine Errichtung der Seilbahn auf der Seite des Nützenberges oder der Ostseite des Kiesberges ist nicht möglich. Bei diesen Standorten würden Anbindungsmöglichkeiten an den ÖPNV fehlen, weshalb mehr Seilbahnbesucher*innen mit dem PKW anreisen müssten. Außerdem fehlt es teils an geeigneten Grundstücken und der Wuppertaler Zoo würde nicht mehr von der Planung profitieren.

Inklusion

Während der angedachte Standort für die Talstation bei etwa 145-149 m ü. NHN liegt, befindet sich der geplante Standort der Mittelstation bereits bei etwa 210 m ü. NHN. Bis zur Bergstation steigt das Gelände weiter bis auf etwa 280 m ü. NHN. Insgesamt sollen mithilfe der Seilbahn folglich fast 135 Höhenmeter überwunden werden. Die Seilbahn wird ein barrierefreies Transportmittel darstellen, welches auch mobilitätseingeschränkten Personen ermöglicht die Königshöhe ohne größere Anstrengungen zu erreichen. Darüber hinaus soll durch einen Ausgang der Mittelstation in den Zoo die Möglichkeit bestehen den Zoo „bergab“ zu besuchen. Dies stellt insbesondere für Familien mit Kindern sowie mobilitätseingeschränkte Personen eine erhebliche Erleichterung dar, da auch das Gelände im Zoo topographisch herausfordernd ist. Die Mittelstation wird sich hier am annährend höchsten Punkt befinden. Die pädagogische Wirkung des Zoos als Lern- und Erfahrungsort und Naherholungsgebiet wird somit für eine größere Bevölkerungsgruppe zugänglich gemacht.

BUGA als wichtiges Projekt für die Stadt Wuppertal

Die Seilbahn ist Teil des Veranstaltungskonzeptes der Bundesgartenschau 2031 (BUGA) und damit des derzeit wichtigsten Stadtentwicklungsprojektes der Stadt Wuppertal. Die BUGA ermöglicht den Zugang zu zahlreichen Förderprogrammen, Stadtentwicklungsprojekten, bewirkt öffentliche und private Investitionen und zieht überregional Besucher*innen an, die das Image der Stadt verbessern. Die Seilbahn ist dabei eines der zentralen Infrastrukturprojekte und soll den Hauptzubringer zu dem Leuchtturmprojekt der BUGA – der Hängebrücke – darstellen. Die beiden Projekte sind eng verknüpft und die Umsetzung von lediglich einem der beiden Vorhaben ist nicht realisierbar. Der Wegfall des Projektes würde durch die Gefährdung der Hauptattraktionen folglich zu einem erheblichen Bruch im Gesamtkonzept der Bundesgartenschau führen und einen enormen Imageschaden nach sich ziehen.

Wie zuvor beschrieben, ist die tatsächliche Gefährdung als gering einzuschätzen. Durch die Planung kommt es zu keiner größeren Risikoerhöhung, so dass die sozioökonomischen Belange für das Vorhaben überwiegen. Im vorliegenden Fall ist eine Unterschreitung der angemessenen Sicherheitsabstände demnach vertretbar.

Darüber hinaus ist im Genehmigungsverfahren ein umfangreiches Sicherheits- und Evakuierungskonzept vorzulegen, welches die Lage der Tal- und Mittelstation im angemessenen Sicherheitsabstand der Firma Bayer berücksichtigen soll. Auch bauliche Schutzmaßnahmen, wie

Detektoren oder Alarmierungssysteme sind vor diesem Hintergrund denkbar. Ein entsprechender Hinweis wird im Bebauungsplan aufgenommen.

7 Planinhalte

7.1 Seilbahnstation (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Im Bereich der Tal-, Mittel- und Bergstation sollen im Flächennutzungsplan die Stationsstandorte durch ein S-Symbol dargestellt werden. Da die Stationen andere Nutzungen überlagern, sollen diese nicht als flächige Darstellung in den Flächennutzungsplan eingetragen werden.

Der Bereich der Talstation wird derzeit als Fläche für den überörtlichen und örtlichen Verkehr sowie als Anlage für den ruhenden Verkehr mit überörtlicher Bedeutung dargestellt. Die Fläche wird um das Symbol für die Seilbahnstation ergänzt. Die Talstation ist als Kombinationsbauwerk aus Seilbahnstation und Parkhaus geplant. Der Parkplatz am Boettingerweg stellt derzeit eine öffentliche und gebührenfreie Parkfläche dar, welche unter anderem von Zoobesuchenden, Anwohnenden sowie der TAW genutzt wird. Das Zooviertel leidet dabei bereits seit Jahrzehnten unter einem erhöhten Parkdruck, da viele der denkmalgeschützten Gebäude aufgrund ihrer Entstehungszeit keine Stellplätze vorweisen (können). Hinzu kommen insbesondere in den Sommermonaten Zoobesuchende. Da der Wuppertaler Zoo keine eigenen Stellplatzflächen vorweisen kann, nutzen viele der Zoobesuchenden die Parkplatzfläche am Boettingerweg oder den öffentlichen Straßenraum im Zooviertel. Die Parkplatzsituation geht demnach auch zulasten des Zoos, da insbesondere Familien mit Kindern oder mobilitätseingeschränkte Personen auf ein ausreichendes Stellplatzangebot in der Umgebung des Zoos angewiesen sind. Punktuell – an Spieltagen des Wuppertaler Sportvereins (WSV) – kommen zudem Stadionbesucher*innen hinzu. Derzeit befinden sich auf der Fläche etwa 140 Stellplätze – in dem Parkhaus sollen zukünftig zwischen 450 und 500 Stellplätze realisiert werden.

Nach derzeitigem Planungsstand ist Parken vorrangig auf den unteren vier Etagen der Talstation vorgesehen. Auf den oberirdischen Etagen fünf, sechs und acht ist teilweise Parken und teilweise die Seilbahnnutzung vorgesehen. Daneben sind in dem Gebäude auch Fahrradabstellflächen, die Gebäudetechnik sowie die Betriebsräume der Seilbahn unterzubringen. Die Seilbahn soll aus der sechsten Etage der Talstation ausfahren. Auf dieser Etage sowie in den beiden darüber befindlichen Etagen ist außerdem die Garagierung der Seilbahnkabinen geplant. Die Ausfahrt der Seilbahn befindet sich südöstlich Richtung Zoogelände. Insgesamt soll das Gebäude über acht oberirdische Etagen verfügen. Die sich direkt vor der Ein- und Ausfahrt befindlichen beiden Seilbahnstützen sollen ebenfalls innerhalb der Verkehrsfläche errichtet werden.



Abbildung 35: Mögliche Gestaltung der Talstation[31]

Die Mittelstation ist im Bereich der Samba-Trasse (dargestellt als örtlicher Hauptradweg) und des Löwengeheges (dargestellt als SO10 Erholung, Freizeit, Sport) vorgesehen. Die vorhandenen Nutzungen sollen auch hier bestehen bleiben, sodass der Bereich ebenfalls lediglich um das Seilbahnstations-Symbol ergänzt werden soll. Die Mittelstation soll sich aufgeständert mindestens 4 m oberhalb der Samba-Trasse befinden. Die Mittelstation ist erforderlich, da die Seilbahn an dieser Stelle nordöstlich Richtung Bergstation umgelenkt wird. Außerdem soll sie einen Ein- und Ausgang in den Zoo besitzen und damit einen Zoobesuch ausgehend vom höchsten Punkt ermöglichen. Vorgesehen ist ein einfaches Stationsbauwerk.



Abbildung 36: Mögliche Gestaltung der geplanten Mittelstation[32]

[31] Moja Design
[32] Moja Design

Die Darstellung der Bergstation überlagert sich mit der Darstellung des Waldes. Da die Bergstation im größeren Waldzusammenhang jedoch nur eine untergeordnete bauliche Anlage darstellt, läuft die Errichtung der übergeordneten Zielsetzung des Flächennutzungsplanes und damit der Darstellung einer größeren zusammenhängenden Waldfläche jedoch nicht zuwider. Die Bergstation ist als einfaches Stationsbauwerk geplant. In diesem Bereich drehen die Seilbahngondeln und fahren zurück in Richtung Talstation. Neben dem Stationsbauwerk sollen auf der Verkehrsfläche auch Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden. Um den Zugang zur Station zu regulieren, sind zudem Vereinzelungsanlagen erforderlich. In dem Bereich zwischen dem Stationsgebäude und dem Erbslöhweg sind außerdem Aufstellbereiche für die Besuchenden vorgesehen.



Abbildung 37: Mögliche Gestaltung der Bergstation[33]

7.2 Seilbahntrasse (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

Die Seilbahntrasse wird entsprechend des geplanten Verlaufes als Seilbahn gemäß PlanZV (Planzeichen 5.2.3.) dargestellt. Innerhalb des Trassenverlaufes sind zehn Seilbahnstützen zu errichten über welche die Seilbahntrasse geführt wird. Insgesamt hat die Trasse somit eine Länge von ca. 1.100 m. Fünf Stützen sind Ein- und Ausfahrtsstützen in die Stationen und fünf Stützen sind freistehend. Die Seilbahntrasse verläuft dabei in bis zu 63 m Höhe oberhalb des Zoos. Der Trassenverlauf wurde dabei so gewählt, dass die teils denkmalgeschützten Mammutbäume im Zoo erhalten bleiben können.

[33] Moja Design

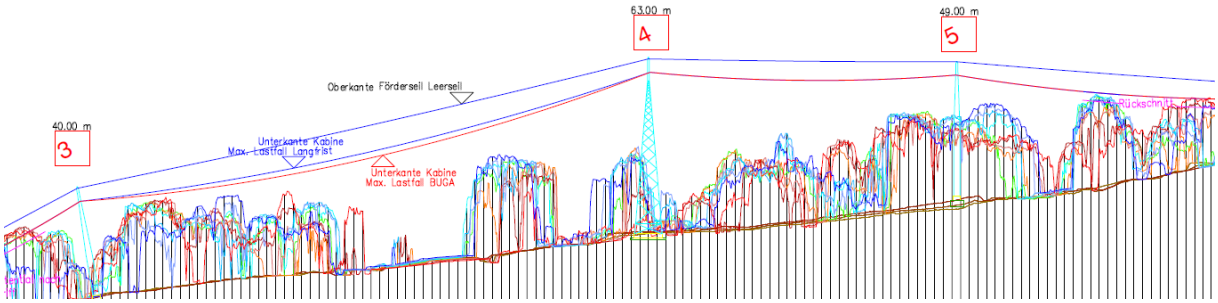


Abbildung 38: Seilbahntrasse im Teilabschnitt Zoo[34]

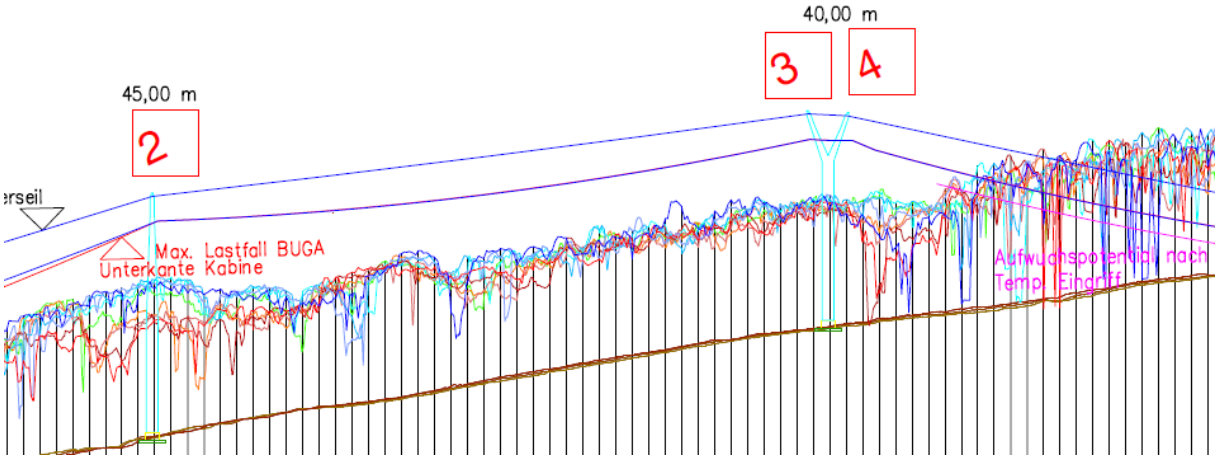


Abbildung 39: Seilbahntrasse im Teilabschnitt Wald[35]

8 Städtebauliche Kenndaten

Da durch die Flächennutzungsplanänderung keine flächigen Darstellungen in den Flächennutzungsplan eingefügt werden, können keine städtebaulichen Kenndaten erstellt werden.

9 Umweltbericht

(siehe separate Anlage)

10 Kosten und Finanzierung

Die Gutachtenkosten werden durch die BUGA Wuppertal 2031 gGmbH getragen.

Die Kosten für den Bau und Betrieb der Seilbahn inklusive Parkhaus sollen durch einen privaten Betreiber getragen werden.

[34] Seilbahnprofi, Ingenieurbüro Schweiger
[35] Ebd.

11 Gutachten und Normen

Integrierte Landschaftsplanung Pieper, BUGA Wuppertal 2031, Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Talstation und Seilbahn –, Fachbeitrag Artenschutz, Januar 2026

Integrierte Landschaftsplanung Pieper, BUGA Wuppertal 2031, Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Talstation und Seilbahn –, Fachbeitrag Artenschutz Stufe 2, Oktober 2026

Montenius, Besuchsprognose und Stellplatzberechnung Wuppertal, November 2025

Konzept dB plus GmbH, Schalltechnisches Gutachten Bebauungsplan 1257 „BUGA 3 – Talstation und Seilbahn“ Wuppertal, Oktober 2026

Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz, Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW, August 2021

Mobildenker GmbH, Parkraumuntersuchung für die Bundesgartenschau 2031 in Wuppertal, Oktober 2025

TÜV Nord, Gutachten zur Verträglichkeit von Störfall-Betriebsbereichen im Stadtgebiet Wuppertal unter Gesichtspunkten des § 50 BImSchG bzw. des Art 13 der Seveso-III-Richtlinie – Ermittlung des angemessenen Abstandes nach Leitfaden KAS 18 (Aktualisierung des Gutachtens von 2014), Juni 2024

Störfallexperten, Berechnung der Auswirkungen von Störfallszenarien. Seilbahn Bundesgartenschau, September 2026

Ingenieursgesellschaft für Geotechnik Wuppertal mbH (IGW) Pulsfort und Partner, Geotechnischer Vorbericht zu den Untergrundverhältnissen im Bereich der geplanten Fußgänger-Hängebrücke „Wupperpforte“ in Wuppertal-Elberfeld, April 2023

Lohmeyer GmbH, Kaltluftsimulation B-Plan 1294 „BUGA 2 / Hängebrücke“ und B-Plan 1257 „BUGA 3 / Talstation und Seilbahn“, September 2026

Bernard Gruppe ZT GmbH, Verkehrsuntersuchung B-Pläne Seilbahn (1257) & Hängebrücke (1294), Oktober 2026