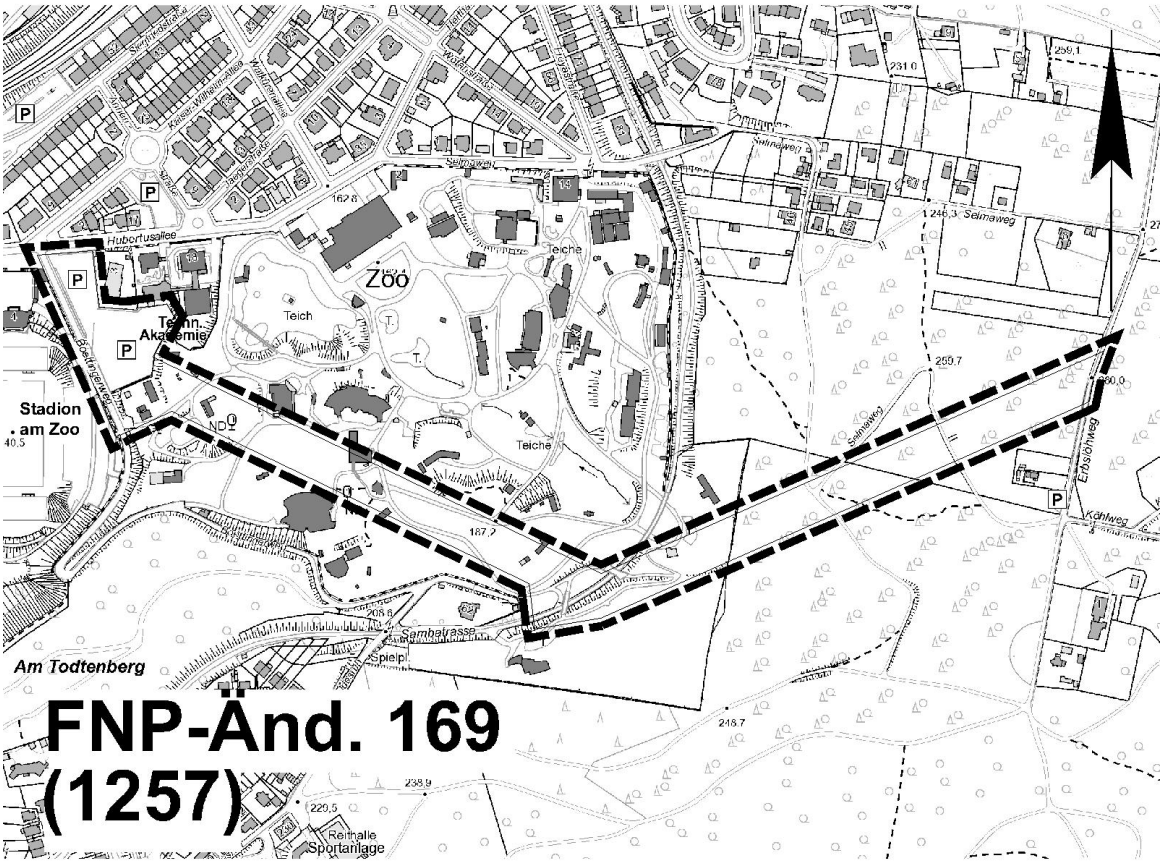
WÜRDIGUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN

Flächennutzungsplanänderung 169 – Seilbahn –

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



Stand 10.2026
Veröffentlichungsbeschluss

Würdigungsvorschläge zu den bis zur Veröffentlichung der Planung vorgebrachten Stellungnahmen

1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	**Datum**
Aus Gründen des Datenschutzes werden keine Namen genannt. Die Anregungen sind nach Themenblöcken in den Kapiteln 1.1 bis 1.09 zusammengefasst.	
Stellungnahmen	
Öffentliche Bürgerdiskussion	04.06.2025 17.06.2025 03.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	04.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	04.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	14.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	07.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	07.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	07.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	15.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	13.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	20.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	28.07.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	07.06.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	23.10.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	26.10.2025
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	30.01.2026
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	31.01.2026
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	12.02.2026
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	20.02.2026

Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	05.03.2026
Schriftliche Stellungnahme eines Bürgers/einer Bürgerin	10.05.2026
2. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom 27.01.2025 bis einschließlich 28.02.2025	
Stellungnahmen	
<u>mit planungsrelevanten Hinweisen:</u>	
2.1 NABU Stadtverband Wuppertal	28.02.2025
2.2 BUND-Kreisgruppe Wuppertal	27.02.2025
2.3 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland	26.02.2025
2.4 WSW Energie & Wasser AG	05.02.2025
2.5 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen	24.02.2025
2.6 Geologischer Dienst NRW	27.02.2025
2.7 Bergische Industrie- und Handelskammer	27.02.2025
2.8 Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen	11.09.2026
<u>ohne planungsrelevante Hinweise:</u>	
PLEdoc GmbH	24.01.2025
GasLine	24.01.2025
Wirtschaftsförderung Wuppertal	30.01.2025
Westnetz GmbH	14.02.2025
Thyssengas GmbH	07.02.2025
Bezirksregierung Düsseldorf, Kampfmittelbeseitigungsdienst	12.02.2025
Wupperverband	26.02.2025
Bezirksregierung Düsseldorf	04.03.2025
LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Abteilung Denkmalschutz / Praktische Bodendenkmalpflege	05.03.2025

Anhang 1: Protokoll zur Bürgerdiskussion am 04.06.2025

Anhang 2: Protokoll zur Bürgerdiskussion am 17.06.2025

Anhang 3: Protokoll zur Bürgerdiskussion am 03.07.2025

INHALTSVERZEICHNIS

1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB 1
1.1 Stationsgebäude und Stützen 1
1.1.1 Talstation 1
1.1.2 Mittel- und Bergstation 2
1.1.3 Seilbahnstützen und Seilbahntyp 3
1.2 Betriebskosten und Betreibermodell 4
1.3 Verkehr und Parken 4
1.3.1 Parken 4
1.3.2 ÖPNV 6
1.3.3 Fahrrad- und Fußverkehr 7
1.3.4 Übergeordnete verkehrliche Situation 7
1.4 Sicherheit 8
1.5 Planverfahren und Planrechtfertigung 9
1.5.1 Räumlicher Geltungsbereich / Gesamtbetrachtung 9
1.5.2 Informelle Informationsveranstaltungen 10
1.5.3 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung 11
1.5.4 Machbarkeitsstudie 14
1.5.5 Veröffentlichung 15
1.5.6 Zeitplan und Klageverfahren 15
1.5.7 Planrechtfertigung 16
1.6 Variantenprüfung 17
1.7 Natur und Umwelt 20
1.7.1 Umweltbericht 20
1.7.2 Klima 21
1.7.3 Ausgleichsmaßnahmen 23
1.7.4 Nachhaltigkeit 25
1.7.5 Schneisen-Bildung 26
1.7.6 Befreiungen Beirat der Unteren Naturschutzbehörde 27
1.7.7 Durchforstungsmaßnahmen und Baugrunduntersuchung 28
1.7.8 Erholungsräume 30

1.8 Immissionsschutz 30
1.9 Besucheraufkommen 34
2. Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom 27.01.2025 bis einschließlich 28.02.2025 34
2.1 NABU Stadtverband Wuppertal, 28.02.2025 34
2.1.1 Planrechtfertigung und Verkehrsbedarfsplanung 34
2.1.2 Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit 35
2.1.3 Klima 46
2.1.4 Alternativenprüfung 46
2.1.5 Öffentlichkeitsbeteiligung 46
2.1.6 Verkehr 47
2.1.7 Schutzgut Mensch 48
2.1.8 Boden und Wasser 56
2.1.9 Städtebauliche Integration und Denkmalschutz 57
2.1.10 Raumplanung 58
2.2 BUND-Kreisgruppe Wuppertal, 27.02.2025 58
2.3 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 26.02.2025 59
2.4 WSW Energie & Wasser AG, 05.02.2025 64
2.5 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, 24.02.2025 65
2.6 Geologischer Dienst NRW, 27.02.2025 66
2.7 Bergische Industrie- und Handelskammer 66
2.8 Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK), 11.09.2026 67
Anhang 1: 69
Anhang 2: 78
Anhang 3: 92

1. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

1.1 Stationsgebäude und Stützen

1.1.1 Talstation

Es wird sich nach dem vorgesehenen Qualifizierungsverfahren erkundigt. Bei der Planung sollten Dach- und Fassadenbegrünungen mitgedacht werden, auch um eine Vereinbarkeit mit dem Denkmalschutz herzustellen.

Innerhalb der Talstation sei bis zum Bahnsteigniveau ein Höhenunterschied von 17 m zu überwinden. Es wird gefragt, wie viele Stockwerke die Talstation haben soll, welche Nachhaltigkeitsstandards angesetzt werden und was mit dem Gebäude nach der Bundesgartenschau (BUGA) geschehe. Die Errichtung von Aufzügen, welche auf allen Etagen halten, würde nicht ausreichen, um alle Personen zum Seilbahneinstieg zu befördern – hierzu seien zusätzliche „Express-Aufzüge“ erforderlich, welche die Seilbahnstation direkt anfahren. Bei einem ebenerdigen Einstieg in die Talstation würde die erforderliche Aufzugfahrt entfallen, damit wären insgesamt weniger Aufzüge erforderlich. Zudem sei die Seilbahn so schneller mit dem ÖPNV zu erreichen und es könnten die vorhandenen Toiletten am Boettingerweg genutzt werden. An einem guten Tag wären bis zu 3.000 Seilbahnbesucher*innen pro Stunde zu erwarten, für welche große Aufstellflächen und zahlreiche Toiletten benötigt würden. Es wird vorgeschlagen, ein höheres, jedoch schmaleres Parkhaus im südlichen Bereich des Parkplatzes am Boettingerweg zu errichten und die Seilbahnstation getrennt davon vor der Gastronomie. In den Untergeschossen solle Parkraum sowie Toilettenanlagen entstehen, im Erdgeschoss könne eine Eingangssituation mit Aufstellflächen sowie Haltebereiche für Busse geschaffen werden. Aufgrund der Topographie wären Richtung Osten zwei weitere Geschosse möglich, auf denen unter anderem ein Spielplatz für Kinder und Jugendliche entstehen könne. Auf den Etagen eins bis sieben sollen Pkw- und Fahrradstellplätze realisiert werden. Eine Trennung des Seilbahngebäudes und des Parkhauses wird seitens des Bürgers daher als sinnvoll erachtet.

Würdigungsvorschlag zu 1.1.1: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren soll ein Qualifizierungsverfahren mit dem zukünftigen Seilbahnbetreiber durchgeführt werden. Bestimmte Gestaltungselemente sollen darüber hinaus auch bereits im Bebauungsplan festgesetzt werden. Dazu zählen insbesondere Dach- und Fassadenbegrünung.

Aufgrund der festgesetzten maximalen Gesamthöhe von 24 m (169 m ü. NHN), ist es möglich die Talstation mit acht Obergeschossen zu errichten. Das Gebäude wird dauerhaft geplant und bleibt auch nach der BUGA bestehen.

Eine genaue Ausgestaltung der Talstation sowie die Anzahl der Aufzuganlagen wird erst mit der Ausführungsplanung vorliegen und nicht im Rahmen des Bauleitplanverfahrens geregelt. Die Steuerung der Besucher*innen wird dabei jedoch eine wichtige Rolle spielen. Eine Trennung der Seilbahnstation und des Parkhauses mit einer ebenerdigen Errichtung der Seilbahnstation wird insbesondere aufgrund des erhöhten naturschutzfachlichen Eingriffes nicht vorgenommen. Ohne Erhöhung des Bahnsteigniveaus würde eine Schneise

im Altbaumbestand des Zoos entstehen. Dies ist auch aus ökologischen / Artenschutzgründen abzulehnen. Außerdem wäre durch die Notwendigkeit mehrerer Ausfahrtsstützen mit Konflikten bezüglich der Lärmimmissionen zu rechnen.

Innerhalb der Talstation sollen Sanitäranalagen vorgesehen werden. Daneben wird geprüft, ob die denkmalgeschützten öffentlichen Toiletten im Bereich des Stadions saniert werden können sowie, ob die Stadion-Toiletten für den Zeitraum der BUGA genutzt werden können.

Entgegen der Annahme des Bürgers ist an guten Tagen nicht mit 3.000 Seilbahnbesucher*innen in der Stunde zu rechnen. 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 Personen gleichzeitig im Kernbereich der Seilbahn und der Brücke anwesend.[1] 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, so dass die angedachten Stellplätze und Toiletten als ausreichend erachtet werden.

Die Errichtung eines höheren Parkhauses ist aus denkmalpflegerischer Sicht nicht möglich, da die Talstation die denkmalgeschützten Gebäude nicht überragen darf. Würde die Seilbahnstation vor der Gastronomie errichtet und das Parkhaus getrennt davon im südlichen Bereich des Boettingerwegs, müsste die Seilbahn das Parkhaus überspannen. Dies ist auf der kurzen Distanz nicht möglich. Aufstellflächen für die Besuchenden werden auf dem nördlichen Grundstück (Flurstück 23) vorgesehen. Außerdem sollen auch in den Etagen, in welchen sich die Seilbahnstation befindet Aufstellflächen für Besucher*innen vorgesehen werden.

1.1.2 Mittel- und Bergstation

Ein Bürger fragt nach der Höhe und Lage der Berg und Mittelstation. Ein weiterer Bürger möchte wissen, ob ein Umstieg an der Mittelstation notwendig sein wird und ob hier ein Ein-/Ausgang in den Zoo vorgesehen ist, damit dieser bergab besucht werden kann. Ein anderer Bürger erkundigt sich zudem, ob es von der Mittelstation eine Anbindung an die Samba-Trasse geben und Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen werden.

Würdigungsvorschlag zu 1.1.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Da sich die Mittelstation oberhalb der Samba-Trasse befindet, welche eine wichtige Radwegeverbindung Wuppertals darstellt und auch zukünftig als solche fungieren soll, wird die Höhenlage der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Seilbahn

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

Mittelstation“ (im Bebauungsplan mit „C“ bezeichnet) gem. § 9 Abs. 3 BauGB festgesetzt sowie die maximale Gebäudehöhe gem. § 18 BauNVO. Die beiden Angaben orientieren sich an der voraussichtlichen Ober- und Unterkante des Gebäudes. Die maximale Gebäudehöhe wird daher auf 240 m ü. NHN und die Höhenlage auf mindestens 213 m ü. NHN festgesetzt. Damit befindet sich die Mittelstation mindestens 4 m oberhalb der Samba-Trasse. Bezugspunkte sind die beiden Brücken, welche vom Zoogelände über die Samba-Trasse führen. Ein Umstieg ist nicht erforderlich – die Seilbahn ermöglicht eine Durchfahrt von der Tal- zur Bergstation. An der Mittelstation sind Ein- und Ausgänge in den Zoo vorgesehen, um es Besucher*innen sowohl zu ermöglichen, den Zoo bergab zu besuchen, als auch von dem Zoo aus direkt zurück zur Talstation (Parkhaus) oder auf die Königshöhe zu gelangen. Die Festsetzung des Bebauungsplanes ermöglicht grundsätzlich die Errichtung eines Direktzuganges von der Samba-Trasse zur Mittelstation. Die tatsächliche Umsetzung soll in den Verhandlungen mit dem Konzessionsnehmer besprochen werden. Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit der Umsetzung durch die Stadt Wuppertal.

Die Bergstation soll an den Erbslöhweg auf der Königshöhe anbinden und hier ebenerdig errichtet werden. Das Bahnsteigniveau soll sich hier auf 281 m ü. NHN und die Dachoberkante auf 289 m ü. NHN befinden. Um leichte Abweichungsmöglichkeiten zu gewährleisten wird im Bebauungsplan eine maximale Gebäudehöhe von 290 m ü. NHN festgesetzt.

1.1.3 Seilbahnstützen und Seilbahntyp

Es wird erfragt, welche Dimensionierung die Seilbahnstützen im Zoo haben werden, welcher Seilbahntyp vorgesehen sei und welche Größe die Gondeln haben werden.

Würdigungsvorschlag zu 1.1.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die ersten beiden Stützen, die sich direkt hinter der Ausfahrt aus der Talstation befinden sollen, haben eine voraussichtliche Höhe von 20 m, die dritte Seilbahnstütze soll eine Höhe von 40 m, die vierte Stütze 63 m, die fünfte Stütze 49 m und die sechste Stütze, welche sich vor der Einfahrt in die Mittelstation befindet soll, eine Höhe von 21 m haben. Die Dimensionierungen wurden so gewählt, dass die Seilbahn über die Kronen der Altbaumbestände im Zoo hinweggeführt werden kann und keine Baumfällungen oder Eingriffe in die Kronenbereiche notwendig sind. Die Stütze 4 ist die Einzige, welche aufgrund ihrer Höhe in Fachwerkbauweise geplant wird, während die übrigen als Rundrohrstütze errichtet werden sollen. Dabei handelt es sich jedoch lediglich um eine Vorplanung – Abweichungen in der Ausführungsplanung sind möglich.

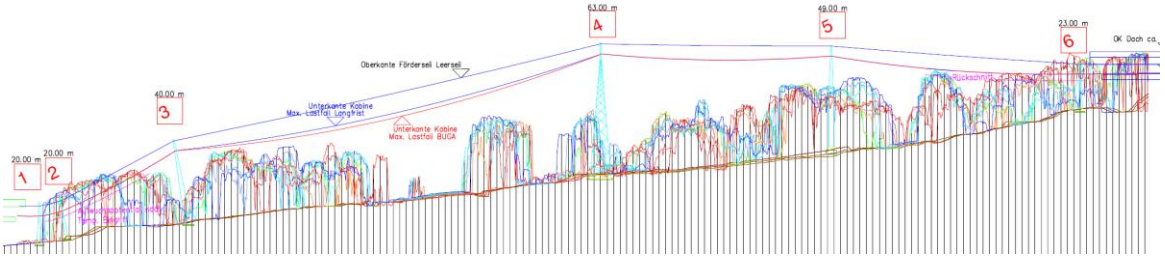


Abbildung 1: Seilbahnstützen im Bereich des Zoos[2]

Geplant ist eine 10er-Gondel-Einseilumlaufbahn (s. auch 2.3.4). Demnach können zehn Personen in einer Kabine transportiert werden. Zu Spitzenzeiten während der BUGA

[2] Ingenieurbüro Schweiger

können bis zu 2.000 Personen pro Stunde und Richtung befördert werden. Die maximale Fördergeschwindigkeit läge bei 4 Metern in der Sekunde (m/Sek.). Nach der BUGA soll die Förderkapazität auf 1.000 Personen pro Stunde und Richtung reduziert werden.

1.2 Betriebskosten und Betreibermodell

Ein Bürger merkt an, dass die Betriebskosten des Parkhauses ebenso wie die Betriebskosten der Seilbahn anteilig in die Eintrittspreise des Zoos einfließen würden. Wenn jedoch selbstständige Parkgebühren erhoben würden, müssten diese zumindest kostendeckend sein und es sei dafür zu sorgen, dass das Parkhaus nicht durch kostenfreie oder günstigere Parkplätze in der Umgebung konkurrenziert würde. Gebührenpflichtiges Parken im Zooviertel dürfe die Parkgebühren des Parkhauses nicht unterschreiten. Da im städtischen Haushalt keine Gelder für die Realisierung des Projektes vorgesehen seien, hinge die Umsetzung vom Betreiber ab. Dies führe zu finanziellen Unsicherheiten. Ein weiterer Bürger merkt an, dass die Stadt das Geld besser für Soziales und Kulturelles verwenden könne.

Ein anderer Bürger bittet um nähere Informationen zum Betreiber, da er gehört habe, dass dieser den Bau und die Kosten übernehme. Fraglich sei dabei, wie lange der Betreiber von der Seilbahn profitiere. Außerdem wird gefragt, inwieweit man dem Betreiber Vorgaben zur Barrierefreiheit machen könne.

Würdigungsvorschlag zu 1.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Betriebskosten der Seilbahn werden nicht anteilig in die Eintrittsgelder des Zoos einfließen. Der Bau und Betrieb der Seilbahn sollen finanziell durch den privaten Betreiber getragen werden. Für die Stadt Wuppertal ergeben sich folglich keine finanziellen Risiken. Regelungen über die Erhebung von Parkgebühren sind nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens.

Die Erstellung von wirtschaftlichen Konzepten obliegt dem oder der Betreiber*in. Der Konzessionszeitraum ist dabei Teil der Verhandlungsvergabe und wird nicht im Zuge des Bauleitplanverfahrens geregelt.

Gem. § 49 Abs. 2 BauO NRW müssen öffentlich zugängliche bauliche Anlagen barrierefrei errichtet werden – dies gilt folglich auch für die geplanten Stationsbauwerke.

Mittels des hier vorliegenden Bebauungsplanverfahrens werden ausschließlich die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ermöglichung der Seilbahntrasse samt zugehöriger Bauwerke sowie Parkhaus in Kombination mit der Talstation geschaffen. Regelungen zu fiskalischen Themen wie Parkgebühren und Betriebskosten sowie bauordnungsrechtlichen Themen wie Barrierefreiheit sind nicht Gegenstand von Festsetzungen in Bebauungsplänen.

1.3 Verkehr und Parken

1.3.1 Parken

Es wird vorgeschlagen im Zuge des Bauleitplanverfahrens eine Festsetzung für Bewohnerparkzonen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zu schaffen. Außerdem wird gefragt, wo

Parkplatzflächen für Reisebusse und Zoobesuchende vorgehalten werden. Die Verkehrssituation im Zooviertel sei sehr chaotisch und der Parkdruck bereits im Ist-Zustand sehr hoch. Daher sei besonders die Zu- und Abflussregelung zur Talstation wichtig. Außerdem wird angeregt, dass die verkehrliche Situation auch über den Zeitraum der BUGA hinaus zu regeln sei und Parksuchverkehre verhindert werden müssten.

In der Alternativenprüfung zum Bebauungsplan würde erläutert, dass die Errichtung eines Parkhauses auf der Fläche an der Kornstraße aufgrund der Entfernung nicht sinnvoll sei. Gleichzeitig wurde betont, dass das Parkhaus nicht dem Besucherverkehr der BUGA dienen solle, sondern dem Dauerbetrieb. Aus der Machbarkeitsstudie ginge allerdings hervor, dass für das Besucheraufkommen keine neuen Parkplätze gebaut würden. Dies sei zentraler Bestandteil der Bewerbungsunterlagen zur BUGA gewesen. Aus der Ausschreibung für das Gesamtmobilitätskonzept zur BUGA „BUGA in MoVe“ ginge nun jedoch hervor, dass die Kornstraße doch ein potentieller Standort für ein Parkhaus sei. Da es sich hierbei derzeit lediglich um eine ebenerdige Parkplatzfläche handle, seien mit dem Bau des Parkhauses zusätzliche Flächenversiegelungen verbunden. Die Rückkehr zur Denkweise eines „Auto-first“-Ansatzes stünde im direkten Widerspruch zum Leitbild einer nachhaltigen Bundesgartenschau.

Würdigungsvorschlag zu 1.3.1: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nach § 9 Abs. 1 BauGB können zwar Flächen für das Parken festgesetzt werden, die Festlegung von Bewohnerparkzonen ist jedoch eine straßenverkehrsrechtliche Regelung, welche nicht über den Bebauungsplan gesteuert werden kann. Zudem erfasst der Geltungsbereich keine Bereiche, in denen Bewohnerparkzonen vorgesehen werden könnten. Die Maßnahme soll jedoch umgesetzt werden – hierzu sind im Anschluss an das Planverfahren weitere Untersuchungen und politische Beschlüsse durch die zuständigen Gremien erforderlich.

In Vorbereitung der BUGA-Planungen 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. 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.[3] Die Untersuchung zeigt, dass die Auslastung der Parkplatzflächen im Zoo bereits durch die Anwohnenden sehr hoch ist und insbesondere tagsüber sowie an Wochenenden zahlreiche abgestellte Fahrzeuge von Externen hinzukommen.[4]

Die Parkverkehre sollen von der B228 abgehend direkt über die Hubertusallee und den Boettingerweg in das vorgesehene Parkhaus geleitet und gezielt aus dem Zooviertel herausgehalten werden. Um darüber hinaus Parksuchverkehre im Zooviertel zu vermeiden

[3] Mobildenker GmbH (2025): Parkraumuntersuchung für die Bundesgartenschau 2031 in Wuppertal
[4] Ebd.

sind Bewohner*innen-Schutzkonzepte, wie beispielsweise Anwohnerparken angedacht. Genaue Maßnahmen sollen dabei aus dem Gesamtmobilitätskonzept zur BUGA hervorgehen. Insgesamt soll die verkehrliche Belastung in dem Zooviertel durch das gezielte Leiten der Verkehre dauerhaft gemindert werden.

Für den Veranstaltungszeitraum der BUGA werden die Verkehre vorwiegend im Bereich Vohwinkel gesammelt und Shuttle-Busse zur Verfügung gestellt. Die genaue Ausgestaltung der Verkehre während der BUGA erfolgt dabei im Zuge des Gesamtmobilitätskonzeptes zur BUGA und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Bauleitplanung.

Der Standort Kornstraße wurde als möglicher Parkhausstandort für die Seilbahn untersucht (s. Anlage 05). Aufgrund der großen Entfernung zur Talstation ist der Standort jedoch nicht geeignet und kann die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an den Stellplatznachweis nicht erfüllen. Der Standort kommt jedoch für ein weiteres Parkhaus als Rückfallebene in Betracht. Die Errichtung von mehrgeschossigem Parken stellt gegenüber einer ebenerdigen, offenen Parkplatzfläche eine nachhaltigere und besserer Flächenausnutzung dar, da auf gleicher Fläche deutlich mehr Stellplätze angeboten werden können. Zusätzliche Flächenversiegelungen sind damit nicht verbunden, da der Parkplatz an der Kornstraße bereits im Ist-Zustand nahezu vollversiegelt ist. Das Dach des Parkhauses sowie ggf. die Fassade können begrünt werden, was sich gegenüber einer vollversiegelten Stellplatzfläche positiv auf das Mikroklima auswirkt. Zusätzlich ist auch die Errichtung von PV-Anlagen auf dem Dach eines Parkhauses gem. Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen gesetzlich verpflichtend.

Die Parkflächen für Reisebusse werden über das Gesamtmobilitätskonzept der BUGA geregelt und sind nicht Bestandteil dieses Bauleitplanverfahrens. In dem geplanten Parkhaus werden keine Stellplätze für Reisebusse vorgesehen. Zoobesucher*innen sollen zukünftig in dem geplanten Parkhaus in der Talstation parken.

Das hier vorliegenden Bebauungsplanverfahrens schafft die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ermöglichung des Parkhauses. Regelungen zum Parkflächenmanagement sowie Parkgebühren sind nicht Gegenstand von Festsetzungen in Bebauungsplänen.

1.3.2 ÖPNV

Ein Bürger wünscht sich die Errichtung eines Straßenbahnnetzes, um den ÖPNV zu stärken. Außerdem wird angeregt eine „Bimmelbahn“ zu realisieren, die um den Zoo herumfährt. Diese Lösung sei als Transportmittel bedarfsgerechter und würde den Zoo unabhängig von der BUGA machen. Zudem wird gefragt, ob es einen Shuttle-Verkehr zwischen der Königshöhe und der Talstation geben wird.

Würdigungsvorschlag zu 1.3.2: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Errichtung eines Straßenbahnnetzes im Stadtgebiet Wuppertals ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

Die für das Planverfahren durchgeführte Alternativenprüfung zeigte, dass bereits Midibusse mit einer Kapazität von etwa 55 Fahrgästen nicht ausreichen, um das zu erwartende Besucheraufkommen auf die Königshöhe zu transportieren (s. Würdigungsvorschlag zu

1.6). Eine „Bimmelbahn“, welche deutlich kleiner ist und langsamer fährt, wäre demnach nicht bedarfsgerecht und stellt keine alternative Transportmöglichkeit zur Seilbahn dar. Eine derartige Transportform kommt lediglich als ergänzendes Angebot für den Ausstellungszeitraum der BUGA in Betracht.

Während der BUGA sollen Shuttle-Verkehre angeboten werden, welche die Talstation mit der Königshöhe verbinden und somit eine alternative Transportmöglichkeit zur Seilbahn darstellen. Der Shuttle-Verkehr wird die Hindenburgstraße hochfahren und damit auf der Strecke der Linie 629 verkehren. Die Linie 629 wird zudem zur Quartierserschließung als Midibus eingesetzt und stellt damit eine dauerhafte ÖPNV-Verbindung zwischen der Talstation und der Königshöhe dar.

1.3.3 Fahrrad- und Fußverkehr

Es wird gefragt, ob Fahrradstellplätze geplant sind. Zudem wird erfragt, ob auch ein Ausbau der Fußwegeverbindungen geplant sei.

Würdigungsvorschlag zu 1.3.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Fahrradstellplätze sollen zum Teil innerhalb des Parkhauses vorgehalten werden und zum Teil auf dem Vorplatz, welcher von einem Parkplatz in einen Stadtplatz umgewandelt werden soll. Daneben sind auch auf dem Vorplatz der Bergstation Fahrradabstellanlage geplant. Für die Fußwegeverbindungen zwischen der Schwebebahn- bzw. S-Bahnhaltestelle am Zoo und der Talstation sowie dem Erbslöhweg als Verbindung zwischen der Bergstation und der Hängebrücke wird eine Ertüchtigung geprüft. Auf den städtischen Flächen, die als relevante Fußwegeverbindungen bewertet werden, werden Sanierungsmaßnahmen geprüft und mit den zu beteiligenden Fachabteilungen wie z.B. dem Denkmalschutz mit Blick auf die Denkmalbereichssatzung im Zooviertel, abgestimmt.

1.3.4 Übergeordnete verkehrliche Situation

Es wird darauf hingewiesen, dass die Autobahn GmbH des Bundes im Zeitraum von 2027 bis 2033 umfassende Erneuerungen im Bereich des Sonnborner Kreuzes und angrenzender Abschnitte der A46 plant. Die Maßnahmen an diesem zentralen Verkehrsknotenpunkt überschneiden sich zeitlich mit der Bauphase der BUGA-Vorhaben sowie dem Durchführungszeitraum der BUGA und würden einen erheblichen Einfluss auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit und Erreichbarkeit der betroffenen Stadtbereiche haben. Es sei insbesondere nicht nachvollziehbar, dass die Auswirkungen auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit, die Baustellenlogistik, die Erreichbarkeit der Plangebiete sowie die Durchführbarkeit der Planung unter den infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht belastbar untersucht würden. Auch dies stelle ein Ermittlungs- sowie ein Abwägungsdefizit dar. Die verkehrlichen Auswirkungen der unterschiedlichen BUGA-Vorhaben hätten mit ihren Bau- und Betriebsverkehren, zusätzlichem Besucherverkehr und den parallel laufenden Brückenerneuerungsmaßnahmen der Autobahn GmbH eine kumulative Gesamtwirkung, deren Betrachtung aktuell nicht erkennbar sei. Die isolierte Betrachtung der Teilvorhaben würde dem nicht gerecht und stelle ein Abwägungsdefizit dar. Es wird darauf hingewiesen, dass Bauleitpläne tatsächlich vollziehbar und realisierbar sein müssen. Dies hänge im vorliegenden Fall wesentlich von den verkehrlichen Rahmenbedingungen ab, deren Leistungsfähigkeit aufgrund der baulichen Maßnahmen eingeschränkt sei, so dass Zweifel an der tatsächlichen Vollziehbarkeit der Planung bestünden. Dies betreffe insbesondere die

Baustellenlogistik und Bauabläufe, die verkehrliche Erreichbarkeit, die Erschließung der Plangebiete und die praktische Umsetzbarkeit der Planung. Die Vollziehbarkeit der Planung sei nicht ausreichend nachgewiesen worden. Es bestünde aufgrund der genannten Punkte erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der vorliegenden Bauleitplanung. Es wird daher angeregt, die funktionalen Zusammenhänge der BUGA-Teilprojekte in einer übergeordneten Gesamtbetrachtung zu ermitteln und abzuwägen, die Auswirkungen der Arbeiten der Autobahn GmbH am Sonnborner Kreuz auf die verkehrliche Situation zu berücksichtigen sowie die Realisierbarkeit und Vollziehbarkeit der Planung unter den tatsächlichen Rahmenbedingungen nachvollziehbar darzustellen. Ansonsten bestünden erhebliche rechtliche Bedenken.

Würdigungsvorschlag zu 1.3.4: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Für die Planungen zur Seilbahn und zur Hängebrücke wurde eine gemeinsame verkehrliche Betrachtung durchgeführt.
Übergeordnete bauliche Maßnahmen, wie die Erneuerung des Sonnborner Kreuzes, sind nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Das Ressort Straßen und Verkehr betreibt unter Berücksichtigung der verschiedenen Baumaßnahmen im Stadtgebiet jedoch ein gesamtstädtisches Baustellenmanagement mit dem Ziel, die zusammenkommenden Baustellenverkehre zu koordinieren. Der jeweils aktuelle Stand der Planungen der Autobahn GmbH wird darüber hinaus im Rahmen der Aufstellung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für die BUGA („BUGA in MoVe“) einbezogen. Dies bezieht sich auch auf das mit den Sanierungsmaßnahmen im Bereich BAB 46 verbundene Baustellenmanagement vor, während und nach der BUGA. Insofern ist eine übergeordnete Koordinierung trotz getrennter Bauleitplanverfahren sichergestellt. Ein Bebauungsplan ist grundsätzlich auf die Verwirklichung der in ihm enthaltenden Festsetzungen angelegt. Die Festsetzungen müssen daher vollziehbar sein bzw. es dürfen der Vollziehbarkeit keine Hemmnisse entgegenstehen, die die Planung von vornherein in Frage stellen. Eine auf Dauer, d.h. auf unabsehbare Zeit nicht realisierbare Festsetzung eines Bebauungsplans führt von vornherein zu deren Nichtigkeit. Dies ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Der Bebauungsplan ist praktisch und rechtlich betrachtet vollziehbar. Auch ist die Umsetzung der verschiedenen BUGA-Teilprojekte hinreichend wahrscheinlich. Hiervon ist aufgrund der politischen Beschlüsse zur Durchführung der BUGA, der Vertragsunterzeichnung mit der Deutschen Bundesgartenschaugesellschaft (DBG) sowie der Gründung der Bundesgartenschau Wuppertal 2031 gGmbH im März 2023 auszugehen. Im Juli 2026 wurden darüber hinaus die Verträge mit dem Siegerbüro des freiraumplanerischen Wettbewerbes geschlossen, womit die BUGA-Planung von der konzeptionellen Phase in die Umsetzungsplanung übergegangen ist.

1.4 Sicherheit

Ein Bürger erläutert, dass die Errichtung der Seilbahn ohne freigehaltene Schneise oder Rettungswege ein sicherheitstechnisches Risiko darstellen würde und genehmigungsrechtlich fraglich sei. Sollte es zu einem technischen Ausfall kommen, müssten Fahrgäste aus großer Höhe gerettet werden. Lediglich auf Hubschrauberrettung zu setzen, sei dabei nicht ausreichend. Gemäß Seilbahnverordnung NRW und EU-Verordnung 2016/424 sei gefordert, dass eine Rettung ohne externe Hilfsmittel erfolgen müsse. Aufgrund der sich dadurch ergebenden irreführenden Aussagen zu Auswirkungen auf den Baumbestand, hätte ein Rettungskonzept bereits Bestandteil des Aufstellungsbeschlusses zum

Bebauungsplan sein müssen. Da es noch keinen Betreiber der Seilbahnanlage gäbe, könne die Erstellung des Sicherheitskonzeptes nicht auf eine nachgelagerte Planungsebene geschoben werden.

Ein weiterer Bürger merkt an, dass Brände bei Elektroautos nur schwer zu löschen seien und der Brand eines Autos auf das gesamte Parkhaus übergehen und folglich auch die Seilbahnstation betreffen könne. Dies könnte bei Abschalten der Elektrik sowie durch aufsteigende Brandgase mehrere hundert Menschen gefährden. Für Seilbahnen bestünde zwar ein gesondertes Notfallsystem, welches im Brandfall die Weiterfahrt bis zur Station ermöglicht, dies würde bei einem Brand in der Station selbst jedoch nur wenig nützen, sodass ggf. der Einsatz von Höhenrettern erforderlich sein könnte. Insbesondere die Rettung im Bereich des Löwengeheges wäre vor dem Hintergrund der herumlaufenden Tiere problematisch.

Würdigungsvorschlag zu 1.4: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Grundsätzlich erfolgt die Auslegung und Planung der vorliegenden Seilbahnanlage entsprechend den Anforderungen eines modernen Räumungskonzeptes einer Einseilumlaufbahnanlage nach aktuellem Stand der Technik. Demgemäß erfolgt die Rückführung der Fahrgäste bei einem Defekt oder Störfall ausschließlich durch Leerfahren der Seilbahnanlage. Diesem Konzept liegt zu Grunde, dass sich das Förderseil der Anlage immer bewegen lässt und dadurch die sichere und kontrollierte Rückführung der Fahrzeuge in die Stationen innerhalb der Vorgaben gem. DIN EN 1909 möglich ist. Dies wird durch konstruktive und organisatorische Maßnahmen sichergestellt, weswegen auf Grundlage der allfälligen Sicherheitsanalysen (prüf- und abnahmepflichtig durch akkreditierte Sachverständigenprüfstelle für Seilbahnen und im Anschluss durch zuständige technische Aufsichtsbehörde) die Notwendigkeit der Trassenfreihaltung entfällt. Trotz aller Vorkehrungen bleibt immer ein geringes Restrisiko, dass die Fahrgäste nicht in angemessener Zeit in die Station zurückgebracht werden können (beispielsweise Sabotage, Elementarereignisse, Naturkatastrophen, schwerwiegendes menschliches Versagen). Sollte dieser Fall eintreten, würden die Fahrgäste mittels einem individuell ausgearbeiteten Notfallkonzept zur Räumung abgestimmt auf die Gegebenheiten vor Ort evakuiert. Ein ausführliches Sicherheits- und Rettungskonzept sowie ein Brandschutzkonzept sind nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern im nachgelagerten Genehmigungsverfahren vorzuweisen. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) sind in der Talstation Lademöglichkeiten für E-Autos vorzusehen. Der mögliche Brand von PKWs innerhalb der Talstation ist dabei im Zuge des Brandschutzkonzeptes zu berücksichtigen.
Gegenstand der Bauleitplanung ist es, die Nutzung der jeweiligen Flächen zu definieren. Reglungen im Sinne von Rettungskonzepten oder Brandschutzmaßnahmen sind nicht im Festsetzungskatalog gemäß § 9 BauGB enthalten. Es wird jedoch ein Hinweis aufgenommen, dass im Genehmigungsverfahren ein Rettungs- und Sicherheitskonzept vorzuweisen ist.

1.5 Planverfahren und Planrechtfertigung

1.5.1 Räumlicher Geltungsbereich / Gesamtbetrachtung

Da die Bebauungspläne zur Hängebrücke und zur Seilbahn funktional und verkehrlich eng zusammenhängen, könnten die Vorhaben planungsrechtlich nicht getrennt voneinander

betrachtet werden. Die getrennte Betrachtung verhindere eine sachgerechte Gesamtbewertung und stelle folglich einen Abwägungsfehler dar.

Es wird übergeordnet kritisiert, dass die funktional zusammenhängenden Vorhaben der Bundesgartenschau (BUGA), zu welchen aus Sicht des Bürgers insbesondere die Seilbahn, die Hängebrücke, die Entwicklung des Tescher-Areals und des Buntenbecker Feldes sowie infrastrukturelle und verkehrliche Maßnahmen gehörten, isoliert betrachtet werden. Dabei wird eingewandt, dass durch die fehlende übergeordnete Gesamtbetrachtung kumulative Auswirkungen und funktionale Wechselwirkungen nicht berücksichtigt würden (insb. verkehrliche Erschließung, Baustellenlogistik, Besuchererschließung, Umweltwirkungen, Realisierbarkeit der Vorhaben). Die fehlende Betrachtung stelle ein Abwägungsdefizit dar.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.1: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zwar stehen die beiden Bebauungspläne zur Seilbahn und zur Hängebrücke in einem engen Zusammenhang, so führt die planungsrechtliche Trennung der Verfahren jedoch nicht zu einem Abwägungsfehler in der Gesamtbetrachtung. Für beide Planverfahren wurden jeweils die betroffenen Fachbelange ermittelt und unter- sowie gegeneinander abgewogen. Die Auswirkungen der Planung, beispielsweise auf Natur- und Landschaft, werden durch getrennte Bauleitplanverfahren nicht verändert. Aufgrund der engen verkehrlichen Verknüpfung und Abhängigkeit, wurde ein gemeinsames Verkehrsgutachten erstellt, welches die Projekte sowohl einzeln wie auch im Zusammenhang betrachtet. Auch im Zuge der artenschutzrechtlichen Prüfungen wurden aufgrund des engen räumlichen Zusammenhangs die Verbindungen der beiden Planverfahren betrachtet. Wegen der hohen Komplexität der Verfahren sowie der großen räumlichen Geltungsbereiche werden diese trotz des inhaltlichen Zusammenhangs in einzelnen Bauleitplanverfahren durchgeführt. Aus eben diesen Gründen sowie aufgrund der planungsrechtlich unterschiedlichen Zielsetzungen wäre es für die jeweiligen Verfahren und die Abwägung nicht zielführend, alle BUGA-Areale pauschal in einem Bebauungsplan zu steuern.

1.5.2 Informelle Informationsveranstaltungen

Im Vorfeld an die Informationsveranstaltung nach § 3 Abs. 1 BauGB seien bereits Veranstaltungen für Anwohnende durchgeführt worden. Aus einer Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) ginge hervor, dass diese Veranstaltungen nicht aktenkundig dokumentiert oder protokolliert wurden. Dies widerspräche einer ordnungsgemäßen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und stelle einen Verfahrensmangel dar. Ein weiterer Bürger fragt, warum zu diesen Veranstaltungen nicht alle betroffenen Straßenzüge eingeladen worden wären.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Vor den formellen Öffentlichkeitsveranstaltungen nach § 3 Abs. 1 BauGB fanden kleinere Informationsabende statt, welche sich aufgrund der direkten Betroffenheit gezielt an die angrenzenden Anwohnenden richteten. Aufgrund begrenzter Raumkapazitäten war es nicht möglich alle betroffenen Straßenzüge in Gänze einzuladen. Diese Veranstaltungen wurden in einem informellen, gesetzlich nicht vorgeschriebenen Rahmen durchgeführt und demnach nicht formell protokolliert. Die Durchführung der formellen

Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB bleibt von den vorangegangenen Informationsabenden unberührt.

1.5.3 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vor Fassung des Aufstellungsbeschlusses durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen stelle einen formellen Verfahrensfehler dar. Es wird gefragt, wie in diesem Falle mit den vorgebrachten Einwänden umgegangen würde.

Die drei durch die Stadtverwaltung durchgeführten Bürgerdiskussionen im Rahmen der Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB seien nicht ausreichend, da alle Veranstaltungen ausgebucht waren. Weitere mögliche Termine wurden nicht bekanntgegeben. Die vorab notwendige Anmeldung stelle eine erhebliche Zugangshürde dar, was § 3 Abs. 1 BauGB widerspräche. Ein Bürger gibt zudem an, dass Teilnehmerlisten unvollständig gewesen seien und eine Teilnahme so auch mit gültiger Anmeldung nur erschwert möglich gewesen wäre.

Die Veranstaltungen sollten zukünftig barrierearm durchgeführt werden, dazu zählen insbesondere Gebärdendolmetscher*innen, Mitschriftsysteme, Live-Transkriptionen, barrierefreie Veranstaltungsorte sowie ein Online-Zugang zu Materialien und Mitschriften. Darüber hinaus werden Untertitel, eine Verbesserung der akustischen und technischen Rahmenbedingen, Unterlagen in einfacher Sprache, Bildbeschreibungen, barrierefreie digitale Nachverfügbarkeit, eine inklusive Moderation und eine bessere Zugänglichkeit zu Informationen gefordert. Das Einreichen von Stellungnahmen soll auch ohne Teilnahme an Präsenzveranstaltungen ermöglicht werden. Es werden weitere Veranstaltungen zum Zeitpunkt des Veröffentlichungsbeschlusses gefordert. Ohne die Umsetzung dieser Forderungen läge ein formeller Fehler vor

Da auf der städtischen Website angegeben wurde, dass die Veranstaltung um 20:00 Uhr beendet sein würde, sie aber tatsächlich bis etwa 21:30 Uhr ging, konnten unter Umständen nicht alle Teilnehmenden bis zum Ende bleiben. Zu der Überschreitung der Zeitschiene trugen insbesondere die Moderatorin und die politischen Grußworte bei. Dennoch seien Wortmeldungen nicht im vollen Umfang möglich gewesen. Bei einer Dauer von 3,5 Stunden für die Veranstaltung wäre zudem eine Pause notwendig gewesen.

Die Redeanteile der BUGA gGmbH hätten dazu geführt, dass die Veranstaltung nicht neutral, sondern eine Werbeveranstaltung für die BUGA gewesen sei. Die Konzentration hätte auf den wesentlichen Informationen zur Planung liegen sollen. Auch eine klare Trennung der Verwaltung und der Geschäftsführung der BUGA wäre erforderlich gewesen, da nicht nachvollziehbar gewesen sei, wer in welcher Funktion tätig war. Ohne diese Trennung sei die Neutralität und Transparenz der Öffentlichkeitsbeteiligung gefährdet und es würde zu einer Verzerrung der Informationslage kommen. Außerdem verfüge die BUGA gGmbH über kein hoheitliches Mandat und könne damit nicht über Abwägung, Zulässigkeit oder ökologische Rechtfertigung entscheiden. Auch nach bereits erfolgter Anmerkung habe diese Rollenverteilung in den folgenden zwei Bürgerdiskussionen nicht stattgefunden. Die Stadt Wuppertal sei damit einer sachgerechten Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB nicht nachgekommen. Auch eine Berichterstattung in

politischen Gremien dürfe einzig durch die Stadt Wuppertal erfolgen, da diese die Trägerin der Planungshoheit sei.

Die Aufnahme von Fotos und Videos seitens der BUGA gGmbH während der Bürgerdiskussionen würde dazu führen, dass viele Bürger*innen sich nicht frei äußern würden. Dies stünde im Widerspruch zu einem offenen Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 BauGB. Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wird daher als unzureichend betrachtet. Da keine Datenschutzinformationen verfügbar waren, bestünde zudem keine Möglichkeit zum Widerspruch. Durch den Aushang über die Aufnahme von Foto- und Videoaufnahmen der BUGA gGmbH würde diese in die Rolle der Veranstalterin der Bürgerdiskussion eintreten, obwohl dies hoheitliche Aufgabe der Gemeinde sei. Auch in einem Artikel der Westdeutschen Zeitung im Anschluss an die Veranstaltung sei der Eindruck erweckt worden, dass die Veranstaltung seitens der BUGA gGmbH gemanagt worden sei. Dies würde die Transparenz, Neutralität und Rechtmäßigkeit der Veranstaltung beeinträchtigen. Der Bürger fordert eine Klarstellung seitens der Gemeinde in der Presse.

Die Moderatorin habe durch die Aufforderung zum Applaudieren oder der Benutzung des Wortes „Kritiker“ Einfluss auf die öffentliche Meinungsbildung genommen sowie sozialen Druck ausgeübt – dies sei mit § 3 Abs. 1 BauGB nicht vereinbar. Fragerunden wären zeitlich unzureichend gewesen, obwohl zu den einzelnen Themenblöcken Fragerunden angekündigt wurden. Meldungen wären nur zugelassen worden, wenn diese als konkrete Fragen formuliert wurden. Dies stünde im Widerspruch zum Beteiligungszweck. Die Entgegennahme von Stellungnahmen durch die Moderatorin sei rechtswidrig, da dies einzig durch die Stadt Wuppertal erfolgen dürfe.

Die Präsentation hätte zur besseren Transparenz und Vorbereitung der Bürger*innen vorab online zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Vorstellung von nahezu identischen Präsentationen auf allen drei Veranstaltungen zeige, dass keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den bereits eingebrachten Hinweisen und Einwendungen erfolgte. Dies sei ein struktureller Mangel der Öffentlichkeitsbeteiligung, da § 3 Abs. 1 BauGB verlange, dass die Belange der Öffentlichkeit in die Planung mit einfließen. Außerdem wird in Frage gestellt, ob die Protokolle zu den Veranstaltungen an die für die Abwägung zuständige Behörde weitergeleitet würden.

Die Protokolle zu den frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen seien mit Stand März 2026 nicht vollständig in den Dokumenten zu den Bebauungsplänen im Digitalen Zwilling hinterlegt. Die Dokumente seien nur auf Unterseiten der städtischen Homepage auffindbar oder über eine gezielte Suche erreichbar. Der Bürger fordert im Sinne der Transparenz eine zentrale und vollständige Verfügbarkeit innerhalb der Bauleitplanunterlagen sowie im Digitalen Zwilling.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.3: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vor Fassung des Aufstellungsbeschlusses stellt keinen formellen Verfahrensfehler dar, sondern ist ein durch den Gesetzgeber ausdrücklich zulässiges Verfahren. Die vorgebrachten Einwände der Bürger*innen fließen unberührt dessen in die Würdigung mit ein.

Die Art und Weise der Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen liegt im Ermessen der Gemeinde und wird durch den Gesetzgeber in § 3 Abs. 1 BauGB nicht vorgegeben. Lediglich eine ausschließliche Unterrichtung der Öffentlichkeit durch das Internet ist derzeit unzulässig. Die Beteiligung kann beispielsweise auch in Form von Plakaten oder im Amtsblatt erfolgen. Zum Bebauungsplanverfahren 1257 fand eine Unterrichtung der Öffentlichkeit im Zuge von drei Bürgerdiskussionen sowie eines ergänzenden Angebots im Internet statt. Eine Begrenzung der Teilnehmerzahlen war aufgrund von Sicherheits- und Brandschutzvorgaben der Räumlichkeiten erforderlich. Bei jeder der Veranstaltungen konnten aufgrund von nicht erschienenen Personen alle gekommenen Bürger*innen (mit und ohne Anmeldung) teilnehmen. Weitere Beteiligungsformate zum Zeitpunkt der Veröffentlichung sind angedacht.

Eine der Bürgerdiskussionen wurde mit Gebärdendolmetscher*in und Live-Mitschrift durchgeführt. Alle Räumlichkeiten waren barrierefrei erreichbar. An den Veranstaltungen haben mehrere hörgeschädigte sowie mobilitätseingeschränkte Personen teilgenommen. Die Unterlagen zur Planung sind auf der Homepage der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal abrufbar. Außerdem besteht auch ohne Teilnahme an den Informationsveranstaltungen die Möglichkeit mündlich oder schriftlich Stellungnahmen einzureichen. Ein formeller Fehler liegt auch ohne darüberhinausgehende Maßnahmen nicht vor.

Auch die Dauer der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt im Ermessen der Gemeinde und hängt im Wesentlichen von der Vielschichtigkeit der Planung ab. Bei dem Bauleitplanverfahren zur Seilbahn sowie der zugehörigen Flächennutzungsplanänderung (Bebauungsplan 1257 und Flächennutzungsplanänderung 169) handelt es sich um eine Planung mit hoher Komplexität. Um den Geeignetheitsgebot entsprechen zu können, waren die Veranstaltungen vergleichsweise lang. Für Personen denen es nicht möglich war sich innerhalb der Veranstaltung mündlich zur Planung zu äußern, wurde mehrfach auf die Möglichkeit hingewiesen schriftlich Stellungnahme einzureichen.

Seitens der BUGA gGmbH wurde eine Einordnung der Planung in den Kontext der Bundesgartenschau gegeben. Außerdem wurde den Teilnehmenden aufgezeigt, wie allgemeine Fragen zum Thema BUGA an die gGmbH herangetragen werden können, um den Themenfokus in den Bürgerdiskussionen auf die Planungen zur Seilbahn und Hängebrücke legen zu können. Die Neutralität und Transparenz der Veranstaltung wurde durch diese Kurzeinführung nicht beeinträchtigt. Auch eine Verzerrung der Informationslage erfolgte nicht, da alle vortragenden Personen vorgestellt und sowohl durch die BUGA gGmbH, als auch durch die Stadt Wuppertal lediglich der allgemeine Faktenstand vorgetragen wurde. Die Beantwortung von Fragen im Zuge der Bürgerdiskussion sowie die Berichterstattung in politischen Gremien sind keine hoheitliche Aufgabe der Gemeinde. Die Erstellung der Würdigung bzw. Abwägung erfolgt durch die Stadt Wuppertal.

Es ist nicht zu erwarten, dass durch Foto- und Videoaufnahmen seitens der BUGA gGmbH die freie Äußerung der Bürger*innen eingeschränkt wurde. Insbesondere bei der ersten Veranstaltung waren auch zahlreiche Vertreter*innen der Presse anwesend, welche ebenfalls Foto- und Videoaufnahmen getätigt haben. Für Teilnehmende, welche sich im Laufe der Veranstaltungen nicht zu Wort melden konnten oder wollten, wurde zudem

mehrfach auf die Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme verwiesen. Durch den Hinweis auf die Foto- und Videoaufnahmen wurde die BUGA gGmbH nicht zur Veranstalterin des Abends. Sowohl in der Presse als auch auf den Informationsplakaten und im Internet wurde kommuniziert, dass die Bezirksvertretungen gemeinsam mit dem Ressort Bauen und Wohnen zu den Bürgerdiskussionen einladen. Die Veranstaltungen wurden folglich durch die Gemeinde als hoheitliche Trägerin der Bauleitplanung durchgeführt. Die Verwaltung besitzt keine Kontrolle über die Berichterstattung in der Presse. Da diese die Rechtmäßigkeit der Veranstaltung nicht gefährdet, ist keine Klarstellung notwendig.

Durch die Moderatorin erfolgte keine Einflussnahme auf die öffentliche Meinungsbildung oder die Ausübung eines sozialen Drucks. Zu jedem Themenblock wurden Fragerunden durchgeführt. Aufgenommen wurden dabei Fragen, Bedenken und Anregungen. Sowohl die mündlich im Zuge der Öffentlichkeitsveranstaltungen vorgebrachten Ausführungen als auch die schriftlich vorgebrachten Stellungnahmen liegen dem Resort Bauen und Wohnen vor. Sie sind alle Gegenstand der Würdigung.

Die Präsentation, der begleitende Flyer sowie gezeigte Videos wurden im Anschluss an jede Veranstaltung auf der Website der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal zur Verfügung gestellt. Es wurden gezielt auf allen drei Bürgerdiskussionen die gleichen Inhalte präsentiert, damit möglichst viele Bürger*innen die gleichen Informationen bekommen können. Würden die Veranstaltungen inhaltlich aufeinander aufbauen, so würden lediglich Teilnehmende, welche zu allen Bürgerdiskussionen erscheinen vollumfänglich informiert. Die durch die Bürger*innen vorgetragenen Belange fließen im Zuge dieser Würdigung in die Planung ein. Üblicherweise werden die Protokolle zu den frühzeitigen Öffentlichkeitsveranstaltungen erst mit der Würdigung der eingegangenen Stellungnahmen und damit mit dem Veröffentlichungsbeschluss der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Aufgrund des großen Interesses innerhalb der Veranstaltungen und der Öffentlichkeitswirksamkeit der Planverfahren wurde die Protokolle vorab veröffentlicht. Die Protokolle sind auf der Homepage der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal (https://www.wuppertal.de/wirtschaft-stadtentwicklung/planverfahren/bebauungsplaene.php) gebündelt mit den Präsentationen zu den Veranstaltungen sowie den Flyern einsehbar. Eine Veröffentlichung im Digitalen Zwilling der Stadt Wuppertal erfolgt spätestens mit dem Veröffentlichungsbeschluss.

1.5.4 Machbarkeitsstudie

Zu der Seilbahn bestünde eine Machbarkeitsstudie, die bislang nicht im Digitalen Zwilling zu den Bauleitplanverfahren hinterlegt sei. Diese Unterlagen seien jedoch planrelevant, da sie technische, ökologische und raumbezogene Auswirkungen zur Seilbahnplanung enthielte. Ohne die Veröffentlichung der Studie sei eine sachgerechte Bewertung der Planung durch die Öffentlichkeit nicht möglich. Es wird daher die Offenlegung der vollständigen Machbarkeitsstudie zur Seilbahn gefordert. Auch ein 30-seitiges Dokument zur umweltfachlichen Vorprüfung würde seitens der Stadt nicht offengelegt. Folglich sei eine sachgerechte Beurteilung der Umweltbelange derzeit nicht möglich. Die Veröffentlichung der Unterlagen zu einem späteren Zeitpunkt widerspräche dem Zweck der frühzeitigen Beteiligung, welche dazu diene Anmerkungen frühzeitig einbringen zu können. Da entscheidungsrelevante Informationen folglich zurückgehalten würden, würde die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung faktisch entwertet. Es wird folglich eine vollumfängliche

Offenlegung der Unterlagen gefordert, die Beteiligungsfrist zu verlängern und darzustellen, wie die Stadt Wuppertal sicherstellen möchte, wie der Grundgedanke der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gewahrt wird.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.4: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Eine Machbarkeitsstudie zur Seilbahn besteht nicht. Die grundsätzlichen Überlegungen zur Seilbahn wurden bereits mit der ersten und der zweiten Machbarkeitsstudie zur BUGA veröffentlicht. Die Auswirkungen der Planung werden im Zuge des Bauleitplanverfahrens ermittelt und Kompensationsmaßnahmen identifiziert. Informationen zur technischen Umsetzbarkeit der Planung wurden durch das begleitende Ingenieurbüro Schweiger beigesteuert. Das 30-seitige Dokument, das seitens des Bürgers genannt wurde, ist die Alternativenprüfung, die im Zuge des Planverfahrens erstellt wurde. Die Alternativenprüfung ist Bestandteil des Veröffentlichungsbeschlusses und diesem als Anlage beigefügt. Sie wird im Zuge der Einstellung des Veröffentlichungsbeschlusses ins Internet ebenfalls der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit bedingt nicht alle Planungsunterlagen mit dem Zeitpunkt, zu dem sie vorliegen, öffentlich zugängig zu machen. Sie dient dazu den Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit zu geben sich frühzeitig über die Planungen zu informieren sowie Anregungen und Bedenken zu äußern. Eine Frist für die Einreichung von Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung besteht dabei nicht. Die Alternativenprüfung wird gemeinsam mit allen übrigen Planunterlagen und Gutachten ab dem Veröffentlichungsbeschluss zugänglich gemacht. Darüber hinaus bleiben die Planunterlagen im Internet fortwährend zugänglich. Die Öffentlichkeit hat im Zuge dessen erneut die Möglichkeit Stellung zu allen Unterlagen zu nehmen.

1.5.5 Veröffentlichung

Bürger*innen sollten aktiv per Mail darüber informiert werden, wann der Veröffentlichungsbeschluss erfolgt, die Auslegungsfrist beginnt und die Abwägung öffentlich zugänglich gemacht wird.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.5: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Eine aktive Benachrichtigung von Bürger*innen per Mail über den Veröffentlichungsbeschluss, die Veröffentlichung und der Verfügbarkeit von Unterlagen kann nicht erfolgen. Mit der Benachrichtigung per Mail wäre ein erheblicher Verwaltungsaufwand verbunden, der nicht gewährleistet werden kann. Zudem ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass sich nicht per Mail benachrichtigte Personen übergangen fühlen. Die Veröffentlichungsbeschlüsse werden über gängige öffentliche Medien angekündigt. Alle Veröffentlichungen werden im Stadtboten angekündigt, welcher abonniert werden kann. Da im Zuge der Veröffentlichungsbeschlüsse zudem Informationsveranstaltungen geplant sind, bekommen Bürger*innen zusätzlich die Möglichkeit sich erneut über den dann aktualisierten Stand der Planung zu informieren.

1.5.6 Zeitplan und Klageverfahren

Der Zeitplan des Planverfahrens wird in Frage gestellt und es wird gefragt, ob die Ausschreibung der Planung erst im Anschluss an den Satzungsbeschluss erfolgen könne.
Aus einem juristischen Gutachten ginge außerdem hervor, dass nach dem Satzungsbeschluss noch zwei Mal mit einem zweijährigen Gerichtsverfahren zu rechnen sei.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Eine Ausschreibung des Vorhabens ist unabhängig von dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans und kann daher grundsätzlich vorab erfolgen. Eine Rechtssicherheit oder ein Anspruch auf den Abschluss des Planverfahrens besteht generell jedoch nicht.

Grundsätzlich besteht immer das Risiko, dass gegen einen Bebauungsplan ein Normenkontrollverfahren eingeleitet wird. Das Klagerisiko ist jedoch nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahren und ob etwaige Klagen zugelassen und in welchem Verfahren sie durchgeführt werden, kann nicht vorausgesagt werden. Es gelten die allgemeinen Klagebestimmungen des Baugesetzbuches. Die Anzahl und Dauer eventueller Klageverfahren ist derzeit nicht einschätzbar, hat aber auch keinen Einfluss auf die Durchführung dieses Bebauungsplanverfahrens.

1.5.7 Planrechtfertigung

Vor dem Hintergrund des engen Zeitrahmens und der hohen Kosten, die mit dem Planverfahren in Verbindung stehen, wird der allgemeine Mehrwert der Planung hinterfragt.

Die Aussage, dass bei anderen BUGAs auch Seilbahnen errichtet wurden, zeige, dass die tatsächlichen Standortqualitäten Wuppertals nicht untersucht worden und die Projekte nicht mit den öffentlichen Belangen abgeglichen worden seien.

Würdigungsvorschlag zu 1.5.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Seilbahn soll als Haupttransportmittel zwischen Tallage und der auf der Königshöhe vorgesehenen Hängebrücke (Bebauungsplan 1294 – BUGA 2 / Hängebrücke –) dienen. Ersten Besucherprognosen zur Folge, sind im fünften Betriebsjahr noch mit 662.000 Besucher*innen der Hängebrücke zu rechnen.[5] Die Seilbahn stellt das einzige Verkehrsmittel dar, welches in der Lage ist die zu erwartenden Besuchermengen auf die Königshöhe zu transportieren (s. auch Würdigungsvorschlag zu 1.6). Das in der Talstation integrierte Parkhaus soll zudem dazu beitragen den Parkdruck im Zooviertel zu mindern. Der Parkplatz am Boettingerweg stellt derzeit eine öffentliche und gebührenfreie Parkfläche dar, welche unter anderem von Zoobesuchenden, Anwohnenden sowie der Technischen Akademie (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, da insbesondere Familien mit Kindern oder mobilitätseingeschränkte Personen auf ein ausreichendes Stellplatzangebot angewiesen sind. Punktuell – an Spieltagen des Wuppertaler Sportvereins (WSV) – kommen zudem Stadionbesucher*innen hinzu. Das geplante Parkhaus soll dieser Situation teilweise Abhilfe schaffen. Derzeit befinden sich auf der Fläche etwa 204 Stellplätze – in dem Parkhaus sollen zukünftig zwischen 450 und 500 Stellplätze realisiert werden. Das Parkhaus hat somit auch einen langfristigen Nutzen.

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

Die Errichtung der Seilbahn erfolgt nicht, weil bei anderen BUGAs auch Seilbahnen errichtet wurden. Insbesondere in topographisch stark bewegten Regionen stellen Seilbahnen ein geeignetes Verkehrsmittel dar, um Höhenmeter zu überwinden – bezogen auf die Wuppertaler Situation handelt es sich um eine Höhendifferenz von etwa 135 m, die mittels der neuen Seilbahn überwunden werden kann. Daneben soll sie als touristische Attraktion in Kombination mit der Hängebrücke die Wirtschaft der Stadt Wuppertal fördern.

1.6 Variantenprüfung

Ein Bürger merkt an, dass keine Variantenprüfung zur Seilbahn stattgefunden habe. Insbesondere eine räumlich weitergefasste Variantenprüfung sei ausgeblieben. Der Standort neben der Schwebebahnstation sei für die Errichtung der Talstation besser geeignet, da der Fußweg kürzer und die Station besser an den ÖPNV angebunden wäre. Auch die Prüfung der Variante der Errichtung der Talstation in der Talachse, unterhalb der Hängebrücke hätte erfolgen müssen. So sei eine bessere Verbindung zwischen Schwebebahn, Seilbahn und Hängebrücke möglich gewesen. Auch das Stadtbild würde durch diese Variante weniger stark beeinträchtigt. Zudem sei für die Bergstation ein Standort in unmittelbarerer Nähe zum Brückenkopf besser geeignet gewesen. Der derzeit vorgesehene Fußweg von mehreren hundert Metern zwischen der Seilbahn und der Hängebrücke würde zu zusätzlichen Belastungen sensibler Natur- und Waldbereiche führen.

Der Belang Denkmalschutz sei in der Alternativenprüfung überbewertet. Die Substanz des Stadions würde bei der Variante an der Schwebebahnstation nicht tangiert, da es lediglich überflogen würde. Der Denkmalwert des Stadions sei zudem aufgrund zahlreicher Umbaumaßnahmen nur noch für die Tribünenwand und der kleinen Stadiongaststätte vorhanden.

Würdigungsvorschlag zu 1.6: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Im Zuge der Planaufstellung wurde eine umfangreiche Alternativenprüfung durchgeführt (s. Anlage 05). Diese hat verschiedene Trassenverläufe, Parkhausstandorte, Positionierungen der Talstation sowie die Nutzung anderer Verkehrsmittel untersucht.

Bei der Untersuchung des Trassenverlaufes wurden für jede der drei Seilbahnstationen drei verschiedene Standorte geprüft. Bei der Talstation wurden die Standorte Schwebebahnstation, Stadion und Parkplatz am Boettingerweg untersucht.

Zwar würde der Standort an der Schwebebahnstation eine bessere Anbindung an den ÖPNV bieten, gleichzeitig würde die räumliche Nähe jedoch auch erhebliche Probleme hinsichtlich der Besucherentzerrung mit sich bringen. Insbesondere während der BUGA, jedoch auch über diesen Zeitraum hinaus, wird durch die Seilbahn ein erhebliches Besucheraufkommen erwartet. Würde die Talstation auf dem Vorplatz der Schwebebahnstation errichtet, gäbe es für die Besuchenden keine Aufstellflächen, was dazu führen würde, dass sich die Besuchenden der Seilbahn ebenso wie weitere Schwebebahnnutzer (Anwohnende, Zoobesuchende, Stadionbesucher*innen, etc.) auf sehr engem Raum versammeln müssten. Zudem befindet sich dieser Standort in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung, was insbesondere bezogen auf Lärm immissionsschutzrechtliche Konflikte auslöst. Eine Einbindung der Seilbahn in das ÖPNV-Netz ist außerdem nicht vorgesehen. Nach der Betrachtung fiel die Entscheidung auf den Standort Parkplatz am Boettingerweg. Die Vorteile

des Standortes sind die gute Anbindung an den Zoo und das Parkhaus, die Lage außerhalb der Wohnbebauung (Schallschutz) und die geringere Betroffenheit des Denkmalbereichs Zooviertel (Randlage, außerhalb von Sichtachsen und keine Überspannung des denkmalgeschützten Stadions). Außerdem können die von der Schwebe- und S-Bahn kommenden Besucherströme so besser entzerrt und Aufstellflächen generiert werden.

Für die Errichtung der Mittelstation wurden die Standorte Spielplatz im Zoo, Samba-Trasse und Löwengehege untersucht.

Der Standort Spielplatz wurde aufgrund des resultierenden Eingriffes in die Widerlager der angrenzenden Brücke und der Notwendigkeit von Stützen im neu angelegten „Kula Kangri"-Bereich nicht weiter betrachtet. Da durch den Standort am Löwengehege mehr Bäume betroffen wären sowie in die bestehenden Kunstfelsenformationen des Geheges eingegriffen werden müsste, soll die Mittelstation aufgeständert oberhalb der Samba-Trasse errichtet werden.

Um zu überprüfen, ob das vorgesehene Parkhaus auch unabhängig von der Talstation auf einer anderen Fläche errichtet werden kann und somit die geschützten Linden am Boettingerweg erhalten werden können, wurden verschiedene Potentialstandorte in der näheren Umgebung der geplanten Seilbahnstation und des Zoos untersucht. Als alternative Parkhausstandorte wurden neben dem Standort am Boettingerweg sieben Parkplätze in der näheren Umgebung des geplanten Seilbahnstandortes betrachtet:

1. Parkplatz Kornstraße
2. Parkplatz Annenstraße
3. Park and Ride Siegfriedstraße
4. Parkplatz Rutenbecker Weg
5. Parkplatz Unten Vorm Steeg
6. Parkplatz Kirchhofstraße
7. Parkplatzinsel Siegfriedstraße
8. Parkplatz Boettingerweg



Abbildung 2: Überblick über betrachtete Parkplätze

Alle Flächen wurden hinsichtlich ihrer derzeitigen Nutzung, Größe, der Eigentumsverhältnisse, Erschließungssituation, der Entfernung zur Talstation, vorhandenem oder

benötigtem Planungsrecht, Baulasten und der Machbarkeit untersucht. Diese Betrachtung ergab, dass der Bau eines Parkhauses lediglich auf den Parkplatzflächen an der Kornstraße oder am Boettingerweg in Frage kommt. Auf dem Park and Ride an der Siegfriedstraße wäre zwar theoretisch die Errichtung eines Parkhauses denkbar, da die Fläche jedoch der Zweckbindung des Park and Rides unterliegt und die Fläche vergleichsweise klein und topographisch stark bewegt ist sowie Konflikte hinsichtlich der Lärmimmissionen zu erwarten sind, wurde diese Fläche nicht weiter betrachtet. Alle übrigen Flächen sind für die Errichtung eines Parkhauses entweder zu klein oder es gibt entgegenstehendes Planungsrecht, Baulasten oder die Flächen sind zu weit von der geplanten Seilbahnstation entfernt.

Die Flächen an der Kornstraße und am Boettingerweg wurden anschließend nochmal genauer hinsichtlich der Betroffenheit der Fachbelange Naturschutz, Denkmalschutz und Verkehr und Stellplätze gegenübergestellt. Bei beiden Standorten müssten die vier Alleebäume am Boettingerweg gefällt werden, da die Seilbahn aus technischen Gründen angrenzend an den Boettingerweg errichtet werden muss. Außerdem sind bei beiden Optionen überhängende Bäume des Zoos an der Grenze zum Parkplatz betroffen. Bei einer Errichtung des Parkhauses auf der Fläche an der Kornstraße und der gesonderten, ebenerdigen Errichtung der Seilbahnstation am Boettingerweg müsste eine großflächige Schneise in den Altbaumbestand im Zoo geschlagen werden. Die Allee am Boettingerweg ist denkmalpflegerisch außerdem eine erhaltenswerte Grünstruktur – insofern ist der Belang Denkmalschutz durch die Fällung der vier Alleebäumen in beiden Varianten betroffen. Bei einer ebenerdigen Errichtung der Seilbahnstation (Variante Kornstraße) wäre außerdem eine weitere Ausfahrtsstütze erforderlich, was zu einer Verstärkung des optischen Konflikts führen würde.
Die Untersuchung zeigte, dass die Planung mit einer Errichtung des Parkhauses an der Kornstraße und der Seilbahnstation am Boettingerweg nicht umsetzbar ist, da die rechtlichen Voraussetzungen zum Stellplatznachweis nicht zu erfüllen sind. Bauordnungsrechtlich wird durch die Errichtung der Seilbahn ein Stellplatzbedarf ausgelöst, welcher gem. § 5 Stellplatzverordnung Nordrhein-Westfalen (StellplatzVO NRW) in maximal 500 m Entfernung zur verursachenden baulichen Anlage nachzuweisen ist. Bei Fahrradstellplätzen sind es maximal 100 m Distanz. Die Fläche an der Kornstraße ist weiter als 500 m von der Talstation entfernt – die bauordnungsrechtlichen Vorgaben können bei dieser Variante folglich nicht eingehalten werden. Die Errichtung des Parkhauses soll demnach auf der Parkplatzfläche am Boettingerweg vorgesehen werden.

In einem weiteren Schritt wurde daher überprüft, ob die Seilbahnanlage so auf dem Parkplatz am Boettingerweg positioniert werden kann, dass die Lindenallee erhalten bleibt.

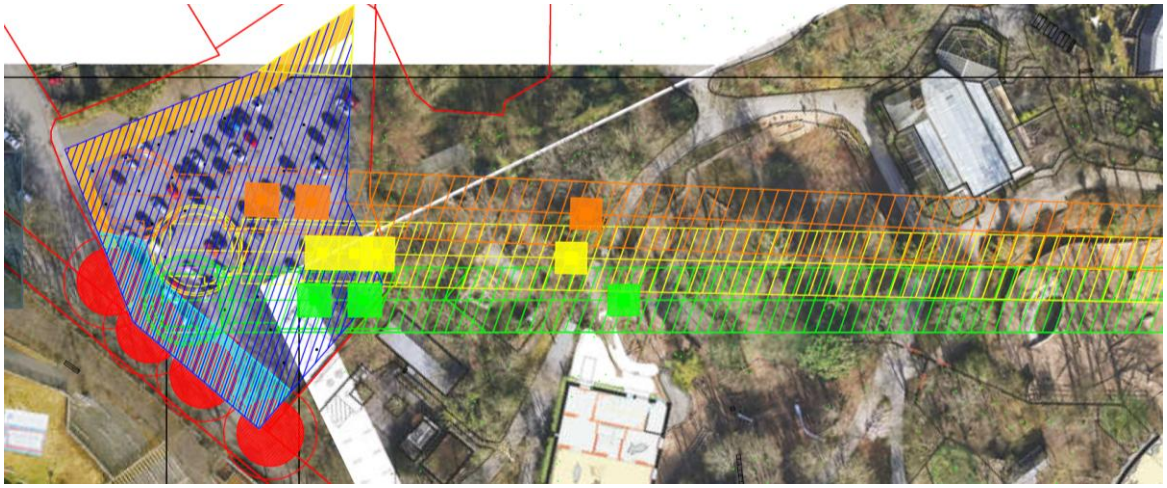


Abbildung 3: Überprüfte Positionierungen[6]

Bei den Varianten Orange und Gelb wird das Gebäude in den Seilbahnetagen in zwei Hälften geteilt, wodurch zahlreiche Stellplatzflächen verloren gehen würden. Beide Varianten verursachen bei der Ausfahrt aus der Talstation außerdem einen erhöhten Eingriff in den Baumbestand sowie in eine hochgewachsene Baumgruppe, welche sich im geplanten Elefantengehege befindet und dort dem Schutz der Tiere dienen soll. Bei diesen Varianten sind die Seilbahntrasse und die notwendige Stütze so nah an der Gastronomie des Zoos, dass zusätzliche Brandschutzmaßnahmen an dem Gebäude notwendig wären. Die Errichtung der Stütze würde zudem zu erheblichen Eingriffen in die bestehende Wegeinfrastruktur und die Gehege der asiatischen Rothunde sowie der Vogelvoliere führen. Auch in dem Abschnitt vor der Mittelstation wären bei diesen Varianten größere Eingriffe in den Baumbestand notwendig. Die Variante Grün verursacht von allen Varianten den geringsten Eingriff. Zwar müssen bei dieser Variante die vier Linden am Boettingerweg gefällt werden, die Rodungsfläche insgesamt ist jedoch deutlich geringer, als bei den übrigen Varianten. Die Variante Grün stellt daher den geringsten Eingriff in die Natur dar. Auch aus denkmalpflegerischer Sicht ist dies zu begrüßen, da die Altbaumbestände des Zoos unter die Denkmalschutzsatzung Zooviertel fallen. Zudem bietet diese Variante eine bessere Flächenausnutzung, da mehr Stellplätze realisiert werden können, die wiederum dazu beitragen das Parkplatzproblem im Zooviertel zu mindern. Auf Grundlage dieser Betrachtung wurde die Variante Grün weiterverfolgt.

Außerdem wurde geprüft, ob die Strecke vom Tal zum Hängebrückenzugang auch durch den Bus- oder Radverkehr abgedeckt werden kann. Die Prüfung ergab, dass eine Abdeckung durch den Busverkehr nicht möglich ist, da die zu erwartenden Besucherzahlen nicht transportiert werden können. Für die Hängebrücke und die Seilbahn wurde eine Besuchsprognose angefertigt. Orientiert wurde sich in diesem Zusammenhang an Besuchszahlen von ähnlichen touristischen Hängeseilbrücken in Deutschland, der Schweiz und Österreich. Gleichzeitig wurden Parameter wie Besucherpotenzial/Lage, die Gesamtattraktivität sowie der Preis berücksichtigt. Diese zeigt, dass bei der Hängebrücke im fünften Betriebsjahr noch mit einer Besucherzahl von rund 662.000 zu rechnen ist. Mit einer 90-prozentigen Wahrscheinlichkeit liegt die Besuchszahl zwischen 611.000 bis 713.000.[7]

[6] Ingenieurbüro Schweiger

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

Laut der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2024 können während der BUGA an einem Werktag zwischen 4.000 und 6.000 Besucher*innen auf der Königshöhe erwartet werden.[8]

Grundsätzlich ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine alternative ÖPNV-Linie als Anbindung an die Königshöhe vorhanden: Die Linie 629 fährt die Hindenburgstraße hoch bis zum Eingang in den Waldpark auf der Königshöhe. Eingesetzt wird hierfür ein Midibus, welcher Kapazitäten für 55 Personen bietet. Aufgrund der engen Kurven an der Hindenburgstraße können hier keine größeren Busse fahren. Die Linie 629 verkehrt stündlich. Nur bis auf Höhe der Hindenburgstraße 53 ist Begegnungsverkehr möglich. Um darüber hinaus Begegnungsverkehr zu ermöglichen, müsste das Anwohnerparken in vielen Teilen der Hindenburgstraße entfallen, was wiederrum den bestehenden Parkdruck erhöhen würde. Außerdem können an der Bushaltestelle an der Hindenburgstraße keine zwei Busse gleichzeitig stehen. Aufgrund der Fahrgastkapazitäten von maximal 55 Personen könnten über den Busverkehr so höchstens 110 Personen in der Stunde zur Königshöhe gebracht werden.

Auf der Seite des Nützenberges verkehren die Buslinien 619 Richtung Wuppertal Hauptbahnhof im Regelverkehr und der Taxibus 19 zwischen dem Rabenweg und der Sonnborner Straße. Die Buslinie 619 fährt werktags 20-minütig und an Wochenenden im Halbstunden-Takt. Auf der Linie 619 ist der Betrieb mit einem Gelenkbus möglich. Gelenkbusse bieten Kapazitäten für 105 Personen. Über die Linie 619 können demnach bei maximaler Auslastung 315 Personen in der Stunde (werktags) zum Nützenberg befördert werden. An Wochenenden reduziert sich die Förderkapazität entsprechend der Taktung auf 210 Personen in der Stunde.

Betrachtet man die vorhandenen Buslinien nun in der Gesamtheit, können bei Maximalauslastung 425 Personen in der Stunde via Bus zu den Eingängen der Hängebrücke befördert werden. Ausgehend von einer Besucherzahl von 4.000 Gästen an einem normalen Werktag der BUGA würde dies mehr als 9 Stunden beanspruchen. Bei 6.000 Gästen wären es bereits mehr als 14 Stunden. Es zeigt sich, dass der Busverkehr bereits für die zu erwartenden Besucherzahlen an einem Werktag während der BUGA keine tragbare Lösung darstellt. Es ist zudem davon auszugehen, dass an einem Wochenend- oder Feiertag deutlich mehr Besucher*innen die Königs- und die Kaiserhöhe besuchen werden.

Eine Zuwegung zur Königshöhe für den Fahrradverkehr ist grundsätzlich vorhanden. Die Alternativlösung des Radverkehrs exkludiert jedoch mobilitätseingeschränkte Personen. Aufgrund der anspruchsvollen Topographie auf der Königshöhe ist zudem nicht davon auszugehen, dass ein Großteil der Besuchenden den Radverkehr bevorzugen und so den Busverkehr entlasten würden. Insbesondere für angereiste Besucher*innen wird die Radwegeverbindung wahrscheinlich eine untergeordnete Rolle spielen.

An dem durch den Bürger vorgeschlagenen Standort in der Talachse sind keine Grundstücke verfügbar, welche die Errichtung der Talstation ermöglichen würde. Außerdem

[8] Bundesgartenschau Wuppertal 2031 gGmbH (2024): BUGA 2031 Wuppertal. Konkretisierung. Gemeinsam auf dem Weg zur Bundesgartenschau

müssten bei dieser Variante zahlreiche Privatgrundstücke gekreuzt werden. Der in der Planung vorgesehene Standort für die Talstation stellt derzeit eine vollversiegelte Parkplatzfläche dar. Der Eingriff in die Natur würde sich durch einen Standort innerhalb der Talachse für das Stationsgebäude folglich nicht verringern. Auch bei einer Trassenführung von der Talachse zur Königshöhe müsste in den Baumbestand des Kiesberges eingegriffen werden. Der Nordhang ist dabei steiler, als der Westhang Richtung Zoo. Demnach ist davon auszugehen, dass die Seilbahn auf der verfügbaren Strecke nicht gänzlich über die Baumkronen hinweggeführt werden könnte. Da außerdem hangaufwärts die Einfahrt in die Bergstation erfolgen müsste (bei Errichtung der Bergstation in Nähe des Brückenkopfes) ist davon auszugehen, dass über weite Bereiche eine Schneise in den Waldbestand geschlagen werden müsste. Der Standort der Bergstation wurde in der vorliegenden Planung bereits so gewählt, dass der Eingriff in wertvolle Altbaumbestände weitestgehend vermieden wird.

Sowohl der Schwebebahnvorplatz, als auch das Stadion liegen im Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung Zooviertel. Das Stadion steht zudem trotz Umbaumaßnahmen in der Vergangenheit zusätzlich als Einzelbaudenkmal unter Schutz. Dabei erwähnt die Unterschutzstellung ausdrücklich auch die landschaftlich reizvolle Lage des Baus. Die Beeinträchtigung eines Denkmals erfolgt nicht zwangsweise ausschließlich durch einen Eingriff in die Bausubstanz, sondern kann ebenfalls durch Maßnahmen im denkmalnahen Bereich erfolgen - beispielsweise durch die bauliche Vorlagerung eines Neubaus in einer der Hauptsichtachsen des Stadions. Ähnlich ist die Beeinträchtigung der Sichtachse von der Schwebebahnstation zu der Hubertusallee zu betrachten, die mitunter eine der Hauptsichtachsen des Denkmalbereichs darstellt. Durch den Bau der Seilbahnstation auf dem Schwebebahnvorplatz würde dieser zudem einen zu prominenten Standort direkt im Einfallstor des Denkmalbereichs erhalten. Um ein Einfügen des Bauwerkes neben den Gebäuden der TAW und der Gastronomie zu gewährleisten, soll ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt werden. Fassadenbegrünung stellt dabei eine denkbare Variante dar. Gesetzlich vorgeschriebene Nachhaltigkeitsstandards, wie PV-Anlagen gem. Bauordnung NRW (BauO NRW) und Elektroladesäulen gem. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) müssen umgesetzt werden. Die Verpflichtung zur Umsetzung einer Dachbegrünung wird über den Bebauungsplan gesichert. Die konkrete architektonische Gestaltung soll jedoch erst im Zuge des Qualifizierungsverfahrens ermittelt werden. Zu beachten ist dabei insbesondere, dass die Höhen der Gebäude der Technischen Akademie nicht überschritten werden. Außerdem ist in den oberen Geschossen ein zurückspringen der Geschosse vorgesehen, um das dreidimensionale Gestaltungskonzept der umliegenden Gründerzeitgebäude aufzugreifen. Das Vorhaben soll dem Gestaltungsbeirat der Stadt Wuppertal vorgestellt werden und ist mit der unteren Denkmalbehörde abzustimmen.

1.7 Natur und Umwelt

1.7.1 Umweltbericht

Eine Bürgerin erklärt, dass die Inhalte und Kernareale der BUGA im Zuge der Machbarkeitsstudien frühzeitig festgelegt wurden, was darauf schließen ließe, dass aufgrund eines vorgezogenen Abwägungsprozesses die Umweltbelange und das im Umweltbericht verankerte Vermeidungsgebot nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Das

Bauleitplanverfahren basiere folglich auf fehlerhaften Abwägungsergebnissen. Seitens eines Bürgers wird zudem die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gefordert.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.1: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die Abwägung wird erst im Laufe des Aufstellungsprozesses zum Bebauungsplan erstellt und kann nicht bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans vorliegen, zumal im Zuge von Stellungnahmen zum Verfahren, Öffentlichkeitsbeteiligungen oder gutachterlichen Aussagen noch neue Erkenntnisse in die Abwägung einfließen können müssen. Nach Ermittlung der Umweltbelange fließen diese in die Abwägung mit ein.

Welche Vorhaben UVP-pflichtig sind, wird in der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) geregelt. Nach Punkt 14.11 sind für Seilbahnen Vorprüfungen im Einzelfall gemäß § 7 Abs. 1 S. 1 UVPG durchzuführen, nach welcher zu bestimmen ist, ob eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Gem. § 50 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Vorprüfung des Einzelfalls bei Aufstellung eines Bebauungsplanes nach den Vorschriften des BauGB durchzuführen – also in Form des Umweltberichtes. Es wurde ein Umweltbericht gem. § 2a BauGB erstellt, welcher die Umweltfolgenabschätzung für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Biologische Vielfalt, Natura-2000-Gebiete, Mensch sowie Kultur- und Sachgüter erstellt hat. Daneben wurden die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die Vermeidung von Emissionen und Abfällen, die Nutzung regenerativer Energien, die Erhaltung der Luftqualität und das Risiko für Unfäller und Katastrophen betrachtet. Der Umweltbericht ist als eigenständiger Bestandteil der Begründung in Anlage 04 beigefügt. Da der Bebauungsplan 1257 als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan gem. § 3 Abs. 4 SeilbG NRW aufgestellt wird, ersetzt der Umweltbericht gemäß den Vorschriften des UVPG die Durchführung einer UVP.

Das naturschutzfachliche Vermeidungsgebot des § 15 BNatSchG besagt, dass vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen sind. Die Planung wurde so ausgelegt, dass bauliche Maßnahmen und Eingriffe in den Grünbestand auf das erforderliche Maß begrenzt werden und sich lediglich auf für die Seilbahn erforderliche Bauwerke beschränkt. In dem Seilbahnabschnitt, der sich über Waldgebiet befindet werden darüber hinaus keine Nutzungen zugelassen.

1.7.2 Klima

Die Schlüsselprojekte der BUGA hätten so gewählt werden sollen, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes mindestens erhalten bliebe und nicht wie durch die vorliegenden Projekte erheblich belastet würde. Bei den Waldgebieten handle es sich um Bestandteile der zusammenhängenden Bergischen Hochfläche. Die Waldbestände seien Flächen mit hoher Klimaaktivität (Frisch- und Kaltluftproduktion, Filterfunktion) und für den Siedlungsraum von großer Bedeutung. Die von der Stadt aufgestellten Konzepte (Klimaschutzkonzept und Leitbild einer klimagerechten Stadtentwicklung) sollten daher in die Abwägung mit einfließen. Besonders wichtig seien dabei der Schutz von Wäldern und Freiräumen zur Frischluftversorgung sowie der Schutz, die Stärkung und Reaktivierung der Biodiversität.

Das Gebäude der Talstation passe nicht zwischen die Technische Akademie (TAW) und das vorhandene Restaurant. Die Grundidee der bewusst zur windeinfallenden Seite offenen Struktur des Zooviertels würde durch die Errichtung zerstört und das Klima im Zoo beeinflusst.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.2: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

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.

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 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. 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.[9]

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. Seilbahnanlagen fördern außerdem den öffentlichen Personennahverkehr und stellen ein nachhaltiges Verkehrsmittel dar, welches die Luftreinhaltung in Städten fördert. Von der Talstation geht keine Barrierewirkung aus.

1.7.3 Ausgleichsmaßnahmen

Mehrere Bürger*innen merken an, dass die Aussage, dass für jeden Baum zwei neue gepflanzt würden, nicht belastbar sei. Eine Aussage zu Ersatzpflanzungen sei erst mit Vorliegen einer konkreten Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zulässig. Der Verlust eines Altbaums sei hinsichtlich der ökologischen Funktion, der CO2-Bindung oder des Habitatwerts nicht durch das Pflanzen von zwei Jungbäumen zu ersetzen. Zudem sei bislang nicht ersichtlich, welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind, wie diese gestaltet werden sollen und wann der Ausgleich erfolgt. Ein Ausgleich würde zudem im Sinne einer Ökobilanzierung stattfinden und nicht nach dem Grundsatz, dass für jeden Baum ein neuer gepflanzt würde. Der materiell-rechtliche Regelungscharakter der Eingriffsregelung sei zudem stark eingeschränkt worden, weshalb die Realkompensation von dem tatsächlich erforderlichen Kompensationsumfang abweiche und weder ein funktionaler Ausgleich, noch ein angemessener Ersatz erzielt würde. Der Ausgleich bedeute daher, dass für den Verlust von 4,5 ha nicht 9,0 ha Wald aufgeforstet würde, sondern dass lediglich Maßnahmen umgesetzt würden, die ohnehin bereits durchgeführt worden seien oder aufgrund sonstiger Verpflichtungen durchgeführt würden. Auch müssten Ausgleichsmaßnahmen keinen räumlichen Bezug zum Eingriffsgebiet aufweisen. Eine Genehmigung für die Waldumwandlung sei nur möglich, sofern das öffentliche Interesse überwiege, was in der vorliegenden Planung nicht anzunehmen sei. Die in Aussicht gestellten Kompensationsmaßnahmen würden formal-rechtlich die materiellen Voraussetzungen einer Kompensation nicht erfüllen. Die Rodungsmaßnahmen seien zudem insbesondere vor dem Grundwassermangel der Stadt Wuppertal fragwürdig, da Wald Wasser speichere. Es wird gefordert eine detaillierte Eingriffs- und Kompensationsübersicht zum Baumbestand zu erstellen, Transparenz über Ökokontoverfahren zu gewährleisten sowie betroffene Biotope und Waldflächen darzustellen.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.3: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Durch die Errichtung der Seilbahn müssen auf dem Kiesberg etwa 5.000 m² Waldfläche dauerhaft gerodet werden. Der Kiesberg verfügt dabei über eine Gesamtfläche von mehr als 91 Hektar. Aufgrund der damit vergleichsweise geringen Eingriffsfläche werden die grundlegenden Funktionen des Waldes, wie Wasserspeicherung, durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt.

Da ein Teilabschnitt der Seilbahn im Waldbereich errichtet wird, ist für die dort entstehenden Eingriffe in die Waldstrukturen ein Waldumwandlungsverfahren erforderlich. Die

[9] Lohmeyer GmbH (2026): Kaltluftsimulation B-Plan 1294 „Hängebrücke“ und B-Plan 1257 „Talstation und Seilbahn“

Regionalforstbehörde hat für die Ersatzflächen ein Verhältnis von 1:2 für Erstaufforstungen und 1:4 für ökologische Umgestaltung vorgegeben. Für die Seilbahn 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 Bergischen Regionalforstamt 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: 8.668 m²

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

Bei Berücksichtigung dieser Kompensationsflächen, kann der Waldausgleich nachgewiesen werden – das überwiegende öffentliche Interesse ist für die Waldumwandlung nicht erforderlich. Die Flächen wurden von der Unteren Naturschutzbehörde im Kompensationsflächenkataster der Planung zugeordnet. Dem Bebauungsplan werden Beikarten zur Waldumwandlung beigefügt und ein entsprechender Hinweis aufgenommen.

Die Fläche südlich des Löwengeheges befindet sich dabei in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet. Da insbesondere der Westen Wuppertals jedoch schon einen hohen Anteil an Waldflächen aufweist, ist ein vollumfänglicher Ausgleich in der näheren Umgebung des Plangebietes nicht möglich. Forstrechtlich ist dies auch nicht erforderlich.

Der naturschutzfachliche Ausgleich wird im Zuge des Umweltberichtes ermittelt und die entsprechenden Kompensationsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgezeigt. 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 dem Würdigungsvorschlag zu 2.1.2 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 Textabschnitt zuvor entnommen werden können. Neben den zuvor 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. Ins-gesamt ist so ein Betrag 123.462,33 Euro als Ersatzgeld für die Eingriffe in das Landschaftsbild zu zahlen.[10]

1.7.4 Nachhaltigkeit

Es wird zudem die ökologische Ausrichtung der BUGA hinsichtlich des Wasserhaushaltes, der Klima-Resilienz, der Ökologie und der Bodenbiotopfunktion kritisiert. Es wird hinterfragt, ob das Gesamtkonzept ökologisch, bzw. generell nachhaltig sei.

---

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

Würdigungsvorschlag zu 1.7.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Neben der Ökologie wird Nachhaltigkeit auch durch die soziale und ökonomische Komponente bestimmt – Ziel der Bauleitplanung ist es dabei alle Belange gerecht unter- und gegeneinander abzuwägen. Das Projekt Hängebrücke soll einen neuen touristischen Anziehungspunkt in der Stadt Wuppertal schaffen. Zur Erschließung der Hängebrücke benötigt es die Seilbahn. Die beiden Projekte haben 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. 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 soll ein barrierefreies Transportmittel darstellen, welches auch mobilitätseingeschränkten Personen ermöglichen soll 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 annähernd höchsten Punkt befinden. Das Projekt kann folglich als wirtschaftlich und sozial nachhaltig betrachtet werden.

Daneben wurde die Planung so ausgelegt, dass der Eingriff in die Ökologie möglichst gering ausfällt. Innerhalb der Waldflächen sind so lediglich die für die Seilbahn erforderlichen baulichen Anlagen – die Seilbahnstützen und die Bergstation selbst vorgesehen. Die Errichtung von baulichen Anlagen unterhalb der Seilbahntrasse wurde lediglich für den Seilbahnabschnitt, der sich oberhalb des Zoogeländes befindet, zugelassen. Die Errichtung der Talstation in Kombination mit einem Parkleitsystem und einem Bewohnerparkkonzept kann 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.

Zu dem Thema Klima siehe Würdigungsvorschlag zu 1.7.2. Zum Thema Waldfunktionen siehe Würdigungsvorschlag zu 1.7.3.

1.7.5 Schneisen-Bildung

Aus einem Zeitungsartikel ginge hervor, dass eine 30 m breite Schneise in den Wald gezogen werden würde, welche sich Richtung Tal auf 20 m verschmälern würde. Diese Aussage stünde im Widerspruch zu den Informationen, die seitens der Stadt in den öffentlichen Bürgerdiskussionen mitgeteilt wurden. Der Artikel zeige, dass eine Schneisen-Bildung aktiv geplant sei und diese nicht nur die Mittel- und Bergstation beträfe.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.5: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Da die Seilbahn vor der Bergstation herunterführt werden muss, kann ein Eingriff in die Baumstrukturen vor der Bergstation nicht vermieden werden. Auf einer Strecke von etwa 120 m zwischen den Stützen 3 und 4, der Stütze 5 und der Bergstation entsteht daher eine Schneise in der Breite der Seilbahntrasse.

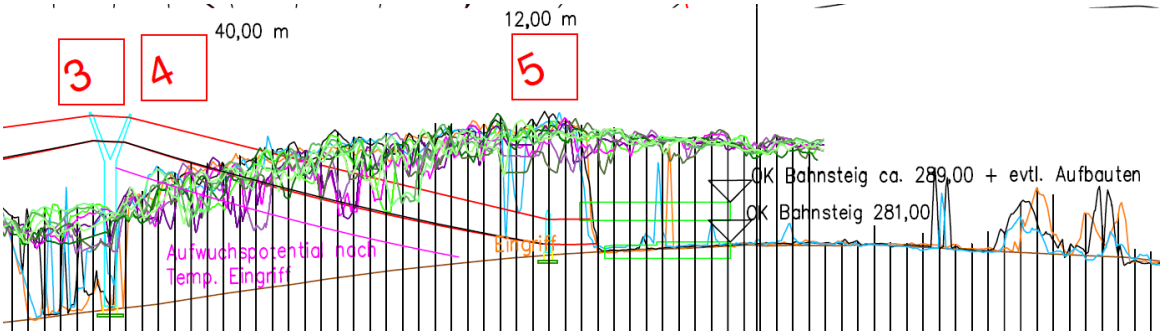


Abbildung 4: Beriech in dem die Seilbahn in die Bergstation geführt wird[11]

Diese Information wurde in gleicher Form bereits in den öffentlichen Bürgerdiskussionen mitgeteilt. In den Bereichen um die Tal- und die Mittelstation sind lediglich kleinere Eingriffe erforderlich, um die Einfahrt in die Stationen zu ermöglichen. Eine Schneise entsteht bei diesen Stationen jedoch nicht.

1.7.6 Befreiungen Beirat der Unteren Naturschutzbehörde

In der Sitzung des Beirates der Unteren Naturschutzbehörde am 29.01.2026 wurden naturschutzrechtliche Befreiungsanträge zur Fällung von vier Linden am Boettingerweg und zur Durchführung von Bohrungen für eine Baugrunduntersuchung vorgestellt. Zum Zeitpunkt des Beirates gäbe es dabei noch keinen Betreiber, welche das geplante Parkhaus und die Talstation errichten könne. Da die Bauleitplanung die Maßnahmen in der Sitzung vorgestellt hat, entstünde der Eindruck, dass die für die Bauleitplanung erforderliche Neutralität nicht mehr gewahrt sei, da sie lediglich als Projektbefürworterin aufgetreten sei. Eine ergebnisoffene Prüfung der Planung sei damit nicht mehr gewahrt. Die Errichtung der für die Bohrungen vorgesehenen Baustraße schaffe bereits jetzt irreversible Schäden am Wald, dabei stünden für die geotechnische Voruntersuchung zahlreiche, weniger invasive Maßnahmen zur Verfügung. Nach Beendigung des Bauleitplanverfahrens sei zudem eine weitere Baugrunduntersuchung erforderlich. Die vorgenannten Gründe sprechen aus Sicht des Einwenders gegen die Durchführung der Maßnahmen. Das durch die Verwaltung vorgesehene Vorgehen sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht notwendig.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.6: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Bei der Vorstellung des Antrages auf Befreiung nach § 67 BNatSchG zur Fällung der vier Linden am Boettingerweg handelte es sich um eine Inaussichtstellung der erforderlichen Befreiung. Die eigentliche Befreiung würde im Genehmigungsverfahren erteilt werden, sodass Eingriffe vor Beendigung des Planverfahrens nicht möglich sind. Da im Bauleitplanverfahren jedoch eine konfliktfreie Gesamtsituation herzustellen ist und die Umsetzung der Planung möglich sein muss, ist zumindest die Inaussichtstellung bereits im Planverfahren erforderlich. Da der Antrag auf Befreiung seitens des Beirates der Unteren Naturschutzbehörde abgelehnt wurde, wurde dieser am 01.07.2026 dem Ausschuss für

[11] Seilbahnprofi, Ingenieurbüro Schweiger

Umwelt, Gesundheit, Klima, Verbraucherschutz und Nachhaltigkeit vorgelegt. Der Ausschuss hat die Befreiung zur Fällung der vier Linden in Aussicht gestellt. Im Vorhinein zur Antragsstellung wurde im Zuge einer umfangreichen Alternativenprüfung (s. Anlage 05, 1.6) untersucht, ob die Linden erhalten werden können.

Die Durchführung von Baugrunduntersuchungen während das Planverfahren noch läuft, ist gängige Praxis. Ziel ist es, den Untergrund auf Eignung zur Errichtung des Vorhabens zu untersuchen. Die Ergebnisse stellen die Grundlage für die statischen Berechnungen in der Ausführungsplanung dar. Da zur Errichtung von Seilbahnstützen ein tiefer Eingriff in den Fels erforderlich ist, reicht es nicht mit minimalinvasiven Maßnahmen zu arbeiten.

Durch die Vorstellung der Befreiung im Beirat der Unteren Naturschutzbehörde wird die Neutralität der Bauleitplanung nicht gefährdet. Viel mehr waren die vorgestellten Maßnahmen bereits Ergebnis eines vorangegangenen Abwägungsprozesses im Zuge der Alternativenprüfung.

1.7.7 Durchforstungsmaßnahmen und Baugrunduntersuchung

Im Februar 2026 wurden seitens des Ressorts Grünflächen und Forsten Durchforstungsmaßnahmen auf der Königshöhe durchgeführt. Dies stelle einen fachlich nicht gerechtfertigten Eingriff dar. Die Eingriffe würden nicht der Pflege des Waldes dienen, sondern Fakten für ein noch nicht abgeschlossenes Planverfahren schaffen. Dies verstoße gegen die ordnungsgemäße Abfolge von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Zudem verstoße die Maßnahme gegen das Bundeswalgesetz und das Landeswaldgesetz NRW, da eine Waldumwandlung ohne vorherige Genehmigung unzulässig sei. Da die Maßnahme aus Sicht des Bürgers nicht auf den Erhalt oder die Stabilisierung des Waldes abziele, stelle sie aus forstfachlicher Sicht auch keinen zulässigen Waldumbau dar. Die Eingriffe würden zudem wertvolle Lebensräume und die Biodiversität des Gebietes gefährden. Der Erhalt von Biotopstrukturen sowie der Schutz von Flora und Fauna würden durch die bereits erfolgten Maßnahmen erheblich tangiert. Das Vorgehen erweckt außerdem den Eindruck, dass Entscheidungen bereits umgesetzt wurden, bevor eine Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 BauGB durchgeführt wurde.

Das Anlegen der Baustraße im Anschluss an die Durchforstungsmaßnahmen stelle eine Vorwegnahme der planerischen Entscheidung dar. Es würden irreversible Tatsachen geschaffen, bevor die abschließende planungsrechtliche Zulässigkeit hergestellt sei. Dies widerspräche der Ergebnisoffenheit der Planung sowie dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot. Die Baustraße stelle zudem eine genehmigungspflichtige Waldumwandlung dar. Nach Aussagen von Wald und Holz läge diese Genehmigung allerdings nicht vor. Eingriffe sind nach Ansicht des Bürgers daher zu unterlassen und sofern bereits erfolgt zurückzubauen. Eingriffe in die Waldfunktionen sowie in geschützte Biotope würden zudem eine belastbare Umweltprüfung, artenschutzrechtliche Prüfung sowie ggf. eine FFH-Vorprüfung erfordern. Es wird die Offenlage der entsprechenden Gutachten gefordert sowie eine Begründung, weshalb der Eingriffszeitpunkt als verträglich erachtet würde. Der Beirat der Unteren Naturschutzbehörde habe den Befreiungsantrag zudem abgelehnt sowie die Vorlage als unvollständig bezeichnet. Ohne vollständige Unterlagen könne keine sachgerechte Abwägung erfolgen. Es bestünden weniger eingriffsintensive geophysikalische Methoden, welche einer Kernbohrung vorzuziehen seien und keine Baustraße erfordern

würden. Es wird eine Alternativenprüfung zu den verschiedenen geophysikalischen Methoden gefordert. Da kein Betreiber feststünde, verbiete sich eine kommunale Vorfinanzierung der Baugrunduntersuchung. Das Projektrisiko würde so auf die Allgemeinheit verschoben werden.

Darüber hinaus wird die Offenlage von Anträgen, fachlichen Stellungnahmen, Protokollen des Beirates der Unteren Naturschutzbehörde, interne Vermerke, Genehmigungen der Stadt Wuppertal, Kommunikationen zwischen der Stadt Wuppertal und der BUGA gGmbH sowie von Lage- und Zeitplänen zu diesem Thema gefordert. Kommunikationen zwischen der Stadt Wuppertal, der BUGA gGmbH und Wald und Holz seien aufzuklären und zu dokumentieren.

Es wird der Stopp der vorbereitenden Maßnahmen bis zur rechtssicheren Klärung der forstrechtlichen Genehmigung, die Offenlage der Alternativenprüfung zur Baugrunduntersuchung, der Umwelt- und Artenschutzprüfung, die Vorlage der Waldumwandlungsgenehmigung sowie ggf. der Rückbau der Baustraße und die Aktenvorlage des bisherigen Verfahrensgangs beantragt.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.6: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Waldpflegemaßnahmen, wie Durchforstungsmaßnahmen sind nicht genehmigungspflichtig und bedürfen keinem offiziellen Waldumwandlungsverfahren. Die Seitens des Ressorts Grünflächen und Forsten durchgeführten Maßnahmen zielen darauf ab, den Wald zu stärken und an den Klimawandel anzupassen. Flora, Fauna und Biodiversität werden dadurch nicht beeinträchtigt. Die Maßnahmen dienen durch die Förderung von Baumarten, die mit zukünftigen klimatischen Bedingungen besser zurechtkommen, dem langfristigen Schutz der Artenvielfalt. So wird das Risiko für Sturmwurf, Sonnenbrand und andere Witterungsstörungen reduziert. Die Planung zur Seilbahn nutzt die Synergieeffekte dieser Maßnahmen, indem die für die Durchforstungsmaßnahmen notwendige Rückegasse als Baustraße für die vorbereitende Baugrunduntersuchungen genutzt werden soll. So soll ein weiterer Eingriff in den Wald für die notwendigen Untersuchungen vermieden werden. Die Koppelung zielt damit explizit auf einen möglichst geringen Waldeingriff ab und beabsichtigt die Natureingriffe in diesem Bereich zu reduzieren. So soll verhindert werden, dass nach Abschluss des Bauleitplan- und Genehmigungsverfahrens ein erneuter Eingriff in die Waldstrukturen erfolgen muss. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB fand bereits weit vor den Durchforstungsmaßnahem, nämlich im Juni und Juli 2025 statt. Für die Maßnahmen zur Waldpflege sind keine gesonderten Öffentlichkeitsbeteiligungen gem. BauGB erforderlich.

Das Anlegen der Baustraße zur Durchführung der Baugrunduntersuchung stellt keine Vorwegnahme der planerischen Entscheidung dar. Die Baugrunduntersuchung dient als Grundlage für die statischen Berechnungen der Ausführungsplanung. Sie ist also Bestandteil des Planungsprozesses. Die Baustraße wurde in dem Bereich erreichtet, in dem zuvor die Rückegasse für die Durchforstungsmaßnahmen entstanden ist. Insofern wurden durch die Baustraße keine irreversiblen Tatsachen geschaffen, sondern es wurden Bereiche genutzt, die bereits durchforstet wurden. Durch die Nutzung dieser Synergieeffekte sollte gerade vermieden werden, dass zusätzliche Eingriffe in den Waldbestand erforderlich werden, was dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot entspricht. Der Antrag auf

temporäre Waldumwandlung für die Baustraße ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Im Zuge des Planverfahrens werden die dauerhaften Waldumwandlungsbereiche betrachtet (s. auch 1.7.3). Durch die Baustraße werden weder Waldfunktionen beeinträchtigt, noch bestehen in dem Bereich geschützte Biotope. Eine Umweltprüfung sowie eine artenschutzrechtliche Prüfung wurden im Zuge des Planverfahrens erstellt und werden im Zuge der Veröffentlichung der Allgemeinheit zugänglich gemacht. Der Kiesberg stellt kein FFH-Schutzgebiet dar. Die Befreiung für das Anlegen der Baustraße wurde seitens der Unteren Naturschutzbehörde im Mai 2026 erteilt. Eine etwaige Alternativenprüfung zu verschiedenen geophysikalischen Untersuchungsmethoden ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens. Da der Bebauungsplan 1257 ein Angebotsbebauungsplan ist, können alle Untersuchungen vor Feststehen des späteren Betreibers durchgeführt werden.

Die Veröffentlichung von Anträgen, Protokollen des Beirates der Unteren Naturschutzbehörde, interne Vermerke, Genehmigungen der Stadt Wuppertal, Kommunikationen zwischen der Stadt Wuppertal und der BUGA gGmbH sowie von Lage- und Zeitplänen sind nicht Gegenstand der des Bauleitplanverfahrens sowie der Veröffentlichung gem. § 3 Abs. 2 BauGB. Fachliche Stellungnahmen sind in Kapitel 2 der Würdigung zusammengefasst.

1.7.8 Erholungsräume

Darüber hinaus wird angemerkt, dass durch die Planung Erholungsräume für Kinder und Jugendliche sowie der Waldlehrpfad auf der Königshöhe verloren gingen.

Würdigungsvorschlag zu 1.7.8: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Durch die Seilbahnplanung gehen keine Erholungsräume für Kinder und Jugendliche verloren. Zwar muss der Kinderspielplatz im Bereich der Mittelstation aufgrund der Errichtung der Stütze und des Stationsbauwerkes entfallen, allerdings befinden sich beim Tigergehege sowie beim Okavango weitere Kinderspielplätze in unmittelbarer Nähe zu dem entfallenden Spielplatz. Da die Seilbahn jedoch der Überwindung der anspruchsvollen Topographie innerhalb des Zoos dient, kann der Zoo als Erholungs- und Lernerfahrungsraum zukünftig einer breiteren Bevölkerungsgruppe zugänglich gemacht werden. Aufgrund der Gesamtgröße der Waldparkanlagen auf dem Nützen- und dem Kiesberg bleiben ebenfalls genügend Wald-Erholungsräume erhalten. Der Waldlehrpfad auf der Königshöhe bleibt von der Planung unberührt.

1.8 Immissionsschutz

Ein Bürger erklärt, dass es kontraproduktiv sei das Bahnsteigniveau der Seilbahn aus Lärmschutzgründen anzuheben, da die trichterförmige Öffnung der Seilbahnstation den Lärm so stärker in das Zooviertel übertragen würde. Besonders betroffen seien der obere Bereich des Zooviertels und der östliche Bereich des Todtenbergs. Würde die Seilbahnstation ebenerdig errichtet, so könne der Schall durch Bäume und Sträucher sowie Seitenwände abgefangen werden und gelange kaum über die Seilbahnstation hinaus. Die zusätzlich erforderlichen Ausfahrtsstützen würden bei der Gesamtanzahl an Stützen keinen Unterschied machen.

Würdigungsvorschlag zu 1.8: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Entgegen der Annahme des Bürgers verursachen insbesondere die Ausfahrtsstützen erhebliche Lärmemissionen. Je mehr dieser Stützen errichtet werden müssen, desto mehr Lärm wird beim Ausfahren der Seilbahn aus der Talstation verursacht. Eine ebenerdige Errichtung würde folglich zu einer erhöhten Lärmbelastung für Anwohnende führen.

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.

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. [12] 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.

Der Bereich Todtenberg ist laut Gutachten nicht von den Schallemissionen des Parkhauses oder der Seilbahn betroffen.

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

1.9 Besucheraufkommen

Ein Bürger fragt, mit welchen Besucherströmen zu rechnen ist. Außerdem wird angeregt die Seilbahn nach der BUGA nur noch bis zur Mittelstation zu führen, da eine Weiterfahrt bis auf die Königshöhe dann unattraktiv sei.

Würdigungsvorschlag zu 1.9: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Planung wurde eine Besucherprognose beauftragt. Diese kam durch statistische Berechnungen anhand von Daten anderer Seilbahnen zu dem Ergebnis, dass sich insbesondere die folgenden Merkmale auf die Besucherfrequenz auswirken:

- Eine bereits hohe touristische Frequenz des Standortes
- Rang der Seilbahn unter den vorhandenen Besucherattraktionen
- Kapazität der Seilbahn
- Nähe zum touristischen Zentrum der Stadt
- Überwindung größerer Höhendifferenzen
- Zeitersparnis gegenüber anderem Verkehrsmittel

Die Untersuchung zeigte, dass das zu erwartende Besucheraufkommen stark abhängig von der geplanten Hängebrücke auf der Königshöhe ist. Ohne die Errichtung der Hängebrücke ist mit etwa 95.000 bis 190.000 Seilbahngästen zu rechnen. Mit Errichtung der Hängebrücke kann in Abhängigkeit von den Eintrittsgeldern für die Brücke von 315.000 bis 599.000 Gästen ausgegangen werden, welche mithilfe der Seilbahn zur Hängebrücke an- oder abreisen.[13] Die Seilbahn soll auch im Anschluss an die BUGA weiter bis auf die Königshöhe führen und als Hauptzubringer zur weiterhin existierenden Hängebrücke dienen. Es ist folglich auch im Anschluss an die BUGA mit einem erhöhten Besucheraufkommen rechnen. Dies zeigt auch das zuvor genannte Gutachten, da hier die Besuche im fünften Betriebsjahr berechnet wurden.

---

2. Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vom 27.01.2025 bis einschließlich 28.02.2025

2.1 NABU Stadtverband Wuppertal, 28.02.2025

Die vorgebrachten Anmerkungen und Bedenken wurden thematisch zusammengefasst.

2.1.1 Planrechtfertigung und Verkehrsbedarfsplanung

Für die Seilbahn bestehe kein nachgewiesener verkehrlicher Bedarf oder eine städtebauliche Konzeption. Entsprechend dem Leitfaden für die Implementierung von Seilbahnen in deutschen Städten als Bestandteil des ÖPNV und dem Handlungsleitfaden Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr des BMDV kommen die Einsatzbereiche Entlasten,

[13] Montenius Consult (2025): Besuchsprognose und Stellplatzberechnung Wuppertal

Verlängern, Verkehrsnetze schaffen, Überbrücken, Lücken schließen und/oder Verbinden in Frage. Keiner der genannten Einsatzbereiche, außer ggf. Überbrücken werden seitens des NABU als planrechtfertigend gesehen. Weder der Wuppertaler Nahverkehrsplan noch das Mobilitätskonzept sähen eine Anbindung der Königshöhe als erforderlich an.

Die Aufnahme der Seilbahn in die verkehrlichen Bedarfspläne des Landes NRW mit gleichzeitiger Streichung des Seilbahn-Neubaus Wuppertal Hauptbahnhof – Küllenhahn zeige, dass hier durchaus das Ziel und Anliegen einer urbanen ÖPNV-Verbindung verfolgt würde, die einen verkehrlichen Bedarf zur Einbindung der Seilbahnverbindung Zoo - Königshöhe in das ÖPNV-Netz des Landes NRW sähe.

Ein „Bedarf" ergibt sich erst in touristischer Zusammenschau mit der Hängebrücke im Rahmen der 6-monatigen BUGA. Gleichfalls ergibt sich aus Sicht des NABU kein langfristiger Bedarf nach einem 7-stöckigem Parkhaus mit 450 Parkplätzen im Bereich des denkmalgeschützten Zooviertels. Auch nicht, um die Topographie des Zoos besucherfreundlich zu erschließen. Nach der BUGA bliebe eine überdimensionierte Infrastruktur, deren sinnvolle Nutzung nicht sichergestellt wäre und deutliche Überkapazitäten aufweisen würde. Es bestehen Bedenken hinsichtlich einer nachhaltigen Nachnutzbarkeit, deshalb sei ein Nachnutzungskonzept in die Planung und Alternativenprüfung einzubeziehen.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.1: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Zum Thema Planrechtfertigung siehe Würdigungsvorschlag zu 1.5.7, zum Thema Alternativenprüfung siehe Würdigungsvorschlag zu 1.6. Da es nicht vorgesehen ist die Seilbahn in das ÖPNV-Netz zu integrieren, ist keine Aufnahme in die verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen, den Wuppertaler Nahverkehrsplan oder in das Mobilitätskonzept erforderlich.

2.1.2 Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit

Entsprechend § 3 Abs. 1 SeilbG NRW ist nach Anlage 1 Nr. 6 UVPG NRW die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Die Durchführung dieser Vorprüfung wird seitens des NABU, auch bei vorab erfolgender Fachplanung im Rahmen einer Bebauungsplanung, als zwingende Voraussetzung gesehen. Im Umweltbericht ist eine vollständige Betrachtung der entsprechenden Schutzgüter notwendig.

Für eine naturschutzfachliche Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Ge- und Verboten des Naturschutzgesetzes sind das Vorliegen des überwiegenden öffentlichen Interesses sowie die Atypik des Einzelfalls erforderlich. Im Falle des überwiegenden öffentlichen Interesses müsse dieses plausibel dargelegt und entsprechend abgewogen werden. Eine Artenschutzprüfung (ASP) I und II ist notwendig. Die Seilbahntrasse führt ab der Mittelstation durch das schutzwürdige Biotop Kiesberg, Königshöhe mit der Kennung BK-4708-0077 und einer Größe von 136,48 ha. Ebenfalls liegen die Bergstation an der Königshöhe und die Ausstellungsfläche auf dem Kiesberg innerhalb dieses Biotops. Eine Gefährdung wird hier laut LANUV insbesondere durch Wegebau gesehen. Ebenfalls befinden sich Seilbahn, Bergstation und Ausstellungsflächen innerhalb der 148,26 ha großen Biotopverbundfläche von besonderer Bedeutung „Waldgebiet Königshöhe" mit der Kennung VB-D-4708-023. Innerhalb der Linienführung der Seilbahn sind drei Riesen-Mammutbäume als Naturdenkmale geschützt.

Wesentliche Teile des Geltungsbereichs und des Linienverlaufs der avisierten Seilbahntrasse liegen im Geltungsbereich des Landschaftsplans Wuppertal-West. Entsprechende Eingriffe sind entsprechend des Verbotskatalogs 2.3 A1-A19 ausgeschlossen und der betonte Erhalt muss adäquat umgesetzt werden. In Bezug auf das Landschaftsschutzgebiet Königshöhe/Kiesberg seien umfangreiche bau- und betriebsbedingte sowie die Erholungsfunktion betreffende Eingriffe mit entsprechenden naturschutzfachlichen Befreiungen erforderlich. Eine Kompensation des Eingriffsausgleichs in Form eines Ersatzgeldes wird seitens des NABUs abgelehnt. Hierbei beschränkt sich der baubedingte Eingriff nicht nur auf die Aufstellung der Seilbahnstützen entlang der Linienführung, sondern auch Bauwege, Bodeneingriffe, Baumfällungen und Rodungen. Eine belastbare Ökobilanz würde fehlen. Aus Sicht des NABU ist außerdem ein landschaftspflegerischer Begleitplan zwingend erforderlich. Der NABU Wuppertal läge Wert auf einen lokalen Ausgleich für etwaige Eingriffe in Form von Aufwertungen, unter Schutz Stellungen, Verbesserungen und Wiederherstellung von Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal. Es bedürfe zudem der Veröffentlichung des Kompensations- und Ersatzgeldverzeichnisses zur Sicherstellung des Einblicks in die Maßnahmen, deren Umsetzung und zur Feststellung von möglichen Defiziten sowie einer Soll/Ist Bewertung.

Die Errichtung der Seilbahn und der zugehörigen Infrastruktur erfordere immense Ressourcen, deren Umweltfolgen bislang nicht bewertet worden wären. Der Energiebedarf der Seilbahnstationen entspräche dem von 1.500 bis 2.000 Haushalten und es sei keinerlei Ladeinfrastruktur für E-Mobilität geplant. Für die Ökobilanz der Gebäude und die energetischen Betriebsbedarfe sei eine Ökobilanz zu erstellen und ein Energiekonzept zu erarbeiten.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.2: Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

Zum Thema Umweltbericht und UVP siehe Würdigungsvorschlag zu 1.7.1.

Eine Artenschutzprüfung der Stufe I und II wurde 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 Lebensräumen 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. 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 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 es 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 nicht ausgeschlossen werden konnte, war zur Abschätzung des Umfangs der Betroffenheit sowie zur Frage, 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 übrigen Arten eine Betroffenheit durch Tötungen, Störungen oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht ausgeschlossen werden kann, ist zur Abschätzung des Umfangs der Betroffenheit sowie zur Frage, 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. 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 Löwengehege 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 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.[14]

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

Aus der Artenschutzprüfung der Stufe 2 geht hervor, dass die Planung Betroffenheiten bei bestimmten Fledermausarten hervorruft. In dem Seilbahnbereich, der sich oberhalb des Waldes befindet, wurden acht Fledermausarten erfasst. Die meisten Kontakte und Rufe stammen mit Abstand von der Zwergfledermaus. Da die Aktivbegehung hauptsächlich entlang der Wege verlief, ist anzunehmen, dass es sich bei den aufgenommenen Kontakten um Jagdaktivitäten entlang der Wege handelt. Auch im Bereich des Zoos wurden acht Fledermausarten erfasst. Im Rahmen der Aktivbegehung konnten jedoch nur fünf Arten festgestellt werden. Hierbei stammen die meisten Kontakte und Rufe ebenfalls von der Zwergfledermaus. Es gab auch Ruffeststellungen von der 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.

Daneben konnten Betroffenheiten der planungsrelevanten Vogelarten Kleinspecht, Mäusebussard, Mittelspecht, Sperber, Waldkauz und Star festgestellt werden (s. auch Kapitel 4.4.2 der Begründung).[15] Für die betroffenen Arten sind im Zuge des Bauleitplanverfahrens daher Vermeidungs-, Minimierungs-, oder Ausgleichsmaßnahmen zu treffen. Die Maßnahmen können nicht gänzlich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes umgesetzt werden und werden daher hinweislich im Bebauungsplan 1257 aufgenommen. Die Maßnahmen sollen im Zuge der Selbstbindung in Form eines Durchführungsbeschlusses rechtlich bindend gesichert werden.

M 1: Beleuchtung und Nachtarbeiten

Arbeiten bei Nacht oder Baustellenbeleuchtungen dürfen nur in begründeten Einzelfällen erfolgen. Es darf keine nächtliche Gebäudebeleuchtung erfolgen. Ausgenommen davon sind für die Betriebssicherheit erforderliche Beleuchtungen.

M 2: Gehölzentnahme zur Verkehrssicherung

Falls möglich, sollte Verkehrssicherung durch Teilentnahme der Bäume (z.B. nur Krone) erfolgen, sodass stehendes Totholz entstehen kann.

M 3: Habitataufwertung

Am Übergang zu Rodungsbereichen ist ein Waldrand durch die Pflanzung von Bäumen 2. Ordnung und Sträuchern zu initiieren. Temporäre Eingriffsbereiche sind durch standortgerechte Gehölze aufzuforsten und anschließend dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten. Pflanzausfälle sind spätestens in der folgenden Pflanzperiode zu ersetzen.
Die Einbringung belasteter Erde, welche zur Ausbreitung invasiver Pflanzen führt, ist unzulässig. Auf den Einsatz von Düngung und Pestiziden ist zu verzichten.
Als standortheimische Gehölze sind in der freien Landschaft die folgenden Bäume und Sträucher für Kompensationsmaßnahmen zu verwenden:

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

Bäume 2. Ordnung

- Carpinus betulus, Hainbuche
- Prunus avium, Vogelkirsche
- Salix alba, Silber-Weide (Auen, Uferrand u.a.)
- Sorbus aucuparia, Eberesche

Bäume 3. Ordnung

- Malus sylvestris, Wildapfel
- Prunus padus, Traubenkirsche

Sträucher

- Cornus sanguinea, Bluthartriegel
- Corylus avellana, Hasel
- Crataegus monogyna und oxyacantha, Weißdorn
- Euonymus europaeus, Pfaffenhütchen (giftig)
- Ilex aquifolium, Stechpalme (giftig)
- Lonicera xylosteum, Heckenkirsche (giftig)
- Prunus spinosa, Schlehe
- Rhamnus catharticus, Kreuzdorn (giftig)
- Rhamnus frangula, Faulbaum (giftig)
- Rosa arvensis, Ackerrose
- Rosa canina, Hundsrose
- Salix caprea, Salweide
- Salix viminalis, Korbweide
- Sambucus nigra, Schwarzer Holunder
- Sambucus racemosa, Traubenholunder
- Viburnum opulus, Schneeball (giftig)

M 4: Überprüfung von Höhlenbäumen

Zu entnehmende Bäume sind zuvor auf potenzielle Fledermausquartiere und Baumhöhlenbrüter zu kontrollieren. Bäume in Eingriffsbereichen sind auf neu entstandene Höhlen und Spalten zu kontrollieren. Hierbei wird eine Kontrolle und Entnahme im Herbst (11.09. - 31.10.) empfohlen. 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 für festgestellte

potenzielle oder nachweisliche Quartiere sowie abweichende Kontroll- und Fällzeiträume sind mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen.

M 5: Störungsreduzierung

Störungsintensive Arbeiten (Sprengungen, Bohrungen) sind im Zeitraum von Anfang September bis Ende Oktober und nach Freigabe der ökologischen Baubegleitung durchzuführen. Je nach Witterung kann die ökologische Baubegleitung den Zeitraum in den November verlängern.

M 6: Kollisionsvermeidung

Zur Reduzierung des Kollisionsrisikos sind nach Möglichkeit Vogelschutzmarker anzubringen. Große Glasflächen in denen sich Bäume, Sträucher oder Grünflächen spiegeln können, sind zu vermeiden. Sofern Glasflächen vorgesehen werden, sind diese mit einer geeigneten Schutzfolie gegen Vogelschlag für spiegelnde oder transparente Glasflächen zu versehen.

M 7: Ökologische Baubegleitung

Es ist eine ökologische Baubegleitung zu beauftragen. Ausführende Firmen sind vor Beginn der Bauarbeiten hinsichtlich des Artenschutzes zu unterweisen.

M 8: Amphibienzäune

Die Baustraße über den Königshöher Weg ist von Anfang Juni bis Anfang Juli mit einem Amphibienschutzzaun zu versehen. Alternativ ist Anfang Juni vor Baubeginn eine Kontrolle der Stillgewässer im östlichen Talbereich auf Laich oder Larven möglich. Sofern keine Larven oder Laich gefunden werden, kann auf den Amphibienzaun verzichtet werden.

M 9: Bauzeitenregelung

Zur Vermeidung eines Verlustes von Nestern, Eiern und Jungvögeln sind Baumfällungen und Gehölzrodungen sowie die generelle Baufeldräumung ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28./29. Februar durchzuführen (§ 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

M 10: Habitat- und Quartierverlustverlust

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 ökologischen Baubegleitung 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.

CEF 1: Installation von Fledermauskästen

Anhand der Eingriffsflächen ergibt sich der folgende Ausgleichsbedarf:

- Seilbahnabschnitt über Zoo: 21 Ersatzquartiere (davon 5 Winterquartiere, 16 Sommerquartiere)
- Seilbahnabschnitt über Wald: 6 Ersatzquartiere (davon 2 Winterquartiere, 4 Sommerquartiere)

In Absprache mit dem Zoo Wuppertal wurden bereits Hangplätze auf dem Zoogelände festgelegt. Für die Quartiere im Wald wurden mit dem städtischen Forst Flächen abgestimmt, auf denen Quartiere installiert werden können. Da es sich um Flächen in städtischem Eigentum handelt, können die genauen Hangplätze kurzfristig abgestimmt werden. Die Quartieransprüche von Fledermäusen ändern sich im Jahresverlauf. Es sollte ein breites Spektrum an Quartieren zur Verfügung gestellt werden. Da es sich bei den aufgenommenen Arten um ein diverses Spektrum der Fledermausfauna handelt, die sowohl Höhlen als auch Spalten nutzen, sind verschiedene Kastentypen verwendet. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Zur Wirksamkeit gibt es nach Methodenhandbuch eine breite Spanne von Angaben zwischen einem bis fünf Jahren. Geplant ist derzeit ein Baubeginn im Jahr 2028. Die Maßnahme soll folglich bis Ende des Jahres 2026 umgesetzt werden.

<u>CEF 2: Nutzungsverzicht in Verbindung mit der Stilllegung von Waldbereichen und Erhöhung des Erntealters in Altholzbeständen</u>

Die Maßnahme ist für den Kleinspecht, den Mäusebussard und den Mittelspecht umzusetzen und soll an die Eingriffsbereiche angrenzende Waldflächen in städtischem Eigentum durch die Sperrung von Wegen (z.B. durch liegendes Totholz) oder Erschwerung des Zutritts durch Pflanzung wehrhafter Gehölze (z.B. Schlehe (Prunus spinosa), Weißdorn (Crataegus spec.) oder Hundsrose (Rosa canina)) beruhigen. Hierdurch sollen Ausweichmöglichkeiten u.a. von den durch die Bauarbeiten und später durch das hohe erwartete Besucheraufkommen anzunehmenden Störungen geschaffen werden. Außerdem kann die Verkehrssicherung in einigen Bereichen durch die Sperrung de Wege entfallen. Die Flächen sind über für die zur Verkehrssicherung hinausgehende Maßnahmen aus der Nutzung zu nehmen.
Gesichert werden die folgenden Parzellen:

- Buchenhallenwaldparzelle am Erbslöhweg (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 250, Flurstück: 263), ca. 1,7 ha
- Altholzparzellen von Buche und Eiche am Osthang (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 250, Flurstück: 265; Flur: 284, Flurstück 54), ca. 3,6 ha
- Altholzparzellen von Buche und Eiche am Westhang (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 250, Flurstücke: 262, 266, 268 und 282; Flur: 251, Flurstück: 91), ca. 2,7 ha

Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Umsetzung muss spätestens vor dem Beginn der Bauarbeiten bzw. Baufeldfreimachung, zu erfolgen.

Die Maßnahme der Erhöhung des Erntealters ist für den Kleinsprecht, den Mäusebussard und den Mittelspecht umzusetzen.

Für den Kleinspecht werden mehrere Flächen im städtischen Eigentum gesichert:

- Fläche an der Dalster (Gemarkung Elberfeld, Flur 286, Flurstücke 1 und 109; Flur 285, Flurstück 90; Flur 249, Flurstücke 6, 7 und 80), ca. 2,1 ha
- Fläche am Köhlweg (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 248, Flurstücke: 218, 219; Flur: 251, Flurstück: 88), ca. 2,6 ha
- Fläche im Königstann (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 249, Flurstück: 108; Flur: 247, Flurstück: 122), ca. 11,6 ha
- Fläche südlich der Zeppelinallee (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 247, Flurstücke: 26 und 124), ca. 6,1 ha

Es ergeben sich zum Teil Abweichungen von den kartographischen Darstellungen im Fachbeitrag Artenschutz, Stufe II (ILP 2026). Am Köhlweg wurde die Fläche etwas vergrößert, da sich bei der detaillierten Begehung zur Eignungsprüfung ein Bereich als älter und Totholz geprägter darstellte als die südlich angrenzenden Flächen. An der Zeppelinallee wurde die Fläche über den Suchraum hinaus erweitert. Hierbei wurde eine weitere Entfernung zum angenommenen Revierzentrum einer geringeren Habitateignung vorgezogen. So wurden stattdessen im Bereich Königsforst Bereiche von der Maßnahme ausgeschlossen, die aufgrund ihres Alters, Nadelholzanteils oder Verlärmung durch die L 70 wenig attraktiv erschienen. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Umsetzung kann im Anschluss an den Satzungsbeschluss erfolgen.

Für den Mäusebussard werden mehrere Flächen im städtischen Eigentum gesichert:

- Fläche am Köhlweg (Brutpaar Westhang: Gemarkung: Elberfeld, Flur: 248, Flurstück: 219; Flur: 251, Flurstück: 88; Brutpaar Osthang: Gemarkung: Elberfeld, Flur: 248, Flurstücke: 218, 219), ca. 1,7 ha

Hierbei handelt es sich bis auf eine Parzelle nördlich des Weges um zusammenhängende Waldbestände. Eine Sicherung von Flächen im Königstann für das Brutpaar am Osthang wurde verworfen, da im Suchraum befindliche Althölzer bereits abgängig waren und daher zu Horstanlage langfristig nicht geeignet sein werden. Weitere Flächen liegen in Privateigentum. Inner-halb der zusammenhängenden Waldbestände sind jedoch Abstände von bis zu 350 m zwischen potenziellen Horsten möglich. Unter Einbeziehung der Aufwertung von Nahrungshabitaten im Rahmen von CEF 4, die auch für den Mäusebussard relevant ist, sowie die Stilllegung von Waldflächen, ist insgesamt anzunehmen, dass genug Möglichkeit zur Konkurrenzvermeidung für die beiden Paare geschaffen wird.

Für das Brutpaar am Nordhang (hauptsächlich betroffen durch den Bebauungsplan 1294) wurden die folgenden Flächen zur Einzelbaumsicherung festgelegt:

- Fläche an der Dalster (Gemarkung Elberfeld, Flur 286, Flurstücke 1 und 109; Flur 285, Flurstück 90; Flur 249, Flurstücke 50/6, 7 und 80)

- Flächen am Friedrichsberg (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 245, Flurstücke: 146, 150, 151, 152, 153)

Aufgrund der Aufgabe des am nördlichen Ende gelegenen Sportplatzes ist eine gewisse Beruhigung zu erwarten. Geplant ist das gesamte Gelände des Sportplatzes zu entsiegeln, rückzubauen und als Waldflächen wiederherzustellen. Durch die Aufgabe des Sportplatzes entfallen die bisherigen regelmäßigen täglichen Zufahrten/Zugänge der Sportler auf einer Länge von ca. 500 m durch den Wald. Die Flächen am Friedrichsberg befinden sich in ca. 1 km Entfernung zum schematischen Revierzentrum, sodass in Anbetracht der Raumnutzung der Art auch hier eine Nutzung durch das Brutpaar möglich ist. Aufgrund der größeren Entfernung wird abweichend von der Annahme im Fachbeitrag Artenschutz, Stufe II (ILP 2026) der volle Umfang von 2 ha zusätzlich zu der Einzelbaumsicherung an der Dalster ausgeglichen. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Umsetzung kann im Anschluss an den Satzungsbeschluss erfolgen.

Für den Mittelspecht wird die folgende Fläche gebunden:

Flächen am Friedrichsberg (Gemarkung: Elberfeld, Flur: 245, Flurstücke: 7, 146, 151, 152, 153, 154; Flur: 244, Flurstücke: 74, 78, 79), ca. 10,7 ha

Die Bereiche sind flächig aus der forstlichen Nutzung zu nehmen. Davon unberührt bleiben Maßnahmen zur Verkehrssicherung. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Umsetzung kann im Anschluss an den Satzungsbeschluss erfolgen.

<u>CEF 3: Optimierung von Bruthabitaten: Auflichten dichter Gehölzbestände</u>

Diese Maßnahme ist für den Sperber umzusetzen. Es wird die folgende Fläche gesichert:

Gemarkung: Elberfeld, Flur: 247, Flurstück: 122, ca. 2 ha

Die Fläche bietet gute Anflugmöglichkeiten durch den östlich gelegenen Waldrand. Nahrungshabitate sind im Nahbereich durch den Wechsel zwischen landwirtschaftlichen Nutzflächen, Gehölz- und Siedlungsstrukturen gegeben. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Durchforstung hat vor dem Beginn der Rodungsmaßnahmen zur Errichtung der Seilbahn zu erfolgen.

<u>CEF 4: Anbringung von Nisthilfen für den Star</u>

Es wurden in Absprache mit dem Zoo Wuppertal Hangplätze für 12 Nisthilfen auf dem Zoogelände festgelegt. Diese befinden sich somit im Nahbereich um die festgestellten Vorkommen. Es wurde auf einen ausreichenden Abstand (ca. 15 m, entsprechend der artspezifischen Fluchtdistanz) zu geplanten Bauflächen und dem späteren Trassenverlauf der Seilbahn geachtet. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und

Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Installation der Nisthilfen soll im Frühjahr 2027 erfolgen.

CEF 5: Anbringung von Nisthilfen für den Waldkauz

Für das Brutpaar im Zoo wurden in Absprache mit dem Zoo Wuppertal Hangplätze für 3 Nisthilfen auf dem Zoogelände festgelegt. Es wurde auf einen ausreichenden Abstand (ca. 20 m, entsprechend der artspezifischen Fluchtdistanz) zu geplanten Bauflächen und dem späteren Trassenverlauf der Seilbahn geachtet. Für das Brutpaar am Westhang der Königshöhe wurden mit dem städtischen Forst Flächen abgestimmt, auf denen Nisthilfen installiert werden können. Da es sich um Flächen in städtischem Eigentum handelt, können die genauen Hangplätze kurzfristig abgestimmt werden. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Nisthilfen sind im September/Oktober 2027 zu installieren.

CEF 6: Entwicklung von Nahrungshabitaten: Anlage / Entwicklung von Extensiv-Grünland

Die Maßnahme wird für den Waldkauz umgesetzt und auf den folgenden Flächen gesichert.
ca. 3,1 ha Grünland (Gemarkung Elberfeld, Flur 286, Flurstücke 1 und 109; Flur 249, Flurstück 7)

5 ha Grünland (Gemarkung Elberfeld, Flur 246, Flurstücke 45, 151 und 263)

Es kann insgesamt ein Beitrag zur Konkurrenzvermeidung angenommen werden. Beide zu sichernde Flächen weisen aufgrund der Strukturierung durch Gehölzbestände, innerhalb sowie umgebend, eine hohe Eignung als Jagdhabitat auf. Die Anforderungen an die Umsetzung sind dem Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung in NRW des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz zu entnehmen. Die Bewirtschaftung ist zu Beginn der Vegetationsperiode im Jahr 2027 umzustellen.[16]

Entgegen der Annahme des NABUs verläuft die Planung durch kein gesetzlich geschütztes Biotop. Eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG von den Ge- und Verboten des Naturschutzgesetzes ist folglich nicht erforderlich. Landschaftsbereiche, die Bestandteil eines Biotopverbundes sind, tragen nicht alle die gleiche Bedeutung für Natur und Umwelt. Biotopverbünde stellen sich gem. § 21 Abs. 3 BNatSchG aus verschiedenen Schutzgebieten zusammen. Dazu gehören neben Natura-2000-Gebieten und Naturschutzgebieten auch Teile von Landschaftsschutzgebieten und Naturparks. Nach § 21 Abs. 4 BNatSchG sollen diese Bereiche durch Erklärung zu geschützten Teilen der Landschaft werden. Die Königshöhe ist bereits Landschaftsschutzgebiet – ein darüberhinausgehender Schutzstatus besteht nicht im Sinne des Gesetzes. Auch gem. der Beikarte 4E des Regionalplan Düsseldorf ist die Königshöhe lediglich als Verbundsfläche der Stufe 2 (besondere Bedeutung) gekennzeichnet. Zudem werden lediglich etwa 5.000 m² Wald für die Errichtung der Seilbahn gerodet bei einer Gesamtfläche des Kiesberges von über 91 Hektar. Die Königshöhe kann ihre Funktion im Biotopverbund folglich weiterhin erfüllen.

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

Die vom NABU angesprochen Riesenmammutbäume im Zoo bleiben von der Planung unberührt. Einer der Bäume befindet sich unterhalb der Trassenführung. Das Wachstum des Baumes wäre daher durch die Seilbahn eingeschränkt. Da der Baum jedoch mehrtriebig ist, würde es nach Aussagen der Abteilung Forst und Waldbewirtschaftung ab einer bestimmten Wachstumshöhe zur statischen Instabilität und womöglich zum Bruch kommen. Konflikte sind daher nicht zu befürchten.

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. 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. 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.

Zum Thema Ausgleichsmaßnahmen siehe Würdigungsvorschlag zu 1.7.4.

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 den Dächern der Seilbahnstationen sollen zudem gemäß den gesetzlichen Vorgaben der Bauordnung NRW (BauO NRW) Solaranlagen errichtet werden, welche bei entsprechender Wetterlage den Stromverbrauch der Seilbahn teilweise decken sollen. Der genaue Stromverbrauch kann jedoch erst mit Vorliegen der Ausführungsplanung benannt werden und ist nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens.

2.1.3 Klima

Die Königshöhe/Kiesberg ist ein wichtiger Kaltluftentstehungsraum und Kaltluftabflussraum für das Stadtklima. Eine Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die klimatischen Einflüsse, insbesondere durch die Modifikation von Kaltluftströmen und deren Bedeutung und Auswirkungen für das Stadtklima, hat aus Sicht des NABU in Form eines Klimagutachtens, mit Blick über den Geltungsbereich hinaus, unter Einbezug aktueller Gutachten und Klimadaten zu erfolgen. Ein Eingriff in diese Strukturen kann klimatische Auswirkungen auf Elberfeld und Vohwinkel haben. Für weite Teile des Zooviertels besteht ein Hitzebelastungsgebiet mit hoher Bevölkerungsdichte. Der NABU fordert daher ein klimatisch-lufthygienisches Fachgutachten.

Würdigungsvorschlag zu 2.3.3: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Zum Thema Klima siehe Würdigungsvorschlag zu 1.7.2.

2.1.4 Alternativenprüfung

Ein wesentlicher Bestandteil der fachplanerischen Abwägungsentscheidung sei die Prüfung von Planungsalternativen, also die Frage, ob sich das Vorhaben an einem anderen Standort (etwa mit einem anderen Trassenverlauf) oder in anderer technischer Ausführung verwirklichen ließe. Eine Variantenprüfung i. S. e. anderen technischen Ausführung fehle bislang. Insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Baumfällungen am Boettingerweg und die dafür naturschutzfachliche Befreiung sei eine Alternativenprüfung mit entsprechender Abwägung notwendig.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Alternativenprüfung siehe Würdigungsvorschlag zu 1.6.

Dem Beirat der Unteren Naturschutzbehörde wurde mit Antrag auf Befreiung nach § 67 BNatSchG die Alternativenprüfung vorgelegt. Nach Ablehnung der Befreiung durch den Beirat wurde die Alternativenprüfung dem Ausschuss für Umwelt, Gesundheit, Klima, Verbraucherschutz und Nachhaltigkeit vorgelegt. Dieser ist in seiner Sitzung vom 01.07.2026 der VO/ 0677/26 der Entscheidung des Beirates nicht gefolgt und somit die Befreiung in Aussicht gestellt.

2.1.5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Noch vor Antragseinreichung bei der Bezirksregierung ist eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 25 Abs. 3 VwVfG NRW durchzuführen. Ein Einbezug der Wuppertaler Bürger wurde im gesamten Verlauf der BUGA-Planungen zugesagt. Die Bebauungsplanverfahren zur Hängebrücke und zur Seilbahn seien bislang nicht auf dem öffentlichen Portal der Stadt publiziert worden. Gleichfalls würden wichtige Ergänzungen, wie naturschutzfachliche Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde nicht transparent veröffentlicht.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.5: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für das Bauleitplanverfahren erfolgt nach § 3 Abs. 1 BauGB und wurde in Form mehrerer Bürgerdiskussionen am 04.06.2025, 17.06.2025 und 03.07.2025 durchgeführt. Zusätzlich sind die Dokumente im Internet abrufbar. Die Dokumente zu den Planverfahren sind immer mit Aufstellungsbeschluss der

Bauleitpläne verfügbar. Die Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde werden in der zur Beteiligung versandten Kurzbegründung sowie in der ausführlichen Begründung zum Bebauungsplan unter dem Punkt „Naturhaushalt und Landschaftsschutz“ zusammenfassend wiedergegeben.

2.1.6 Verkehr

Durch die Schaffung des Parkhauses und der Seilbahn würden viele zusätzliche Verkehre generiert. Daher sei ein Parkraumkonzept für das Zooviertel sinnvoll und ein Verkehrsgutachten aufzustellen.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.6: Der Stellungname wird gefolgt.

Im Zuge der Planung wurde 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, 27.07.2026 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 6 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. 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 keinerlei 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. [17]

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.

2.1.7 Schutzgut Mensch

Aufgrund der Nähe zum Störfallbetrieb Bayer ist ein Störfallgutachten erforderlich. Angesichts der möglichen Lärmimmissionen durch den Betrieb der Seilbahn sei ein Lärmgutachten zu erstellen, um die Lärmintensität und die Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete und Naturräume, die vom Parkhaus ausgehenden Lärmemissionen sowie den Lärm, der durch die Besuchenden verursacht wird, zu bewerten. Schallquellen aus dem Seilbahnbetrieb (Körperschall) würden über das Stationsfundament auch in den Boden eingeleitet. Je nach Abstand und Beschaffenheit des Bodens können diese Schallwellen auch auf nebenstehende Gebäude übertragen werden. Bei der Gebäudeplanung sei es wichtig, eine eventuell integrierte Seilbahnstation zur Vermeidung einer Übertragung von Vibrationen bautechnisch vom restlichen Gebäude zu entkoppeln. Inklusion sollte in Form eines Barrierefreiheits- und Teilhabeplans mitgedacht werden. Außerdem sei zu untersuchen, ob die Naherholungsfunktion des Zoos, der Königshöhe und des Kiesbergesdurch die Planung eingeschränkt würden. Die Auswirkungen des Schattenwurfs auf Tiere und Menschen sollen laut NABU durch einen entsprechenden Gutachter ermittelt und bewertet werden.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.7: Die Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Zum Thema Lärm siehe Würdigungsvorschlag zu 1.8.

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.

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

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.

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:

- 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 Personen gleichzeitig im Kernbereich der Seilbahn und der Brücke anwesend.[18] 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.[19] 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

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

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

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 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.

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 Störfallexperten**	**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: Betroffen	Die Talstation ist in beiden

		Mittelstation mit 760 m: nicht betroffen	Talstation: 1130 m 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)[20] 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 zur Minderung des Parkdrucks im Zooviertel beitragen kann. Eine Anbindung vom Zoo an die Königshöhe über alternative Verkehrsmittel – wie dem

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

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 annähernd 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 1257 aufgenommen.

Die Gebäudeplanung sieht eine Entkopplung der Seilbahn und des Parkhauses vor.

Nach Aussagen des Zoos sowie des bergischen Veterinäramtes gehen von dem Betrieb der Seilbahn keine störenden Wirkungen auf die Zootiere aus. Da die Seilbahn zudem lediglich über den Zoo sowie über Waldbereiche verläuft, sind keine Bereiche betroffen in welchen sich der Schattenwurf negativ auf den Menschen auswirken könnte.

Gemäß den Anforderungen der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Seilbahnstationen barrierefrei zu errichten. Die Seilbahn ermöglicht zudem eine barrierefreie Anbindung an die Königshöhe und einen Zoobesuch ausgehend vom höchsten Punkt des Zoos. Das Projekt fördert folglich die Inklusion. Der Naherholungswert des Zoos wird durch die Planung nicht beeinträchtigt. Vielmehr wird der Zoo als Erholungs- und Lernerfahrungsraum einer breiteren Bevölkerungsgruppe zugänglich gemacht.

2.1.8 Boden und Wasser

Analysen bezüglich der Bodenbeschaffenheiten und der Grundwasserverhältnisse sind notwendig, insbesondere da der Bau umfangreiche Erdarbeiten erfordert, um Auswirkungen auf die Hydrologie zu vermeiden. Die Angaben der Unteren Bodenbehörde der Stadt Wuppertal, dass die im Bereich der Planung durchgeführten Auffüllungsmaterialien keine umweltrelevanten Verunreinigungen anzeigt, wird vom NABU angezweifelt. Verwiesen wird dabei auf die Altlastensanierung des Stadions am Zoo. Aufgrund von großflächigen Versiegelungen im Bereich der Tal-, Mittel- und Bergstation sei zudem ein Entwässerungsgutachten zu erstellen.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.8: Der Stellungnahme teilweise gefolgt.

Die Altablagerungen im Bereich vom Stadion am Zoo und die großflächigen Ablagerungen im Zooviertel sind getrennt voneinander zu betrachten und stehen in keinem Zusammenhang.

Bei dem Gelände vom Stadion ist zwischen 1909 – 1924 die Talaue mit Abfällen aus örtlichen Gewerbebetrieben sowie mit Bauschutt und umgelagertem Boden aufgefüllt worden. Diese Auffüllung weist Mächtigkeiten von bis zu 8,0 m auf und ist, wie vom NABU richtig dargestellt, teilweise mit Chromat belastet. Um die Ausbreitung von Chromat ins Grundwasser weiter zu minimieren, wurde in 2023 eine Abdichtung (Kunststoffdichtungsbahn) unterhalb des Spielfelds zur Reduzierung des Schadstoffaustrags ins Grundwasser eingebaut. Die Ausdehnung der Auffüllung im Bereich des Stadions konnte durch Bodenuntersuchungen sehr genau eingegrenzt werden. Die Mächtigkeit der Auffüllung nimmt in Richtung Boettingerweg ab und weist am Fuß der Gegentribüne nur noch knapp 0,5 m auf; die Gegentribüne ist bereits größtenteils in den anstehenden Fels gebaut worden, der beim Bau des Stadions teilweise abgetragen und für den Bau profiliert worden war. Am Fuß der heutigen Gegentribüne liegt somit das östliche Ende der Altablagerung unter dem Stadion am Zoo, eine Ausdehnung bis zum Boettingerweg liegt nicht vor.

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.

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 Aufschüttungen 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 spätestens zum Baugenehmigungsverfahren durchzuführen.

Zum Thema Entwässerung siehe Würdigungsvorschlag zu 2.4.

2.1.9 Städtebauliche Integration und Denkmalschutz

Die Planung befindet sich im Geltungsbereich der Denkmalschutzsatzung Zooviertel. Moderne Seilbahntechnik, hohe Stützen und die geplante Talstation mit Parkhaus würden sich nicht in das geschützte Stadtbild einfügen und beeinträchtigten Sichtachsen. Es wird angemerkt, dass auch das Landschaftsbild auf Dauer von der Planung geprägt sein wird was im Umweltbericht zu untersuchen sei. Hier seien eine Alternativenprüfung sowie eine umfassende denkmalrechtliche Bewertung erforderlich.

Würdigungsvorschlag zu 2.1.9: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf den Würdigungsvorschlag unter 2.3 verwiesen.

2.1.10 Raumplanung

Mit der Seilbahnplanung läge eine raumbedeutsame Planung vor. Daher seien insbesondere die Grundsätze und Ziele 6.1-2, 6.6-2, 7.1-2, 7.1-5, 7.2-1, 7.2-5, 7.3-1, 8.1-1 des Landesentwicklungsplans NRW zu beachten.

Die Darstellung des Regionalen Grünzugs des Regionalplans Düsseldorf seien durch die Bezirksregierung zu bewerten. Die zu beachtenden Ziele und Grundsätze seien hier 2.3.2, 3.1.1, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.2 4.2.2 und 4.3.

Würdigungsvorschlag zu 2.3.10: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge der Abstimmung über die Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung gem. § 34 Landesplanungsgesetz NRW äußerte die Regionalplanungsbehörde mit Schreiben vom 26.05.2025 keine raumordnungsrechtlichen Bedenken. Es liegt keine raumbedeutsame Planung vor. Die Darstellung der Seilbahntrasse innerhalb der im Regionalplan als Wald und Regionaler Grünzug dargestellten Bereiche werden als unkritisch betrachtet, sofern über diese Flächen hinaus kein Wald in Anspruch genommen wird und in der weiteren Planung die über die Naherholung hinausgehende Funktion des Regionalen Grünzugs, Biotopvernetzung und der klimaökologische Ausgleich beachtet werden. Nach Konkretisierung der Planung erfolgte eine erneute Beteiligung der Landesplanung. Gem. Stellungnahme des Dezernats 32 – Regionalentwicklung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 01.04.2026 bestehen keine Bedenken gegen die Planung.

2.2 BUND-Kreisgruppe Wuppertal, 27.02.2025

Die BUND-Kreisgruppe Wuppertal lehnt das Bauvorhaben ab. Das Vorhaben füge sich nicht in das denkmalgeschützte Zooviertel ein und die Errichtung der Seilbahn bedeute erhebliche Eingriffe in das Bild des Zoos sowie in den Wald. Wertvoller Waldboden, auf welchem potentiell ein neuer Laubholzbestand entstehen könnte, würde versiegelt.

Die Errichtung der Seilbahn hätte keinerlei Sinn für den öffentlichen Personennahverkehr, da das Naherholungsgebiet bereits über das Zooviertel und die Samba-Trasse barrierefrei erreichbar sei. Außerdem bestünde eine Verbindung über die Zeppelinallee. Im Sinne der Erholung und Gesundheit sei es wichtig, dass der Mensch sich bewege und keine Seilbahn nutze.

Die Finanzierung der Seilbahn sei nicht absehbar und ein ähnliches Projekt – die ehemalige Bergbahn in Barmen – sei wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt worden. Dies sei nun auch für die geplante Seilbahn zu erwarten.

Ein siebenstöckiges Parkhaus sei trotz des Parkplatzproblems im Zooviertel überzogen. Selbst als der Wuppertaler Sportverein (WSV) in der ersten Bundesliga spielte, habe man kein Parkhaus benötigt. Ausreichend Parkplätze in Sonnborn - im Bereich zwischen der Sonnborner Straße und der B 228/Sonnborner Ufer- seien fußläufig zu erreichen.

Es sei davon auszugehen, dass das Parkhaus den Kaltluftfluss erheblich beeinträchtigen würde. Der Bau eines Parkhauses würde zudem erhebliche Mengen an Rohstoffen und Energie verbrauchen und im Anschluss PKWs mit entsprechender Umweltbelastung anziehen.

Würdigungsvorschlag zu 2.2: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Denkmalschutz wird auf den Würdigungsvorschlag zu 2.3, zum Thema Bedarf der Seilbahn auf den Würdigungsvorschlag unter 1.5.7 und zum Thema Klima auf den Würdigungsvorschlag zu 1.7.2 verwiesen.

Für das Vorhaben müssen die Waldbereiche in denen die Bergstation sowie die Seilbahnstützen errichtet werden, versiegelt werden. Für diese Bereiche erfolgt ein Ausgleich im Zuge des Waldumwandlungsverfahren. Siehe hierzu auch den Würdigungsvorschlag zu 1.7.3.

Zwar bestehen über das Zooviertel oder die Samba-Trasse grundsätzlich Wegeverbindungen in das Naherholungsgebiet auf der Königshöhe, diese sind jedoch nicht barrierefrei. Von der Kreuzung der Samba-Trasse mit dem Selmaweg sind bis zum Von-der-Heydt-Turm noch etwa 74 Höhenmeter auf einer Strecke (Luftlinie) von etwa 587 m zu überwinden - dies würde eine durchschnittliche Steigung von 12,6 % bedeuten, welche für mobilitätseingeschränkte Personen nicht überwindbar ist. Eine Einbindung der Seilbahn in den ÖPNV erfolgt nicht.

Die Teilnahme des WSV in der ersten Bundesliga war in den 1970er-Jahren. Das Mobilitätsverhalten hat sich in den letzten 50 Jahren jedoch stark verändert und kann nicht mehr auf die heutige Situation übertragen werden. Zum Thema Parkraumbedarf wird auf den Würdigungsvorschlag unter 1.3.1 verwiesen.

Die Finanzierung und der Betrieb der Seilbahn soll durch einen privaten Betreiber abgewickelt werden – dies ist ein privatrechtlicher Sachverhalt und betrifft nicht das öffentlich-rechtliche Bauleitplanverfahren.

2.3 LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland, 26.02.2025

Talstation sowie ein Teil der Trasse der geplanten Seilbahn befinden sich innerhalb des gemäß § 10 Abs. 1 DSchG NRW mit kommunaler Satzung geschützten Denkmalbereichs „Zooviertel“. Schutzziel der Satzung ist der Erhalt des Erscheinungsbildes des Stadtviertels in seinem historischen und gestalterischen Gesamtzusammenhang. Dazu gehören neben der denkmalwerten bzw. bereichsprägenden Bausubstanz des Wohnviertels auch erhaltenswerte Wegeführungen, gestaltete Grünstrukturen und Freiflächen sowie besonders prägende Sichtbeziehungen. Von der Planung in ihrem Erscheinungsbild betroffen sind im Besonderen der Zoo und das Stadion. Kritisch zu betrachten ist im Hinblick auf die Talstation auch die strukturell erhaltenswerte Allee am Boettingerweg. Die Seilbahntrasse betrifft neben dem Zoo als Gesamtanlage auch das Zooempfangsgebäude und den Eingangsbau des Stadions. Zooempfangsgebäude und Stadion sind als Baudenkmäler in die Denkmalliste der Stadt Wuppertal eingetragen. Dies ist im Rahmen der Bauleitplanung gesondert zu berücksichtigen.

Um die Auswirkung der geplanten Talstation auf das Erscheinungsbild von Zoo bzw. Stadion prüfen zu können, seien Visualisierungen notwendig, die den geplanten Neubau als Baumassenmodell im Zusammenhang mit Zoo und Stadion abbilden. Hierzu wurden bereits ausgewählte Blickpunkte von der Hubertusallee in Richtung Parkplatz/Boettingerweg festgelegt. Um die Auswirkung der geplanten Seilbahntrasse auf das Erscheinungsbild von Zoo bzw. Zooempfangsgebäude einschätzen zu können, werden an dieser Stelle zudem Visualisierungen von ausgewählten Blickpunkten entlang der Sichtachse Walkürenallee – Zooempfangsgebäude – Zoologischer Garten empfohlen.

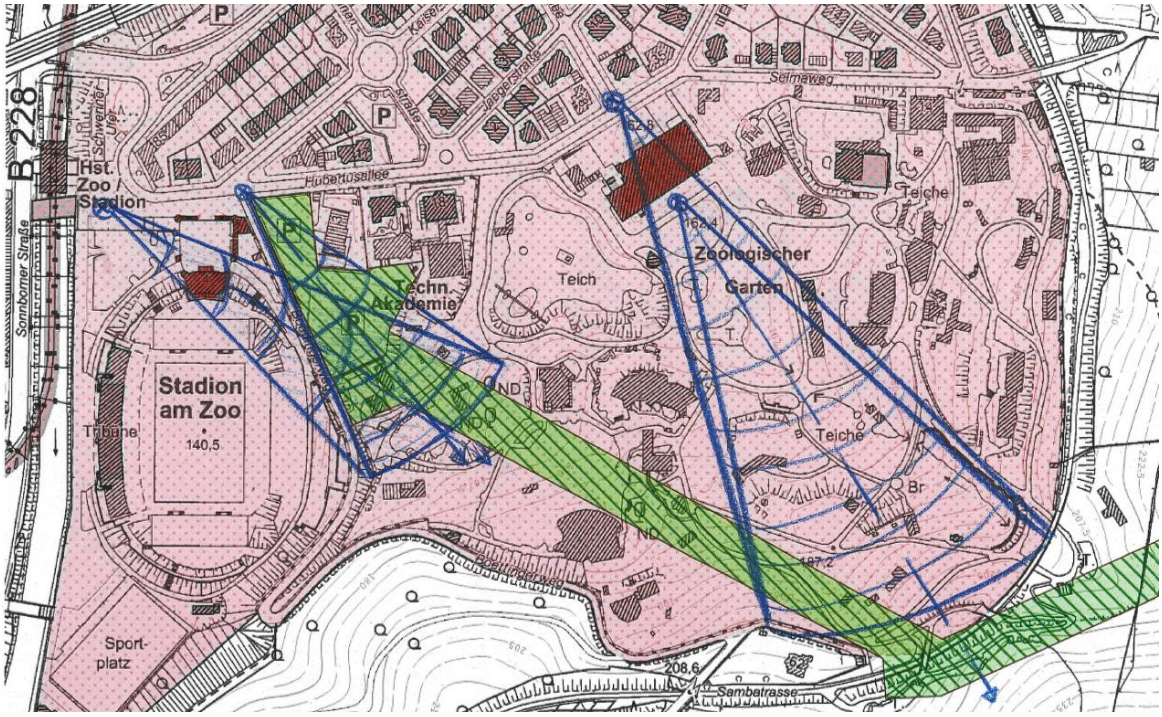


Abbildung 5: Empfohlene Blickpunkte des LVR

Würdigungsvorschlag zu 2.3: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Im Zuge der Planung wurden die vom LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland geforderten Visualisierungen erstellt. Im Ergebnis wird die Seilbahn von drei der vier geforderten Blickpunkte nicht erkennbar sein:



Abbildung 6: Blickpunkt Empfangsgebäude (Stütze nicht sichtbar)[21]



Abbildung 7: Blickpunkt aus dem zoologischen Garten (Stütze nicht sichtbar)[22]

[21] Moja Design
[22] Moja Design



Abbildung 8: Blickpunkt von der Schwebebahnstation/Stadion Vorplatz (Talstation und Stützen nicht sichtbar)[23]

Von dem Blickpunkt in den Boettingerweg ist die Talstation sichtbar. Das Büro Moja Design hat zur Gestaltung der Talstation acht verschiedene Entwürfe erstellt, welche dem LVR vorgestellt wurden. Nach Einschätzung des LVRs ist eine Fassadenbegrünung (zumindest in Teilen) erforderlich, auch um die entfallende geschützte Allee am Boettingerweg aufzugreifen. Um ein ruhiges Erscheinungsbild zu gewährleisten, sollten nicht mehr als zwei verschiedene Materialien verwendet werden. Als positive Gestaltungsmöglichkeiten, wurden beispielsweise die folgenden Entwürfe aufgefasst:



Abbildung 9: Mögliche Gestaltung der Talstation mit teilweiser Fassadenbegrünung[24]

[23] Moja Design
[24] Moja Design



Abbildung 10: Mögliche Gestaltung der Talstation mit gänzlicher Fassadenbegrünung[25]

In einem gemeinsamen Ortstermin mit dem LVR und dem Zoo wurde zudem die Dimensionierung, Positionierung und mögliche Gestaltung der Mittelstation besprochen. Im Zuge dessen wurde ein Entwurf zu einer möglichen Gestaltung der Mittelstation vorgestellt:



Abbildung 11: Mögliche Gestaltung der Mittelstation[26]

Wie in der Stellungnahme des LVR dargelegt, wird eine architektonische Lösung mit vertikalen Holzlamellen als eine Gestaltungsmöglichkeit erachtet.

Detaillierte architektonische Gestaltungen der Stationen sowie die genaue Ausgestaltung des neuen Stadtplatzes können nicht über das Bauleitplanverfahren geregelt werden. Die Ausführungsplanung ist im Genehmigungsprozess folglich frühzeitig mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Wuppertal sowie dem LVR – Amt für Denkmalpflege im

[25] Moja Design
[26] Moja Design

Rheinland zu besprechen. Die Grenzen des Denkmalbereichs Zooviertel wurden in dem Bebauungsplan 1257 eingetragen. Darüber hinaus befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1257 keine weiteren Baudenkmäler, welche nachrichtlich übernommen werden konnten.

2.4 WSW Energie & Wasser AG, 05.02.2025

Für den Neubau des Parkhauses ist ein Entwässerungskonzept sowohl für Regen- als auch für das Schmutzwasser aus den Sozialräumen der Talstation vorzulegen. Einer der Regenwasserkanäle befindet sich am Rand des Abtragungsbereiches und kann ggf. erhalten bleiben, weshalb ein genauer Plan des Parkhauses/Talstation als auch eine Abgrenzung des Abtragungsbereiches vorzulegen ist. Ein weiterer Regenwasserkanal fällt in jedem Fall weg. Im westlich des Plangebietes verlaufenden Boettingerweg befindet sich sowohl ein Regenwasserkanal als auch ein Schmutzwasserkanal. An beide kann das Parkhaus angeschlossen werden. Inwieweit diese Kosten durch Gebühren oder über das Projekt getragen werden, muss im weiteren Verlauf des Verfahrens abgestimmt werden. Falls die Talstation mit Parkhaus die gesamte heutige Parkplatzfläche beansprucht, ist die Parkhausentwässerung privat zu finanzieren.

Eine Überbauung des nördlich verlaufenden Zoobaches einschließlich der Schachtbauwerke mit Hochbauten wird abgelehnt. Einer Verlegung des Gewässers bei Kostenübernahme durch den Verursacher bei Einhaltung der WSW-Standards und der hydraulischen Notwendigkeiten ist möglich.

Es ist sicherzustellen, dass ein regulärer Betrieb mit Ein- und Ausfahrten auch im Starkregenfall aufrechterhalten werden kann. Beispielweise sollten daher Technikräume überflutungssicher in obere Etagen verlegt werden. Es ist ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 zu leisten.

Der Anschluss der Tal- und Mittelstation an die Trinkwasserversorgung ist möglich. Im Bereich der Bergstation befinden sich keine Wasserleitungen in der Nähe.

Würdigungsvorschlag zu 2.4: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Sole der Talstation soll voraussichtlich auf 145 m ü. NHN abgetragen werden. Die vorhandenen Kanäle unterhalb der derzeitigen Parkplatzfläche können daher nicht erhalten bleiben. Es soll eine Neuverlegung mit Anschluss an die Regen- und Schmutzwasserkanäle im Boettingerweg erfolgen. Das über die Parkplatzfläche am Boettingerweg abfließende Niederschlagswasser soll voraussichtlich über die Installation mehrerer Sinkkästen in den Regenwasserkanal erfolgen. In einem gemeinsamen Termin zwischen der WSW, den Eigenbetrieb Wasser und Abwasser Wuppertal (WAW) und der Unteren Wasserbehörde (UWB) wurde entschieden, dass kein Entwässerungskonzept erforderlich ist. Da die zu bebauenden Flächen bereits versiegelt sind, entstehen keine zusätzlichen Belastungen der Regenwasserkanalisation. Dachbegrünung auf der Talstation und Teilentsiegelung des vorderen Parkplatzbereichs bietet zudem Entlastung.

Eine Überbauung des Zoobaches erfolgt nicht, da dieser nach Aussage des Wupperverbandes (s. 2.1) am nördlichen Rand der Parkplatzfläche verläuft, welcher für die erforderliche Feuerwehrzufahrt freigehalten wird.

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.

Da die Bergstation von großen Waldflächen umgeben ist, wird dort eine flächennahe Versickerung ohne Anschluss an Kanäle vorgesehen. Das auf dem Dach anfallende Niederschlagswasser soll nach Norden abgeleitet werden, da sich nördlich der Station keine Wohnbebauung befindet. Darüber hinaus sind auch die Dächer der Mittel- und der Bergstation zu begrünen.

Im Genehmigungsverfahren ist ein Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 für die Tal- und die Mittelstation einzureichen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

2.5 Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, 24.02.2025

Es bestehen forstbehördliche Bedenken. Es sollen Waldflächen im Sinne des Gesetzes beansprucht werden. Ohne eine genaue Darstellung des Flächenbedarfs und der damit verbundenen Kompensation ist eine abschließende Beurteilung und Stellungnahme nicht möglich. Die Kompensation kann durch eine Erstaufforstung im Verhältnis 1:2 oder durch ökologische Aufwertung im Verhältnis 1:4 erfolgen. Es ist darauf zu achten, die notwendige Flächeninanspruchnahme auf ein Minimum zu reduzieren, da der hohe ökologische Wert des Bestands im Rahmen von Wiederaufforstungen nicht in Gänze kompensierbar ist. Folgende Waldfunktionen werden von den Waldflächen derzeit erfüllt und sind somit beim Umfang der Kompensation sind zu beachten: Erholungsfunktion Stufe 1, Bodenschutz - Erosionsschutz Wasser, Immissions- und Klimaschutzfunktion.

Würdigungsvorschlag zu 2.5: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Für die Seilbahn wird eine dauerhafte Waldumwandlung für 3.933 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 Bergischen Regionalforstamt 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 7.866 m² bei ausschließlicher Erstaufforstung oder 15.732 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 – Komp. 257 (ökologische Umgestaltung, Verhältnis 1:4) (Gemarkung Elberfeld/ Flur 251/ Flurstück 91)

  Größe gesamt: 4.664 m²

- Östl. Bahnstr – Komp. 311 (Erstaufforstung, Verhältnis 1:2) (Gemarkung Vohwinkel/ Flur 18/ Flurstück 189)

  Größe gesamt: 5.534 m²

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

2.6 Geologischer Dienst NRW, 27.02.2025

Es wird empfohlen, den Baugrund im Hinblick auf mögliche Verkarstungserscheinungen objektbezogen zu untersuchen und zu bewerten. Im Rahmen der Beschreibung und Bewertung des Schutzgutes Boden sind die betroffenen Böden, deren Bodenschutzstufen und Bodenfunktionen zu benennen. Zudem sind die Folgen des Eingriffs auf das Schutzgut Boden zu bewerten. Hinweise zu den Böden im Plangebiet können über die Karte der schutzwürdigen Böden auf GEOportal.NRW1 abgerufen werden. Kompensationsmaßnahmen für den Verlust an schutzwürdigen Böden sind folgender Veröffentlichung zu entnehmen (Kap. 3.7, S. 24): Bodenschutz in der Umweltprüfung nach BauGB - Leitfaden für die Praxis der Bodenschutzbehörden in der Bauleitplanung. Hinsichtlich der Verwendung von Mutterboden ist dieser nach § 202 BauGB in Verbindung mit DIN 18915 bei Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen der Oberboden (Mutterboden) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.

Würdigungsvorschlag zu 2.6: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Eine objektbezogene Betrachtung des Baugrundes ist nicht flächennutzungsplanrelevant und wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens durchgeführt.

2.7 Bergische Industrie- und Handelskammer

Grundsätzlich begrüßt die IHK das Vorhaben. Allerdings befindet sich das Plangebiet im Achtungsabstand eines Störfallbetriebes (Bayer AG). Als Interessenvertreter der gewerblichen Wirtschaft hat die IHK ein Interesse daran, dass das Unternehmen am Standort keine Einschränkungen durch das geplante Projekt erfährt.

Würdigungsvorschlag zu 2.7: Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Siehe Würdigungsvorschlag zu 2.1.7.

2.8 Landesamt für Natur, Umwelt und Klima Nordrhein-Westfalen (LANUK), 11.09.2026

Das LANUK wurde seitens der Stadt Wuppertal um Plausibilitätsprüfung der gutachterlichen Störfall-Betrachtung zur Seilbahn gebeten.

Die Bayer AG betreibt am Standort Wuppertal mehrere Anlagen zur Herstellung und Lagerung von pharmazeutischen Vor- und Endprodukten sowie Wirkstoffen. Aufgrund der Mengen an Stoffen, die vorhanden sein können, ist das Werk Wuppertal der Bayer AG ein Betriebsbereich der oberen Klasse nach der 12. BImSchV.

In dem KAS-18 Gutachten des TÜV Nord wurde für den Betriebsbereich ein angemessener Sicherheitsabstand von 850 m bestimmt. Dieser beruht auf den Berechnungen zum Freisetzungsszenario von Acrolein aus einem 200 Liter Gebinde in einem Lager im Südwesten des Betriebsbereiches. Für die im Jahr 2031 stattfindende Bundesgartenschau in Wuppertal plant die Bundesgartenschau Wuppertal 2031 gGmbH den Bau einer Hängebrücke und einer Seilbahn. Diese liegen ganz oder teilweise innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes des Betriebsbereiches der Bayer AG.

Im Rahmen von störfallrelevanten Änderungen i. s. d. BImSchG i. V. m. der 12. BImSchV ist zu prüfen, ob dadurch der angemessene Sicherheitsabstand zu benachbarten Schutzobjekten erstmalig unterschritten wird oder räumlich noch weiter unterschritten wird. Der Leitfaden KAS-18 gibt dabei Empfehlungen zu den Grundlagen und -annahmen für die Berechnung von angemessenen Sicherheitsabständen, wie beispielsweise Austrittsflächen, Freisetzungsdauer, Beurteilungswerte, Toleranzbelastungswerte für Brände (Wärmestrahlung) und Explosionen (Spitzendruck) sowie Berechnungsmodelle vor. Der angemessene Sicherheitsabstand wird als Radius um den Betriebsbereich bzw. den definierten Freisetzungsort gezogen.

Für die Ausbreitungsberechnungen werden die in den Blättern 1 (Ausgabe 05/1987) und 2 (Ausgabe 07/1990) der VDI-Richtlinie 3783 beschriebenen Berechnungsmodelle für dichteneutrale bzw. schwere Gase verwendet. Dort wird das Gaußsche Wolkenmodell verwendet, welches für belastbare Berechnungen in der Höhe nicht validiert ist. In naher Zukunft wird die Veröffentlichung der überarbeiteten VDI-Richtlinie 3783 Blatt 1 erwartet, in der ein Lagrangesches Partikelmodell verwendet wird. Dadurch lässt die überarbeitete VDI-Richtlinie 3783 Blatt 1 auch die Berechnung der Konzentrationsverteilung in Quellnähe, die Einbeziehung komplexer Hindernisse und mit geeigneten Windfeldmodellen auch die Bestimmung der Konzentrationsverteilung in der Höhe zu.

Der aktuelle Leitfaden KAS-18 sieht einen Aufschlagpunkt in einer Höhe von 1-2 m (z. B. Kinder oder stehende Personen) und keine Berechnungen eines in größerer Höhe befindlichen Aufschlagpunktes wie in den vorliegenden Fällen vor. Für den Einfluss der Topographie wird in der VDI-Richtlinie 3783 Blatt 1 in Kapitel 7 im Rahmen einer Konvention vorgeschlagen, dass für Aufpunkte an einem Hang so gerechnet wird, als sei der Hang nicht vorhanden. Für Aufpunkte auf einem Berg wird so gerechnet, als würde die Strömung ohne Störungen durch den Berg angehoben. Im Gegensatz zur Situation der Hängebrücke ist der Höhenunterschied der Talstation der geplanten Seilbahn im Vergleich zum

Betriebsbereich aus Sicht des LANUK vernachlässigbar. Bei der Seilbahn werden die Auswirkungen der Szenarien auf die Talstation betrachtet und im Anschluss unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Höhenlagen auf die Mittel- und Bergstation übertragen. Für das Bayer-Gelände wurde dafür eine mittlere Höhe festgelegt. Wie oben angemerkt ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Höhen der Talstation und des Bayer-Geländes nicht angeraten, zumal es sich nur um eine mittlere Höhe handelt. Für die Seilbahn wird weiterhin die Bestimmung des angemessenen Sicherheitsabstandes gemäß Leitfaden KAS-18, ohne Einbeziehung der Höhe, angeraten. Aufgrund dieser Tatsache wird seitens des LANUK die sozio-ökonomische Abwägung des Vorhabens, wie auch im Gutachten dargestellt, als unerlässlich erachtet.

Würdigungsvorschlag zu 2.8: Der Stellungnahme wird gefolgt.

Das Gutachten des TÜV Nord mit dem angemessenen Sicherheitsabstand von 850 m für den Stoff Acrolein wurde als maßgebend angenommen. Es wurde eine sozio-ökonomische Abwägung des Vorhabens vorgenommen (s. auch Würdigungsvorschlag zu 2.1.7).

Anhang 1:

Protokoll über die Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) am 04.06.2025

Allgemeines:

B-Plan Verfahren: Bebauungsplan 1294 – BUGA2 / Hängebrücke –
mit Flächennutzungsplanänderung 166

Bebauungsplan 1257 – BUGA3 / Talstation und Seilbahn –
Mit Flächennutzungsplanänderung 169

Veranstaltungsort: City Kirche, Kirchplatz 1, 42103 Wuppertal

Termin und Dauer: 04.06.2025, von 18:00 bis 20:30 Uhr

Leitung: Frau Kineke, Bezirksbürgermeisterin für Elberfeld West
Herr Kring, Bezirksbürgermeister für Elberfeld

Verwaltung / Projektbeteiligte:

Frau Dr. Linthorst, Geschäftsbereich 3, Dezernentin für Klima- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Grünflächen und Recht
Herr Ohrndorf, Geschäftsbereich 1, Dezernent für Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
Herr Braun, Ressortleiter, Bauen und Wohnen
Herr Walter, Abteilungsleiter der Verbindlichen Bauleitplanung
Frau Ketteler, verantwortliche Stadtplanerin, Bauleitplanung
Frau Dunkel, Verwaltung und Organisation, Bauleitplanung
Frau Hofschröer, studentische Hilfskraft, Bauleitplanung
Frau Berendes, Ressortleiterin, Grünflächen und Forsten
Frau Kürten, Gesamtverkehrsplanung, Straßen und Verkehr
Herr Baumann, Verkehrslenkung und Straßennutzung, Straßen und Verkehr
Herr Kalmbach, Straßenverkehrstechnik, Straßen und Verkehr
Herr Bleske, Smart City Projekt
Frau Dr. Pohl, Smart City Projekt
Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA gGmbH
Herr Lehr, Projektleiter BUGA gGmbH
Frau Cirkel, Mitarbeiterin der BUGA gGmbH
Herr Völker, Mitarbeiter der BUGA gGmbH

Teilnehmerzahl: 160 angemeldete Personen

Präsentation:

Frau Bezirksbürgermeisterin Kineke eröffnete die Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bauleitplanung, begrüßte die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und wies auf die Bedeutung der Bundesgartenschau (BUGA) für die Stadtentwicklung hin. Herr Bezirksbürgermeister Kring ergänzte dies mit einem Appell zur konstruktiven Diskussion.

Weiter ging es mit einer Begrüßung durch Vertreter*innen der Stadt Wuppertal, Frau Dr. Linthorst, Dezernentin des Geschäftsbereiches 3 und Herr Ohrndorf, Dezernent des Geschäftsbereiches 1. Dabei wurde betont, dass die BUGA eine bedeutende Chance für die Stadt sei, sich gestalterisch, gesellschaftlich und ökologisch weiterzuentwickeln. Insbesondere Projekte wie die Seilbahn und die Hängebrücke seien mehr als reine Infrastrukturmaßnahmen – sie sollten Impulse für nachhaltige Mobilität, Stadtentwicklung und Lebensqualität setzen.

Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA-Gesellschaft, stellte die BUGA als Zukunftsprojekt vor. Es ginge darum, neue Möglichkeitsräume zu schaffen und die Stadt in ihrer Identität und Funktion neu zu denken. Die BUGA sei kein klassisches Gartenprojekt, sondern ein Instrument für soziale, ökologische und städtebauliche Entwicklung. Bürgerbeteiligung sei ein zentrales Anliegen – über Formate wie das BUGA-Lokal oder konkrete Mitmachprojekte. Die BUGA wird in drei Kernarealen hauptsächlich im Westen der Stadt entwickelt und wird vom integrierten Stadtentwicklungsprojekt (ISEK) begleitet.

Christina Ketteler, Stadtplanerin in der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal, erläuterte die rechtlichen und verfahrenstechnischen Grundlagen der aktuellen Planungen. Für Seilbahn und Hängebrücke sei jeweils ein Bebauungsplan erforderlich. Das Verfahren gliedere sich in mehrere, formalisierte Phasen, beginnend mit dem Aufstellungsbeschluss, der 2024 und ´25 gefasst wurde, über die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB), Behörden und der Öffentlichkeit, die am heutigen Abend stattfindet, bis hin zur Veröffentlichung des ersten Planentwurfes nach dem Veröffentlichungsbeschluss durch den Stadtentwicklungsausschusses in 2026. Dann wird eine weitere Beteiligung der TöB und Behörden und natürlich der Bürgerinnen und Bürgern, die Stellungnahmen einreichen können, durchgeführt und dann, wenn keine Änderungen erforderlich seien, würde der Satzungsbeschluss im Jahr 2027 durch den Rat der Stadt gefasst. Außerdem müsse der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren angepasst werden. Alle Verfahren seien ergebnisoffen, rechtlich überprüfbar und bieten formelle Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit. Stellungnahmen von Bürger*innen und TöB würden ausgewertet und könnten zur Änderung der Planungsgrundlagen führen.

Themenblock Seilbahn:
Im weiteren Verlauf erläuterte Frau Ketteler die vorgesehenen Veränderungen im Zusammenhang mit dem Bau der Seilbahn zwischen dem Parkplatz am Böttingerweg und der

Königshöhe. Sie stellte die geplanten Stationen, Trassenverläufe und technischen Notwendigkeiten wie Stützen, Höhenlagen und den geplanten Fassadenwettbewerb für die Architektur der Talstation vor. Es wurde ebenfalls detailliert auf die Begründung für den Bau eines Parkhauses eingegangen, das unter anderem zur Entlastung des stark belasteten Zooviertels beitragen soll. Mit dem Parkhaus sollen ca. 450 bis 500 Stellplätze entstehen. Weitere Themen waren die technischen Anforderungen an die Trassenführung, der Standortvergleich alternativer Varianten und die Notwendigkeit, Eingriffe in Baumbestand möglichst gering zu halten.
Frau Ketteler erläuterte weiterhin die geplante Besucherlenkung, inklusive Shuttleverkehr, sowie das geplante Mobilitätskonzept zur Minimierung von Auswirkungen auf Anwohnende. Mit dem BUGA Ticket würde beispielsweise ein Parkplatz mitgebucht. Auch alternative Varianten für Seilbahnstationen und Trassenführungen wurden vorgestellt und ihre jeweilige Bewertung dargelegt. Anschließend stellte sie die genauen Standorte der Tal-, Mittel- und Bergstation der Seilbahn vor, einschließlich der jeweiligen baulichen Gegebenheiten, Herausforderungen und Vorprüfungen zu Lärmschutz, Denkmalschutz und Naturverträglichkeit. Die Streckenführung, Höhenprofile und Funktion der Stützen wurden anschaulich anhand von Karten und Schnitten erklärt. Es sei aber noch zu früh um den letzten Stand der Planungen vorzustellen.

Diskussion:
Mehrere Bürgerinnen und Bürger stellen Fragen zu den Kosten der Seilbahn und der Hängebrücke. Die Moderation wies darauf hin, dass diese im späteren Verlauf der Veranstaltung aufgegriffen und beantwortet würden.
Bürger 1 kritisiert die Planung mit dem Hinweis auf den Verlust von Erholungsräumen für Jugendliche und stellt die Frage, ob der gefasste Ratsbeschluss noch rückgängig gemacht werden könne.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass die Stadt auf Grundlage der beschlossenen Machbarkeitsstudie plane und dass bereits Kinder und Jugendliche über verschiedene Projekte wie die Agentur „Zukunftsdesign“ einbezogen worden seien.

Bürger 1 macht auch darauf aufmerksam, dass die veröffentlichten Pläne im Geoportal nicht vollständig seien.
Die Mitarbeiter der Verwaltung nahmen dies auf und versprachen, dies zu prüfen.

Bürger 3 möchte wissen, auf welcher Höhe sich der Einstiegspunkt für die Passagiere der Seilbahn befinde, wenn die Gondeln auf 17 Metern starten würden.
Herr Lehr von der BUGA-Gesellschaft erklärte, dass das Gebäude ebenerdig begehbar sei und ein Aufzug eingebaut werde, mit dem man barrierefrei auf die Ebene der Seilbahn gebracht würde.

Weiterer Bürger 4 fragt nach der Mittelstation der Seilbahn und nach der Anbindung an die Samba-Trasse.

Diese sei laut Herrn Lehr technisch notwendig, da Seilbahnen nur in eine Richtung betrieben werden könnten. Zusätzlich könne sie den Zugang zum oberen Teil des Zoos erleichtern. Die Station sei auf ca. 20 Metern Höhe über der Samba-Trasse vorgesehen.

Bürger 5 fragt zum Shuttle-Service zwischen Talstation und Königshöhe.
Frau Kürten (Straßen & Verkehr) sagt, dass dieser während der BUGA eingerichtet werde und auf der ehemaligen Linie 639 verkehre und nicht zur Mittelstation führe.

Bürger 6 erkundigt sich nach der Streckenlänge der Seilbahn.
Herr Lehr habe erklärt, dass die Gesamtlänge ca. 1,2 Kilometer betrage – etwa je zur Hälfte zwischen Talstation, Mittelstation und Bergstation.

Bürgerin 7 möchte wissen, wie viele Bäume für den Bau der Seilbahn und Hängebrücke gefällt werden müssten
Frau Berendes vom Grünflächenamt habe geantwortet, dass etwa 4,5 Hektar Wald auf der Königshöhe betroffen seien, wobei die gesamte Königshöhe eine Fläche von 92 Hektar betrage. Die Baumfällungen würden durch Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis 1:2 kompensiert werden.

Bürgerin 8 fragt nach dem Ort dieser Ausgleichsflächen.
Laut Frau Berendes sei dies aktuell noch in Prüfung durch das Umweltamt. Ziel sei es, Flächen möglichst innerhalb Wuppertals zu wählen.

Weitere Bürgerin 9 kritisiert grundsätzlich die ökologische Ausrichtung der BUGA, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes, der Klima-Resilienz, der Ökologie, der Bodenbiotopfunktion und so weiter. Ihres Erachtens sei dies ein Hauptthema einer Bundesgartenschau und nicht 1,2 Kilometer Seilbahn.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass die BUGA als Stadtentwicklungsinstrument verstanden werde. Es solle nicht nur gebaut, sondern auch entsiegelt, begrünt und das Stadtklima verbessert werden. Die 4,5 Hektar betroffener Wald seien in diesem Kontext zu sehen.

Bürger 10 fragt wo die Ausgleichsmaßnahmen in Wuppertal konkret umgesetzt würden und wie mit weiteren ökologischen Themen, wie dem Artenschutz umgegangen werde.
Herr Walter, Abteilungsleiter der Bauleitplanung, erläutert, dass in diesem frühen Stadium des Verfahrens noch keine abschließenden Antworten zu Themen wie Artenschutz, Verkehrsentwicklung und Emissionen gegeben werden könnten. Die heutige Beteiligung der Öffentlichkeit sei dazu da, neben der Information der Bürger*innen, solche Fragen zu sammeln und diese, unterstützt durch Untersuchungen, bis zum Veröffentlichungsbeschluss zu beantworten.

Weiterer Bürger 11 fragt, ob die Ausgleichsflächen für die Baumfällungen bereits konkret geplant seien.

Frau Berendes antwortet, dass man noch am Anfang des Prozesses stünde. Das Umweltressort und Bauressort würden aktuell geeignete Flächen prüfen. Es gebe potenzielle Flächen, beispielsweise an der L419. Diese würden derzeit auf ihre Eignung untersucht.

Bürger 12 möchte wissen wie teuer die BUGA für die Stadt würde.
Frau Brambora-Schulz antwortet, die veranschlagten Investitionskosten betrügen 73 Millionen Euro. Geplant sei eine Förderung von etwa 50 %, also ca. 36,5 Millionen Euro. Die verbleibenden rund 20 Millionen Euro sollen über 10–25 Jahre abgeschrieben werden. Vergleich: Mannheim erhielt 74 % Förderung. Ziel sei eine Quote von 80 %. Kostensteigerungen würden über alternative Materialien oder Anpassungen aufgefangen. Die Stadt habe einen Rahmenbeschluss über 73 Millionen Euro gefasst – das sei die Obergrenze. Etwaige Mehrkosten müssten durch den Rat beschlossen werden. Sie geht auch kurz auf das Ticketing ein. Ziel sei, dass die Gäste mit der Bahn anreisen. Es würde Kombitickets und die Wahlmöglichkeit mit einzelnen Modulen, sowie Tages oder Jahrestickets geben.

Bürgerin 13 fragt, wie ist die Parksituation für Reisebusse und Zoobesucher geregelt würde.
Herr Baumann, Ressort Straßen & Verkehr, erklärt, es würden Parkflächen in Vohwinkel ausgewiesen. Von dort würden Shuttlebusse zu den BUGA-Arealen fahren. Auch zum Zoo, da dieser ein Kernareal sei. Auch Reisebusse seien im Konzept berücksichtigt. Für spontane Zoobesucher würde es passende Angebote geben.

Bürger 14 fragt, ob es Fahrradabstellplätze geben würde.
Herr Baumann antwortet, an der Tal- und Mittelstation seien Fahrradparkplätze vorgesehen.

Bürgerin 15 möchte wissen ob es Gebäude an allen Seilbahnstationen gebe.
Herr Lehr sagt, dass es an jeder Station ein Gebäude errichtet würde. Die Mittelstation misst etwa 30 m Länge, die Bergstation sei funktional und schlicht gehalten mit ca. 25 Metern Länge.

Bürger 16 fragt was hat es mit dem Fassadenwettbewerb auf sich habe.
Herr Walter sagt, es sei mehr als nur ein Fassadenwettbewerb angedacht. Architektur und Ingenieurskunst sollen einbezogen werden. Die Gestaltung sei noch offen, ein Wettbewerb folge.

Bürgerin 17 möchte wissen, ob es Fassadenbegrünung geben würde.
Herr Lehr sagt, das sei eine Option. Begrünte Fassaden und Holzfassaden seien im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs möglich. Neben gestalterischen Aspekten würden auch Vorgaben zum Denkmalschutz sowie Anforderungen des LVR auf Landesebene einfließen.

Bürgerin 18 fragt welche Nachhaltigkeitsstandards für das Projekt gelten würden.
Herr Lehr antwortet, dass es ein Maximum an ökologischen, ökonomischen und sozialen Vorgaben geben würde. PV-Anlagen, E-Ladestationen, Fahrradabstellplätze und zirkuläres

Bauen seien Bestandteil der Planung. Aktuell gebe es einen freiraumplanerischen Wettbewerb für alle drei Areale.

Bürgerin 19 fragt wie viele Stockwerke das Parkhaus am Böttinger Weg haben werde und was nach der Bundesgartenschau damit geschehe. Sie hinterfragt die Sinnhaftigkeit der Seilbahn.
Herr Lehr antwortet, dass das Parkhaus 8 Stockwerke hoch würde und damit ca. 28[27] Meter erreiche. Zusätzlich kämen 17 Meter für die Seilbahntechnik dazu. Das ergäbe eine stattliche Bauhöhe, die aber technisch notwendig sei. Die Seilbahn sei als barrierearmer Zubringer zu den Höhenlagen Kaiserhöhe und Königshöhe geplant. Sie überwinde einen Höhenunterschied von rund 60 Metern, was mit Shuttleverkehr allein nicht zu bewältigen wäre. Sie solle auch Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Fahrrad eine einfache Verbindung ermöglichen.

Themenblock Hängebrücke:
Frau Ketteler erläutert, dass die geplante Hängebrücke eine Länge von etwa 850 Metern aufweise, mit einer freischwebenden Spannweite von circa 765 Metern. Die lichte Breite solle 1,90 Meter betragen und die Steigung bei 3,3 Prozent liegen, um die Brücke barrierearm gestalten zu können. Die Brücke solle zwischen dem Nützenberg und der Königshöhe verlaufen und dort jeweils an Pylonen aufgehängt werden, deren Höhe mit rund 50 Metern angegeben wurde.

Im Flächennutzungsplan sei vorgesehen, die Brücke als Fußwegeverbindung darzustellen. Die Darstellung orientiere sich an der bekannten Samba-Trasse. Ein geplanter Baukörper auf der Königshöhe solle als Betriebsgebäude dienen und werde als Sondergebiet ausgewiesen. Auf dem Nützenberg sei lediglich die Errichtung einer kleinen öffentlichen Toilette vorgesehen, ebenfalls im Bebauungsplan festgesetzt.

Frau Ketteler betonte, dass der Charakter der Grünflächen – insbesondere des Waldes – erhalten bleiben solle. Der Bebauungsplan sichere weite Teile des Waldes ausdrücklich und schließe eine Bebauung dort aus. Nur an den Stellen, an denen die Brücke oder notwendige Einrichtungen wie das Betriebsgebäude entstünden, sei eine punktuelle bauliche Nutzung vorgesehen.

Das Betriebsgebäude auf der Königshöhe solle technische Einrichtungen wie Aufzug, Videoüberwachung und Sanitäranlagen beherbergen. Außerdem sei ein kleiner Kiosk angedacht. Das Gebäude solle in einem ehemaligen Steinbruch errichtet werden, der bereits infrastrukturell erschlossen sei und über keine besonders schützenswerte Vegetation verfüge.

[27] Hinweis: Nach dem aktuellen Stand der Planung wird das Gebäude eine maximale Höhe von 24 m haben.

Zur Statik und Sicherheit der Brücke führt Frau Ketteler aus, dass Windabspannungen vorgesehen seien, um Schwankungen zu reduzieren und so auch sensiblen Nutzergruppen wie Menschen mit Höhenangst oder mit Mobilitätseinschränkungen die Nutzung zu ermöglichen. Eine maximale Begehung von bis zu 1000 Personen gleichzeitig sei technisch möglich.

Im weiteren Planverfahren müsse ein umfassendes Sicherheitskonzept entwickelt werden. Dieses beinhalte neben Absturzsicherungen und Netzstrukturen unterhalb der Brücke auch Regelungen für Wartung und Kontrolle sowie die Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und Verkehrsbetrieben.

Visualisierungen und Pläne seien im Vorraum der Veranstaltung und online in der Präsentation und als kleines Video einsehbar. Sie zeigten ein transparentes, leicht wirkendes Bauwerk, das sich trotz seiner Länge unauffällig in das Stadtbild einfügen solle.

Diskussion:
Bürgerin 20 fragt, ob man die Hängebrücke im Alltag nutzen könne und ob sie kostenfrei sei.
Herr Lehr und Frau Brambora-Schulz sagen, Ziel sei, die Brücke dauerhaft frei nutzbar zu machen. Während der BUGA sei sie im Ticket enthalten. Danach würde eine Lösung angestrebt, die eine kostenfreie Nutzung ermögliche, abhängig von rechtlichen und betrieblichen Klärungen.

Bürgerin 21 fragt was die Hängebrücke touristisch ermögliche.
Herr Lehr antwortet die Hängebrücke sei die längste Fußgängerbrücke Deutschlands und die erste über städtischem Gebiet. Touristisch wird sie große Strahlkraft entfalten – für Gastronomie, Handel und Hotellerie. Sekundär schafft sie ein positives Stadtbild und neue wirtschaftliche Perspektiven.

Bürger 22 stellt den Nutzen dieser Wegeverbindung in Frage und wie die Besucher wieder zurückkämen.
Ihm wird geantwortet, dass auf dem Nützenberg weitere Ausstellungsflächen geplant seien, unter anderem würde der Spielplatz aufgewertet werden. Und es würden dauerhaft attraktive Anlagen entstehen.

Bürgerin 23 fragt wie ist die Parksituation rund um den Nützenberg geplant würde, wenn durch die BUGA mehr Verkehr entstehe.
Herr Baumann erläutert, dass ein Mobilitätskonzept in Arbeit sei. Es sollen Anwohnerzonen entstehen, um Suchverkehr und Fremdparken zu verhindern. Vergleichbare Konzepte gab es auch in Mannheim. Es würden auch temporäre Sperrungen oder Kontrollen in belasteten Quartieren geprüft.

Bürger 24 fragt, ob man mit dem Fahrrad über die Hängebrücke fahren dürfe.

Herr Lehr verneint. Aus Sicherheitsgründen sei das nicht erlaubt. Das Fahrrad dürfe aber geschoben werden.

Bürger 24 möchte wissen, wo die die Shuttlebusse halten würden.
Herr Lehr sagt, dass Haltepunkte an der Hindenburgstraße oder am Junkersweg angedacht seien, der genaue Standort würde noch geprüft.

Bürger 24 fragt noch, ob der Bereich der BUGA eingezäunt würde und wie man als Anwohner durchkäme.
Herr Lehr antwortet drei Kernareale würden während der BUGA eingezäunt, da sie ticketpflichtig würden. Alle angrenzenden Wege blieben frei begehbar. Anwohner könnten jederzeit zu ihren Häusern. Zugangskontrollen würden nur für das Veranstaltungsgelände selbst gelten.

Bürger 25 fragt warum nicht alle betroffenen Straßenzüge zur Anwohnerversammlung der betroffenen eingeladen wurden. Und er möchte wissen wodrin für die direkten Anwohner der Wertegewinn bestünde, er fühle sich von der Planung übergangen.
Herr Walter erklärt, dass gezielt Anwohner eingeladen wurden, die im direkten Einflussbereich der Brücke wohnen würden. Es war keine böse Absicht, wenn Bürger*innen nicht bedacht wurden. Es würde anerkannt, dass hier Informationsdefizite entstanden seien und es würden weitere Gespräche angeboten. Die Planung sei noch offen, und alle Rückmeldungen würden aufgenommen und abgewogen. Abschließend sagt Herr Walter, dass es kein Recht darauf gebe, dass alles so bliebe wie es ist. Und es sei der Auftrag des Stadtrates an die Verwaltung gewesen diese Planung voranzutreiben und alle Aspekte gerecht gegeneinander abzuwägen.
Frau Brambora-Schulz ergänzt dazu, dass die Stadt, neben der BUGA, durch weitere Projekte wie das Pina-Bausch-Zentrum weiterentwickelt und aufgewertet würde und dass dies für alle Bürger*innen in Wuppertal wichtig sei.

Bürgerin 26 fragt wo die Brücke auf dem Nützenberg ankäme.
Herr Lehr erklärt, dass die Brücke am Dohlenweg, dort wo der Spielplatz sei, anlanden würde.

Bürger 27 fragt, wie verhindert würde, dass jemand von der Brücke springt.
Herr Lehr antwortet, dass die Brücke ein Sicherheitskonzept inklusive Kameraüberwachung, Geländerschutz und Notfallmaßnahmen herhalten würde. Geländerhöhe, Netzstruktur und Absturzsicherungen würden so ausgelegt, dass solche Vorfälle bestmöglich verhindert würden.

Bürgerin 28 fragt wer für Wartung und Reinigung zuständig sein würde.
Herr Lehr erläutert, dass die Wartung und Pflege natürlich geregelt würde. Es würde auch ein Konzept zur Reinigung der Brücke und Entsorgung von Müll geben. Die Zuständigkeiten und Kosten würden noch festgelegt, ebenso die Häufigkeit der Wartung.

Bürger 29 fragt, ob E-Scooter erlaubt würden.
Herr Lehr verneint das. Wenn keine Fahrräder fahren dürften, seien E-Scooter ebenso ausgeschlossen. Das würde aber im Sicherheitskonzept abschließend geklärt.

Bürger 30 fragt, ob der Aufstellungsbeschluss noch erneuert werden müsse, da er nicht erkennen könne, ob er nach dem Verkehrswegerecht gefasst wurde.
Herr Walter erklärt, dass es eine verkehrsrechtliche Frage sei, nach welchem Recht die Brücke betrieben werden könne, dafür müsse der Beschluss aber nicht wiederholt werden.

Abschließend wurden VR-Brillen zur Visualisierung der geplanten Hängebrücke angeboten. Die Besucher*innen konnten sich ein Bild vom Ausblick und der Konstruktion machen. Dies ist auch im Geodatenportal in kleiner Form möglich.

Die Stadtverwaltung und BUGA GmbH bedanken sich für die rege Diskussion und laden ein, sich weiterhin aktiv über das BUGA-Lokal oder per Mail an der Planung zu beteiligen.

Die Veranstaltung wurde gegen 20:30 Uhr durch die Sitzungsleitung geschlossen. Hinweise zur weiteren Beteiligung und zur Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen, wurden gegeben.

Weitere Anmerkungen können per E-Mail oder telefonisch über die auf dem Flyer und im Internet angegebenen Kontaktdaten gestellt werden.

Protokoll: Christiane Dunkel, R 105.11

Anhang 2:

Protokoll über die Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) am 17.06.2025

Allgemeines:

B-Plan Verfahren: Bebauungsplan 1294 – BUGA2 / Hängebrücke –
mit Flächennutzungsplanänderung 166

Bebauungsplan 1257 – BUGA3 / Talstation und Seilbahn –
Mit Flächennutzungsplanänderung 169

Veranstaltungsort: Ratssaal, Johannes-Rau-Platz 1, 42275 Wuppertal

Termin und Dauer: 17.06.2025, von 18:00 bis 20:30 Uhr

Leitung: Frau Kineke, Bezirksbürgermeisterin für Elberfeld West
Herr Kring, Bezirksbürgermeister für Elberfeld

Verwaltung / Projektbeteiligte:

Frau Dr. Lindhorst, Geschäftsbereich 3, Dezernentin für Klima- und Umweltschutz, Nachhaltigkeit, Grünflächen und Recht
Herr Walter, Abteilungsleiter der Verbindlichen Bauleitplanung
Frau Ketteler, verantwortliche Stadtplanerin, Bauleitplanung
Frau Dunkel, Verwaltung und Organisation, Bauleitplanung
Frau Hofschröer, studentische Hilfskraft, Bauleitplanung
Frau Berendes, Ressortleiterin, Grünflächen und Forsten
Frau Reich, Gesamtverkehrsplanung, Straßen und Verkehr
Herr Schilling, Verkehrslenkung und Ausnahmegenehmigungen, Straßen und Verkehr
Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA gGmbH
Herr Lehr, Projektleiter BUGA gGmbH
Frau Cirkel, Mitarbeiterin der BUGA gGmbH
Herr Völker, Mitarbeiter der BUGA gGmbH

Teilnehmerzahl: 148 angemeldete Personen

Präsentation:

Frau Bezirksbürgermeisterin Kineke eröffnete die Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bauleitplanung, begrüßte die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und wies auf die Bedeutung der Bundesgartenschau (BUGA) für die Stadtentwicklung hin. Herr Bezirksbürgermeister Kring ergänzte dies mit einem Appell zur konstruktiven Diskussion.

Weiter ging es mit einer Begrüßung durch Vertreter*innen der Stadt Wuppertal, Frau Dr. Linthorst, Dezernentin des Geschäftsbereiches 3. Dabei wurde betont, dass die BUGA eine bedeutende Chance für die Stadt sei, sich gestalterisch, gesellschaftlich und ökologisch weiterzuentwickeln. Insbesondere Projekte wie die Seilbahn und die Hängebrücke seien mehr als reine Infrastrukturmaßnahmen – sie sollten Impulse für nachhaltige Mobilität, Stadtentwicklung und Lebensqualität setzen.

Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA-Gesellschaft, stellte die BUGA als Zukunftsprojekt vor. Es ginge darum, neue Möglichkeitsräume zu schaffen und die Stadt in ihrer Identität und Funktion neu zu denken. Die BUGA sei kein klassisches Gartenprojekt, sondern ein Instrument für soziale, ökologische und städtebauliche Entwicklung. Bürgerbeteiligung sei ein zentrales Anliegen – über Formate wie das BUGA-Lokal oder konkrete Mitmachprojekte. Die BUGA wird in 4 Kernarealen hauptsächlich, aber nicht nur, im Westen der Stadt entwickelt und wird vom integrierten Stadtentwicklungsprojekt (ISEK) begleitet.

Christina Ketteler, Stadtplanerin in der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal, erläuterte die rechtlichen und verfahrenstechnischen Grundlagen der aktuellen Planungen. Für Seilbahn und Hängebrücke sei jeweils ein Bebauungsplan erforderlich. Das Verfahren gliedere sich in mehrere, formalisierte Phasen, beginnend mit dem Aufstellungsbeschluss, der 2024 und ´25 gefasst wurde, über die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB), Behörden und der Öffentlichkeit, die am heutigen Abend stattfindet, bis hin zur Veröffentlichung des ersten Planentwurfes nach dem Veröffentlichungsbeschluss durch den Stadtentwicklungsausschusses in 2026. Dann wird eine weitere Beteiligung der TöB und Behörden und natürlich der Bürgerinnen und Bürgern, die Stellungnahmen einreichen können, durchgeführt und dann, wenn keine Änderungen erforderlich seien, würde der Satzungsbeschluss im Jahr 2027 durch den Rat der Stadt gefasst. Außerdem müsse der Flächennutzungsplan in parallelen Verfahren angepasst werden. Alle Verfahren seien ergebnisoffen, rechtlich überprüfbar und bieten formelle Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit. Stellungnahmen von Bürger*innen und TöB würden ausgewertet und könnten zur Änderung der Planungsgrundlagen führen.

Fragenblock Verständnisfragen:
Bürger 1 fragt, was damit gemeint ist, dass die Finanzierung durch DHH und IHH erfolgt.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass IHH der Investitionshaushalt ist und sich auf alle Infrastrukturen bezieht, die auch langfristig für die Stadt Wuppertal erhalten bleiben. Dies solle insbesondere durch Fördergelder und den Eigenanteil der Stadt gegenfinanziert werden. DHH würde für den Durchführungshaushalt stehen. Hiermit würden die

temporären Ausstellungsbereiche finanziert werden. Hier würde die Gegenfinanzierung durch die verkauften Tickets und die Verpachtung der Flächen sichergestellt werden.

Bürger 2 hat eine Frage zu den Flächen, auf denen die Bundesgartenschau stattfinden soll. Er sagt, es wäre gesagt worden, die Bundesgartenschau finde in Vohwinkel und Elberfeld statt, es sei aber gleichzeitig von ganz Wuppertal gesprochen worden. Er kennt den geplanten Radweg, welchen er positiv hervorhebt und fragt gleichzeitig, welche Projekte noch im Osten der Stadt ab dem Landgericht geplant sind.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass es heute noch nicht feststeht, welcher Projekte im Osten der Stadt realisiert werden. Die BUGA+-Projekte würden durch einen qualifizierten Aufruf ausgewählt werden. Dort könnten Projekte aus der gesamten Stadt eingereicht werden. Darüber hinaus gebe es zusammen mit dem Förderverein auch einige Überlegungen, wie bis zum Start der BUGA noch Dinge in der Stadt installiert werden können. Das Konzept für diese Projekte wäre aktuell noch in der Entwicklungsphase.

Bürger 3 weist darauf hin, dass auf Folie 13 und 14 ein veralteter Planungsstand abgebildet ist und fragt, ob dies Auswirkungen auf die Informationsveranstaltung habe.
Frau Brambora-Schulz entgegnet, dass der Bahnhof in Vohwinkel nach wie vor der Ankunftspunkt der BUGA sei. Von dort würde man sich dann über den heutigen P&R-Parkplatz begeben müssen. Dies würde mithilfe einer Fuß- und Radwegebrücke möglich gemacht werden.

Bürger 4 fragt, wie möglicherweise entstehende Mehrkosten abgefangen werden würden und ärgert sich über die Nutzung der Steuergelder.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass die Stadtverwaltung immer aus Steuergeldern agiert und der Wirtschaftlichkeitsaspekt daher sehr wichtig sei. Der Investitionshaushalt liege bei 73 Millionen Euro und es liege zudem eine konservative Rechnung vor, bei der davon ausgegangen würde, dass mindestens die Hälfte, also 36,5 Millionen Euro, aus Fördergeldern gedeckt werden könne. Nach dieser Rechnung müsse die Stadt also einen Eigenanteil von 36 Millionen Euro tragen. Der erste Förderbescheid sei schon eingegangen und es hätte schon einen Zuschlag in Höhe von 14,2 Millionen Euro gegeben. Zudem gebe es noch eine Anschubfinanzierung vom Landwirtschaftsministerium, bei der die Fördersumme bei 40 % liege. Das Ziel wäre, dass die Infrastrukturmaßnahmen möglichst alle gefördert werden würden. Dazu hätte es bereits im letzten Jahr eine Förderkonferenz gegeben und auch für die nächste Förderkonferenz mit der neuen Landesregierung 2027 wurden schon Vorbereitungen getroffen. Durch die Deckelung bei 73 Millionen Euro kommt es bei Mehrkosten dazu, dass eventuell Projekte gestrichen werden müssen oder es Alternativlösungen geben muss. Alternativ müsse die Förderquote erhöht werden.

Bürger 5 kritisiert die aus seiner Sicht fehlende ökologische Nachhaltigkeit der BUGA.

Bürger 6 macht sich sorgen, dass der Zeitplan nicht aufgehen wird und fragt, ob man einige Dinge nicht parallel bearbeiten könne.
Frau Ketteler antwortet, dass der Zeitplan tatsächlich sehr straff ist. Der Satzungsbeschluss solle für beide Verfahren voraussichtlich 2027 gefasst werden. Die Bauphase umfasse für beide Projekte ungefähr 1-2 Jahre. Zeitpläne wären bereits erstellt worden und diese wären zum jetzigen Zeitpunkt auch einhaltbar.

Bürgerin 7 möchte wissen, ob erst ausgeschrieben werden kann, sobald der Satzungsbeschluss gefasst wurde.
Frau Ketteler entgegnet, dass auch schon vorher ausgeschrieben werden kann. Allerdings bestehe dann noch nicht die Rechtssicherheit, dass der Bebauungsplan auch wirklich kommen wird. Dies sei grundsätzlich aber nicht an Ausschreibungsbedingungen gekoppelt.

Bürger 8 fragt nach dem juristischen Gutachten. Dieses warne davor, dass es noch zwei Mal ein zweijähriges Gerichtsverfahren geben könnte.
Frau Ketteler meint, es gebe immer die Möglichkeit, dass es noch zu Klagen kommt, das wisse man allerdings nie im Vorhinein. Die Stadt hätte ein großes Interesse daran, so rechtssicher wie möglich zu arbeiten und es wären auch Anwaltskanzleien eingeschaltet, die dahingehend unterstützen würden.

Bürger 9 hat eine Frage zu der Öffentlichkeitbeteiligung und zum dazugehörigen Protokoll. Er möchte wissen, ob die genannten Einwände rein rechtlich wirklich an die zuständigen Behörden weitergeleitet werden.
Frau Ketteler antwortet, dass sie selbst für die Abwägung zuständig sei. Zudem würde jede frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung protokolliert werden. Hierfür bestehe auch eine rechtliche Verpflichtung.

Bürger 10 fragt, wie sicher es ist, dass die Stadt Wuppertal wirklich mit einem Mehrwert aus der Planung hinausgeht, wenn der Zeitplan so straff ist. Dies begründet er mit hohen Kosten für die bürokratischen Planverfahren und der Ungewissheit, ob es noch Klagen geben wird.
Laut Herrn Lehr besteht immer ein Restrisiko, jedoch würde versucht werden, dies so gut wie möglich auszuschließen. Das Konzept wäre mithilfe mehrerer Machbarkeitsstudien überprüft worden und es sei davon auszugehen, dass ein gutes Konzept geschaffen wurde. Dieses wäre ebenfalls Gutachterlich begleitet worden und es wären Wirtschaftlichkeitsstudien durchgeführt worden. Dabei wäre beispielsweise herausgekommen, dass jeder investierte Euro in sechsfacher Form zurückkomme. Es bliebe offen, wie hoch der Mehrwert für die Stadt am Ende wirklich sei, allerdings werde auf jeden Fall ein Mehrwert entstehen. Zusätzlich seien auch die Highlightprojekte Seilbahn und Hängebrücke an sich schon ein großer Mehrwert für die Stadt. Die Seilbahn biete beispielsweise große Vorteile für den Zoo.

Frau Brambora-Schulz ergänzt, dass mit der Planung ein politischer Auftrag, der durch einen Ratsbeschluss erfolgt ist, verfolgt werde. Der Rat sei der Meinung gewesen, dass die BUGA einen Mehrwert für die Stadt biete.

Themenblock Seilbahn:
Im weiteren Verlauf erläuterte Frau Ketteler die vorgesehenen Veränderungen im Zusammenhang mit dem Bau der Seilbahn zwischen dem Parkplatz am Boettingerweg und der Königshöhe. Sie stellte die geplanten Stationen, Trassenverläufe und technischen Notwendigkeiten wie Stützen, Höhenlagen und den geplanten Fassadenwettbewerb für die Architektur der Talstation vor. Es wurde ebenfalls detailliert auf die Begründung für den Bau eines Parkhauses eingegangen, das unter anderem zur Entlastung des stark belasteten Zooviertels beitragen soll. Mit dem Parkhaus sollen ca. 450 bis 500 Stellplätze entstehen. Weitere Themen waren die technischen Anforderungen an die Trassenführung, der Standortvergleich alternativer Varianten und die Notwendigkeit, Eingriffe in Baumbestand möglichst gering zu halten.
Frau Ketteler erläuterte weiterhin die geplante Besucherlenkung, inklusive Shuttleverkehr, sowie das geplante Mobilitätskonzept zur Minimierung von Auswirkungen auf Anwohnende. Mit dem BUGA Ticket würde beispielsweise ein Parkplatz mitgebucht. Auch alternative Varianten für Seilbahnstationen und Trassenführungen wurden vorgestellt und ihre jeweilige Bewertung dargelegt. Anschließend stellte sie die genauen Standorte der Tal-, Mittel- und Bergstation der Seilbahn vor, einschließlich der jeweiligen baulichen Gegebenheiten, Herausforderungen und Vorprüfungen zu Lärmschutz, Denkmalschutz und Naturverträglichkeit. Die Streckenführung, Höhenprofile und Funktion der Stützen wurden anschaulich anhand von Karten und Schnitten erklärt. Es sei aber noch zu früh um den letzten Stand der Planungen vorzustellen.

Diskussion:
Bürger 12 bemängelt, dass die Bäume an der Königshöhe und der Kaiserhöhe nicht in der Präsentation genannt worden wären und fragt, ob das Gesamtkonzept ökologisch nachhaltig ist.
Bürger 13 fragt nach einer Ökobilanz. Zudem merkt er an, dass die Stadt Wuppertal an Grundwassermangel leide und 4,5 Hektar Wald gerodet werden würden. Dies würde nicht zusammenpassen, da der Wald Wasser speichere. Er bemängelt außerdem, dass das an die Königshöhe angrenzende Schulzentrum bzw. die Schüler dieses Zentrums nicht in der Planung einbezogen wurden und außerdem ein von diesen Schülern genutzter Waldlehrpfad verloren gehen würde.
Bürger 14 möchte wissen, wie die Fällung der Bäume auf der Königshöhe mit Nachhaltigkeit zu vereinbaren ist. Zudem fragt er sich, welche Inhalte die Bundesgartenschau abgesehen von den Eventinhalten für die Besucher*innen hat. Er würde gerne wissen, ob es Inhalte der BUGA gibt, die mit dem Projekt Seilbahn und Hängebrücke verbunden sind.

Herr Lehr antwortet, dass das Projekt wahrscheinlich nicht nachhaltig wäre, wenn es nur aus der ökologischen Perspektive betrachtet werden würde. Allerdings gebe es noch viele weitere Aspekte, die betrachtet werden müssten, beispielsweise Soziales, Kulturelles und Wirtschaftliches. Die Seilbahn an sich sei ein nachhaltiges Verkehrsmittel, da so der aufkommende Individualverkehr gesenkt werden könne. Für diesen müsse andernfalls auch Parkraum geschaffen werden und verbunden hiermit würde eine Flächenversiegelung stattfinden. Zu betrachten sei die Gesamtgemengelage, aus welcher das Konzept durchaus nachhaltig sei.
Frau Berendes ergänzt, dass die Aussage, das 4,5 ha Wald gerodet werden sollen, eine planungsrechtliche Aussage sei und nicht damit zu tun habe, wie viele Bäume tatsächlich auf der Fläche stehen würden. Es sei demnach keinesfalls davon auszugehen, dass 4.500 Bäume gefällt würden. Es sei noch nicht geklärt, wie viele Bäume dort tatsächlich gefällt werden müssten, es würde jedoch in jedem Fall nur ein Bruchteil dieser Zahl sein. Die Flächen würden außerdem mindestens im Verhältnis 1:2 kompensiert werden. Die Wasserrückhaltung wäre tatsächlich ein wichtiges Thema in Wuppertal. Auch aus diesem Grund würden so viele Bäume gepflanzt werden, um dies aufzufangen. Dies funktioniere im Moment auch sehr gut.

Bürger 15 denkt sich zu erinnern, dass es ungefähr 40 ha Baumfläche in dem betroffenen Bereich gebe und 4 ha betroffen seien. Er fragt, ob er sich die Zahlen richtig gemerkt habe.
Frau Berendes antwortet, dass es auf der Königshöhe und den angrenzenden Bereichen insgesamt 92 ha Baumbestand gibt. Auf einem ha würde es einen Baumbestand von 100 – 1000 Bäumen geben. Dies würde von der Größe und der Art der Bäume abhängen. Sie merkt an, dass sich die Planung noch in einem sehr frühen Stadium befinde und einige Fragen deshalb noch nicht beantwortet werden könnten. Es sei noch eine Befliegung der Bäume geplant, bei welcher jeder einzelne Baum auf Zustand und Stammumfang überprüft werden würde. Hieraus würden auch Erkenntnisse gezogen werden, wie genau der Ausgleich erfolgen müsse. Im Januar dieses Jahres sei außerdem die artenschutzrechtliche Prüfung für alle Gelände auf den Weg gebracht worden. Die Durchführung dieser dauere allerdings ein komplettes Jahr, weshalb erst dann die Ergebnisse vorliegen würden. Die Ökobilanz würde dadurch verzögert werden, dass sehr viele Anfragen nach Informationsfreiheitsgesetz bearbeitet werden müssten. Es hätte zudem schon mehrere Beschwerden bei der Fachaufsichtsbehörde gegeben, welche allerdings alle zurückgewiesen worden wären, weil bisher immer der rechtlich saubere Weg gewählt worden wäre.
Herr Walter ergänzt, dass ein Bauleitplanverfahren nicht nur aus bestimmten Schritten bestehen müsse, sondern dass auch verschiedene Dokumente und Gutachten zwingend notwendig seien. Eines dieser Dokumente sei der Umweltbericht, an dem im Moment schon gearbeitet werde. Hier seien Themen wie Wasser, Immissionsschutz und Artenschutz abgedeckt. Ohne das Fällen einiger Bäume würde das Projekt jedoch nicht umsetzbar sein.

Bürgerin 16 fragt, ob in dem Parkhaus der Seilbahn auch Stellplätze für Fahrräder vorgesehen seien und gute Fußwegeverbindungen geschaffen werden würden.
Herr Lehr entgegnet, dass das Thema Radverkehr im Mobilitätskonzept auch betrachtet wird. Dieses befinde sich gerade in Erarbeitung. Im Parkhaus würden im unteren Geschoss Fahrradstellplätze und auch Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden. Darüber hinaus solle ein Radwegering realisiert werden, um dazu anzuregen, mit dem Rad die BUGA zu besuchen.

Bürgerin 17 hätte gerne Informationen zu der Mittel- und Bergstation. Sie fragt, wo diese genau liegen und wie hoch und lang diese sind.
Herr Lehr antwortet, dass die Mittelstation größer sein werde als die Bergstation. Die Mittelstation werde aufgeständert, sodass diese oberhalb der SambaTrasse liege. Sie werde ungefähr 30 bis 35 Meter lang sein. Die Bergstation werde mit etwa 30 Metern ähnlich lang sein. Die Höhe der Stationen werde ungefähr sieben bis acht Meter betragen. Dies sei aufgrund des frühen Planungsstandes allerdings noch nicht sicher.

Bürgerin 18 würde gerne wissen, ob die Rodungen für die Seilbahn, die Hängebrücke oder die Ausstellungsflächen gemacht werden müssen. Zudem fragt sie, woraus die Kompensation für die gefällten Bäume genau besteht.
Herr Lehr geht nochmal auf den Verlauf der Seilbahn ein und erklärt, dass diese an den meisten Stellen oberhalb der Baumwipfel fährt. Trotz dessen gebe es Punkte, an denen Masten eingesetzt werden müssten, weshalb dort kleinere Maßnahmen notwendig seien. Dies sei auch für den Baustellenverkehr notwendig, könne allerdings nach den Baumaßnahmen vor Ort wiederaufgeforstet werden. Außerdem sei es notwendig, für die Einfahrt der Gondeln in die Bergstation eine Trasse freizuschlagen. Auch hier würde allerdings in einem Maße, dass es die Seilbahn nicht beeinträchtigt, wieder neuer Naturraum entstehen.
Frau Brambora-Schulz ergänzt, dass die Kompensation von 1:2 sich auf die Anzahl der Bäume beziehe. Dies bedeute, dass für einen Baum zwei neue Bäume gepflanzt werden müssten. Dies sei allerdings nur die Mindestanforderung. Mit der BUGA würde weit darüber hinausgegangen werden, weil auch auf den Ausstellungsflächen Baumpflanzungen und weitere Pflanzungen vorgenommen würden. Für die Ausstellungsflächen sei das Ziel, möglichst keine Bäume zu fällen, sondern alle Baumbestände zu erhalten bzw. diese in die Ausstellungsbereiche zu integrieren.

Bürger 19 möchte nähere Informationen zum oder zur Betreiber*in der Seilbahn haben. Er habe gehört, diese*r übernehme den Bau und die Kosten. Er fragt, wie lange diese*r von der Seilbahn profitiert.
Laut Herrn Lehr wird es eine Ausschreibung geben, auf die sich europaweit oder auch weltweit Betreiber*innen bewerben können. Der oder die Betreiber*in solle sowohl planen und bauen als auch später betreiben. Die Flächen würden dem oder der Betreiber*in zur Verfügung gestellt werden und diese*r überlege sich ein wirtschaftliches Konzept.

Über den Zeitraum könne derzeit noch keine Aussage getroffen werden. Dies wäre später Teil der Verhandlungsvergabe und der Verhandlungsrunden.

Herr Walter hat eine Ergänzung bezüglich der Kompensation. Diese werde nicht von der Stadt alleine geplant, sondern auch mit dem entsprechenden Forstbetrieb, dem Landesbetrieb Wald und Holz abgesprochen.

Themenblock Hängebrücke:
Frau Ketteler erläutert, dass die geplante Hängebrücke eine Länge von etwa 850 Metern aufweise, mit einer freischwebenden Spannweite von circa 765 Metern. Die lichte Breite solle 1,90 Meter betragen und die Steigung bei 3,3 Prozent liegen, um die Brücke barrierearm gestalten zu können. Die Brücke solle zwischen dem Nützenberg und der Königshöhe verlaufen und dort jeweils an Pylonen aufgehängt werden, deren Höhe mit rund 50 Metern angegeben wurde.

Im Flächennutzungsplan sei vorgesehen, die Brücke als Fußwegeverbindung darzustellen. Die Darstellung orientiere sich an der bekannten Samba-Trasse. Ein geplanter Baukörper auf der Königshöhe solle als Betriebsgebäude dienen und werde als Sondergebiet ausgewiesen. Auf dem Nützenberg sei lediglich die Errichtung einer kleinen öffentlichen Toilette vorgesehen, ebenfalls im Bebauungsplan festgesetzt.

Frau Ketteler betonte, dass der Charakter der Grünflächen – insbesondere des Waldes – erhalten bleiben solle. Der Bebauungsplan sichere weite Teile des Waldes ausdrücklich und schließe eine Bebauung dort aus. Nur an den Stellen, an denen die Brücke oder notwendige Einrichtungen wie das Betriebsgebäude entstünden, sei eine punktuelle bauliche Nutzung vorgesehen.

Das Betriebsgebäude auf der Königshöhe solle technische Einrichtungen wie Aufzug, Videoüberwachung und Sanitäranlagen beherbergen. Außerdem sei ein kleiner Kiosk angedacht. Das Gebäude solle in einem ehemaligen Steinbruch errichtet werden, der bereits infrastrukturell erschlossen sei und über keine besonders schützenswerte Vegetation verfüge.

Zur Statik und Sicherheit der Brücke führt Frau Ketteler aus, dass Windabspannungen vorgesehen seien, um Schwankungen zu reduzieren und so auch sensiblen Nutzergruppen wie Menschen mit Höhenangst oder mit Mobilitätseinschränkungen die Nutzung zu ermöglichen. Eine maximale Begehung von bis zu 1000 Personen gleichzeitig sei technisch möglich.

Im weiteren Planverfahren müsse ein umfassendes Sicherheitskonzept entwickelt werden. Dieses beinhalte neben Absturzsicherungen und Netzstrukturen unterhalb der Brücke auch Regelungen für Wartung und Kontrolle sowie die Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und Verkehrsbetrieben.

Visualisierungen und Pläne seien im Vorraum der Veranstaltung und online in der Präsentation und als kleines Video einsehbar. Sie zeigten ein transparentes, leicht wirkendes Bauwerk, das sich trotz seiner Länge unauffällig in das Stadtbild einfügen solle.

Diskussion:
Bürger 14 wiederholt seine Frage, welche Inhalte die BUGA abgesehen von der Hängebrücke und der Seilbahn hat.
Laut Frau Brambora-Schulz gebe es auf der Königshöhe und auf der Kaiserhöhe Ausstellungsbereiche, die zusätzlich zu den beiden Attraktionen installiert würden. Die Besucher*innen würden jedoch auch angeregt, auch Wuppertal als Ausstellungs- und Veranstaltungsstadt zu erleben. Es gebe Kultureinrichtungen, mit denen heute schon Gespräche geführt werden würden und welche sich viel von der BUGA erhoffen würden. Es wäre notwendig, über die Zeit der BUGA hinauszudenken. Wuppertal wäre ein starker Wirtschaftsstandort und damit einhergehend ein attraktiver Wohnstandort. Ziel der BUGA wäre auch, auf die Stadt aufmerksam zu machen. Auch die großen Unternehmen, die in Wuppertal ansässig sind, hätten ein großes Interesse daran, dass sich die Stadt weiterentwickelt.
Herr Walter ergänzt, dass sowohl Königs- als auch Kaiserhöhe heute schon schöne Waldparks seien und die Frage, was die Menschen dort wollen, daher hinfällig sei.

Bürger 20 lobt die Idee, das Parkhaus mit der Seilbahnstation zu verbinden. Allerdings macht er sich Sorgen darum, was passieren könnte, wenn dort E-Autos brennen.

Bürger 21 fragt, wie das Stellplatzproblem der Anwohnenden gelöst werden soll. Er macht sich Sorgen, dass dieses durch die Besucher*innen noch verschärft werden könnte.

Bürger 22 möchte wissen, wie mit den Menschen umgegangen wird, deren Grundstücke unter der Brücke liegen und merkt an, dass rein rechtlich ein Nutzungsrecht für diese Grundstücke benötigt werde. Außerdem fragt er, wie damit umgegangen werde, wenn es aufgrund eines Werteverlustes Klagen von Grundstückseigentümer*innen gebe.

Bürger 23 merkt an, dass die Schwebebahn von Sonnborn bis Vohwinkel über der Straße fährt und es dort keine Probleme, beispielsweise durch Schattenwurf, gebe. Die Seilbahn und die Hängebrücke in Verbindung mit der BUGA seien zukunftsweisend und fördernd für die Stadt Wuppertal.

Bürger 24 stört der Vergleich der Hängebrücke mit der Hängebrücke in Willingen, da in Willingen deutlich weniger Menschen wohnen würden. Zudem merkt er an, dass viele Menschen in Wuppertal keinen Mehrwert durch die Brücke hätten, falls diese auch nach der BUGA kostenpflichtig bleibe. Er fragt, ob es schon Konzepte zur späteren Preisgestaltung geben würde.

Frau Brambora-Schulz antwortet, es befänden sich derzeit rund zwei Millionen E-Autos auf deutschen Straßen. Von diesen Autos habe in Parkhäusern bisher nur ein Auto

gebrannt. Ein Parkhaus hätte außerdem sehr hohe Brandschutzauflagen und es würde in jedem Fall darauf geachtet, mit dem Thema umgegangen werde. Die Chance, dass ein ganzes Parkhaus abbrennt, werde als relativ gering eingestuft. Zudem wäre viel Personal vor Ort, das im Notfall die Besucher*innen betreuen könne. Zum Parken auf der Kaiserhöhe würde gerade ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Das Ziel sei, dass der Suchverkehr aus den Stadtteilen herausgehalten werde. Die Anreise solle bevorzugt mit dem ÖPNV stattfinden und es gebe sehr gute Bahnanbindungen. Parkplätze würden bereits mit Kauf eines Tickets vergeben und auch die Anreise mit der Bahn wäre Bestandteil des Tickets. Es werde auch Vorsorgemaßnahmen geben, damit die Autos nicht in die Wohnbereiche fahren würden, ansonsten würden restriktive Maßnahmen vorgenommen werden.

Frau Berendes ergänzt, dass durch die BUGA sehr viele bleibende Projekte die Stadt aufwerten werden. Es werde wahrscheinlich einen Sportpark an der Nordbahntrasse geben und der Spielplatz auf der Kaiserhöhe werde saniert. Dies wäre nur im Zuge der BUGA finanzierbar. Generell habe man durch die BUGA die Chance, viele Projekte anzugehen. Dies betreffe beispielsweise Spielplätze und öffentliche Bereiche in Vohwinkel.

Frau Brambora-Schulz sagt, das Ziel sei, dass die Brücke nach der BUGA kostenfrei begehbar sei und keinen Eintritt koste. Sie solle so ausgerichtet sein, dass sie im Alltagsverkehr nutzbar sei und in den Radwegering integriert werden könne. Dies mache nur Sinn, wenn die Brücke tagsüber frei begehbar sei. Hinsichtlich des Werteverlusts von Gebäuden merkt sie an, dass die Gerichte sich dort nicht einig seien. Es gebe Gerichtsurteile, die von einem Mehrwert auch für die Grundstücke sprächen. Es werde im Moment eher von einer Wertsteigerung ausgegangen. Mit den Eigentümer*innen unter der Brücke seien Gespräche im Gange.

Bürger 25 merkt an, dass für ihn der Sinn der Projekte darin besteht, die Stadt zu erleben und spannende Dinge unternehmen zu können.

Bürger 26 möchte wissen, ob eine Anbindung der Kaiserhöhe an die Nordbahntrasse geplant ist.
Laut Frau Berendes ist das passende BUGA+-Projekt hier der Radring. Dieser solle zum einen alle Kernareale verbinden und außerdem durch die ganze Stadt führen. Die Anbindung an die Nordbahntrasse werde im Mobilitätskonzept geklärt, welches noch erarbeitet werden müsse.

Bürgerin 27 fragt, inwieweit man dem oder der Betreiber*in der Seilbahn Vorgaben zur Barrierefreiheit oder auch zur Infrastruktur vor Ort machen kann.
Herr Lehr antwortet, dass ein regelmäßiger Austausch mit den Bieter*innen in der Ausschreibung stattfinden werde. Zudem gebe es in jedem Fall Vorgaben, welche Leitplanken gesetzt sein müssen. Hier könne auch die Barrierefreiheit aufgenommen werden. Grundsätzlich wäre jedoch ein oder eine Betreiber*in immer daran interessiert, dass möglichst viele Menschen die Seilbahn nutzen könnten, wozu die Barrierefreiheit beitrage.

Herr Walter ergänzt, dass es sich um eine öffentlich zugängliche Einrichtung handelt und Barrierefreiheit damit verpflichtend wäre.

Bürgerin 28 hat Bedenken zu den Pfeilern. Sie fragt, ob es gesichert wäre, dass diese gut im Boden verankert werden können. Dazu merkt sie an, dass es sich um einen sehr steinhaltigen Boden handele. Außerdem fragt sie, inwieweit es ökologisch sei, solche Pfeiler in einen Waldboden einzuschlagen. Sie mache sich Sorgen, dass hierdurch Wurzelgeflechte der Bäume betroffen sein werden.
Herr Lehr entgegnet, dass bereits erste ökologische Untersuchungen vorliegen würden, aber noch weitere Baugrunduntersuchungen vorgenommen werden müssten. Man könne sicherlich davon ausgehen, dass man an den Stellen, an denen man die Fundamente einlässt, auch ökologische Schäden verursache. Allerdings würden diese so klein wie möglich gehalten und zu diesem Zwecke gebe es auch verschiedene Gutachten. Im Moment würde davon ausgegangen werden, dass das weitere Umfeld keine ökologischen Schäden davontragen würde.

Bürger 29 erinnert sich, dass es einmal Pläne gegeben habe, neben dem Kiosk noch ein Veranstaltungsareal entstehen zu lassen. Er fragt, ob diese Pläne noch aktuell seien.
Laut Frau Brambora-Schulz werde dort kein Veranstaltungsareal errichtet. Es bestehe die Möglichkeit, dass sehr kleine und emissionsarme Veranstaltungen auf dem Wasserhochbehälter stattfinden werden. Es sei jedoch nicht geplant, auf der Königshöhe emmissionsstarke Veranstaltungen durchzuführen. Der Wald solle weiterhin auch als Erholungswald dienen.

Bürger 30 fragt, wie der Baustellenverkehr geleitet werden wird und wie mit den Materialmengen umgegangen wird.
Herr Lehr antwortet, dass grundsätzlich größere Mengen über die Straßen abtransportiert werden müssen. Die Baustellenzeit werde voraussichtlich anderthalb Jahre betragen.

Bürger 31 fragt, über welche Straßen der Baustellenverkehr geleitet werden könnte.
Herr Lehr antwortet, dass auf der Königshöhe die Zeppelinallee, der Königshöher Weg, der Erbslöhweg und die Hindenburgstraße in Frage kommen. Auf der Kaiserhöhe würde ein Abtransport über den Weyerbuschweg und beispielsweise über den Dohlenweg möglich sein.

Bürgerin 32 merkt an, dass alle Projekte, die bisher vorgestellt wurden, in sozial privilegierten Teilen der Stadt verortet wären. Zudem wären die Tickets recht teuer und es würde sich die Frage stellen, inwieweit die BUGA einen Mehrwert für strukturell benachteiligte Menschen biete. Sie fragt, wie soziale Teilhabe gewährleistet werden kann und soll.
Frau Brambora-Schulz entgegnet, dass der Eintrittspreis für die BUGA voraussichtlich bei ungefähr 29 Euro liegen wird. Zum Thema soziale Teilhabe würden aktuell schon Gespräche geführt werden. Es gebe einen BUGA-Förderverein, der mit Spenden ggf.

benachteiligte Menschen unterstützen könnte. Letztes Jahr hätte es bereits eine anonyme Spende von einer Millionen Euro gegeben. Das Ziel wäre es, mit diesem Geld den sozial benachteiligten Menschen und auch den Kindern und Jugendlichen zu helfen.

Bürger 33 stellt fest, dass der anonyme Spender veranlasst hätte, das Geld müsste im Areal Tesche ausgegeben werden. Zudem merkt er an, dass das Fahrradfahrverbot auf der Brücke kontrolliert werden müsse, vor allem, wenn die Brücke nach der BUGA geöffnet wird und weil sie in das Radwegenetz eingebunden sein soll. Dafür bräuchte man Personal.
Frau Brambora-Schulz antwortet zum Thema anonymer Spender, dieser habe gesagt, er könne es sich vorstellen, dass das Geld insbesondere im Tesche-Areal, besonders auf der Wassack-Deponie eingesetzt wird. Dies liege allerdings daran, dass auf der Wassack-Deponie ein Kinderspielplatz installiert werden solle, der auch für Menschen mit Beeinträchtigung nutzbar sein werde und der alle sozialen Gruppen mitnehmen solle. Zu dem Thema Personal merkt sie an, es sei klar, dass die Brücke permanent überwacht werden müsse. Es würde im Moment überlegt werden, wie ein Betreiberkonzept funktionieren könnte. Dabei sei anzumerken, dass eine Seilbahn ohne die Hängebrücke nicht funktionieren würde. Anders herum wäre dies schon möglich. Trotz dessen würde es sich um eine Kombination handeln, die zusammengehöre.

Bürger 34 merkt an, dass der Klimawandel einen immer höheren Stellenwert in Projekten wie der BUGA spielen sollte und die Ökologie über die Ökonomie gestellt werden sollte.

Bürger 35 hat eine Frage zur Lärmentwicklung. Wenn 100 Menschen gleichzeitig sprechen würden, hätte dies bereits die Lautstärke eines Presslufthammers. Auf die Brücke könnten 1000 Menschen gleichzeitig, weshalb Bürger 35 sich Sorgen um die Lautstärke macht und fragt, welche Maßnahmen zum Lärmschutz getroffen werden sollen.

Bürgerin 36 macht sich Sorgen zur Finanzierbarkeit der Brücke. Sie fragt, mit welchen Mitteln diese nach der BUGA unterhalten werden soll.

Bürger 37 hat eine Nachfrage zum Gefahrstoffbetrieb Bayer. Dieser sei nah an der Brücke, auf welcher wiederum 1000 Menschen gleichzeitig sein könnten. Falls Gefahrstoffe austreten würden, wäre es schwierig, diese Menschen zu evakuieren. Er merkt dazu außerdem an, dass in der Nähe das Heizkraftwerk wäre, wo ein Eventcenter gebaut werden sollte, welches aufgrund des Gefahrstoffbetriebs nicht genehmigt worden wäre.

Laut Frau Brambora-Schulz können zwar 1000 Menschen gleichzeitig auf die Brücke, bei dieser Angabe gehe es jedoch um die Statik und dies sei lediglich die maximal mögliche Anzahl. Das bedeute, dies sei nicht der Wert, der unbedingt realisiert werden würde. Hinsichtlich dem Thema Bayer gebe es intensive Gespräche. Zusammen mit Bayer müsse auch ein Sicherheitskonzept erstellt werden, weil es sich um einen Störfallbetrieb handele. Deshalb gebe es auch die Vorgabe, dass die Brücke innerhalb von 25 Minuten

geräumt werden können müsse. Generell werde ein Sicherheitskonzept erstellt, das alle Belange der Sicherheit rund um die BUGA und somit auch die Hängebrücke beinhalte. Hier werde noch viel mehr betrachtet als nur die Bayer-Thematik. Die Brücke habe auf der Höhe des Bayer-Betriebs eine Höhe von 120 Metern, während die Gefahrstoffe im Störfall aus physikalischen und chemischen Gründen nur bis zu 90 Meter in die Höhe austreten würden, bevor sie wieder abfallen würden. Die Gefahrstoffe würden die Brücke demnach nicht erreichen.

Herr Lehr nimmt den Aspekt der Nachhaltigkeit auf, der von Bürger 34 angesprochen worden war. Er betont noch einmal, dass die BUGA durchaus nachhaltig sei. Zudem spricht er das Thema des Unterhalts der Brücke an. Der Unterhalt müsse selbstverständlich gewährleistet sein. Es entstünden Kosten beispielsweise durch die Wartung und auch durch das Personal, das für die Überwachung eingestellt werden müsste. Zur Finanzierung gebe es verschiedene Überlegungen. Es könne sein, dass diese durch die Steuerzahler gestemmt werde. Zum anderen hätte ein möglicher Seilbahnbetreiber auch ein großes Interesse daran, dass die Hängebrücke ebenso funktioniert. Aus diesem Grund könne man dort über eine Verzahnung nachdenken.

Bürgerin 38 fragt, ob die Protokolle für Bürger*innen einsehbar sein werden.
Frau Ketteler antwortet, dass die Erstellung der Protokolle ein längerer Prozess sei. Wenn diese vorliegen, würden sie jedoch auf der Homepage hochgeladen werden.

Bürger 39 interessiert sich für vergangene BUGAs. Er fragt, ob es dort Stimmungsbilder aus Bürger*innensicht gebe und wie diese ausgefallen wären. Zudem möchte er wissen, ob im Zooviertel auch ohne BUGA ein Parkhaus kommen würde.

Bürgerin 40 fragt, wie die gefällten Bäume für die BUGA im Verhältnis zu natürlichen Veränderungen in Wuppertal stehen.

Frau Brambora-Schulz entgegnet, dass es ohne BUGA auch kein Parkhaus geben würde, da dies der Konzessionsnehmer bezahle. Hinsichtlich der Frage der Stimmungsbilder berichtet sie, dass auch andere BUGAs im Vorfeld Probleme mit der Akzeptanz gehabt hätten und viel über die Sinnhaftigkeit diskutiert worden wäre. Sobald die jeweiligen BUGAs jedoch stattgefunden hätten, hätten sich die Menschen in den Städten eine nächste BUGA gewünscht. Dies sehe man auch an vergangenen BUGAs. Es gebe viele Städte, die schon einmal eine BUGA hatten und danach gerne noch eine BUGA ausrichten wollten, weil sie gemerkt haben, was für eine Impulswirkung eine BUGA habe. Ein gutes Beispiel wäre Koblenz. Die Stadt wäre kurz vorher eingesprungen, weil eine andere Stadt es nicht geschafft hätte, die dort eigentlich geplante BUGA zu realisieren. Unter anderem wäre dort eine temporäre Seilbahn geplant gewesen. Bevor diese wieder abgebaut wurde, wurde allerdings aufgrund des Erfolgs der BUGA entschieden, die Seilbahn dauerhaft zu erhalten. In Mannheim hätte die BUGA schon zwei Mal stattgefunden, in München solle 2040 auch wieder eine BUGA stattfinden und es gebe generell viele Städte die sagen würde, die

BUGA sei so gewinnbringend, dass würden sie noch einmal wollen. Auch für Wuppertal sei die BUGA ein Impulsgeber.

Frau Berendes greift die Frage nach den Wäldern auf. Sie lädt ein, sich den aktuellen Waldzustandsbericht anzuschauen. Sie fasst kurz zusammen, dass es in Wuppertal ein massives Waldsterben gebe, insbesondere bei den alten Buchen. Dies betreffe nicht nur die Stadt Wuppertal, sondern ganz Deutschland. Buchen seien aufgrund ihrer dünnen Rinde nicht besonders hitzeresistent. Es werde aktuell dem Baumsterben entgegengesteuert, indem versucht werde, eine Mischpflanzung aufzubauen. Es könne sein, dass es Buchen in 30-40 Jahren nicht mehr gebe und dann ein ganz anderer Baumbestand vorzufinden wäre. Dementsprechend würde es auch auf der Königshöhe eine Umstrukturierung geben. Hier würden allerdings auch Führungen für Interessierte angeboten werden. Die Umstrukturierung werde aber auch als Chance gesehen und werde im Sinne der Waldhistorie vollzogen.

Abschließend wurden VR-Brillen zur Visualisierung der geplanten Hängebrücke angeboten. Die Besucher*innen konnten sich ein Bild vom Ausblick und der Konstruktion machen. Dies ist auch im Geodatenportal in kleiner Form möglich.

Die Stadtverwaltung und BUGA GmbH bedanken sich für die rege Diskussion und laden ein, sich weiterhin aktiv über das BUGA-Lokal oder per Mail an der Planung zu beteiligen.

Die Veranstaltung wurde gegen 20:30 Uhr durch die Sitzungsleitung geschlossen. Hinweise zur weiteren Beteiligung und zur Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen, wurden gegeben.

Weitere Anmerkungen können per E-Mail oder telefonisch über die auf dem Flyer und im Internet angegebenen Kontaktdaten gestellt werden.

Protokoll: Hannah Hofschröer, R 105.1

Anhang 3:

Protokoll über die Veranstaltung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) am 03.07.2025

Allgemeines:

B-Plan Verfahren: Bebauungsplan 1294 – BUGA2 / Hängebrücke –
mit Flächennutzungsplanänderung 166

Bebauungsplan 1257 – BUGA3 / Talstation und Seilbahn –
Mit Flächennutzungsplanänderung 169

Veranstaltungsort: City Kirche, Kirchplatz 1, 42103 Wuppertal

Termin und Dauer: 03.07.2025, von 19:30 bis 21:30 Uhr

Leitung: Frau Kineke, Bezirksbürgermeisterin für Elberfeld West
Herr Kring, Bezirksbürgermeister für Elberfeld

Verwaltung / Projektbeteiligte:

Herr Ohrndorf, Geschäftsbereich 1, Dezernent für Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität
Herr Braun, Ressortleiter, Bauen und Wohnen
Herr Walter, Abteilungsleiter der Verbindlichen Bauleitplanung
Frau Ketteler, verantwortliche Stadtplanerin, Bauleitplanung
Frau Dunkel, Verwaltung und Organisation, Bauleitplanung
Frau Hofschröer, studentische Hilfskraft, Bauleitplanung
Frau Kürten, Gesamtverkehrsplanung, Straßen und Verkehr
Herr Baumann, Verkehrslenkung und Straßennutzung, Straßen und Verkehr
Herr Schilling, Verkehrslenkung und Ausnahmegenehmigungen, Straßen und Verkehr
Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA gGmbH
Herr Lehr, Projektleiter BUGA gGmbH
Frau Cirkel, Mitarbeiterin der BUGA gGmbH
Herr Völker, Mitarbeiter der BUGA gGmbH
Daniela Ullrich, Mitarbeiterin der BUGA gGmbH

Teilnehmerzahl: 179 angemeldete Personen

Präsentation:

Frau Bezirksbürgermeisterin Kineke eröffnete die Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bauleitplanung, begrüßte die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und wies auf die Bedeutung der Bundesgartenschau (BUGA) für die Stadtentwicklung hin. Herr Bezirksbürgermeister Kring ergänzte dies mit einem Appell zur konstruktiven Diskussion.

Weiter ging es mit einer Begrüßung durch Vertreter*innen der Stadt Wuppertal, Herr Ohrndorf, Dezernent des Geschäftsbereiches 1. Dabei wurde betont, dass die BUGA eine bedeutende Chance für die Stadt sei, sich gestalterisch, gesellschaftlich und ökologisch weiterzuentwickeln. Insbesondere Projekte wie die Seilbahn und die Hängebrücke seien mehr als reine Infrastrukturmaßnahmen – sie sollten Impulse für nachhaltige Mobilität, Stadtentwicklung und Lebensqualität setzen.

Frau Brambora-Schulz, Geschäftsführerin der BUGA-Gesellschaft, stellte die BUGA als Zukunftsprojekt vor. Es ginge darum, neue Möglichkeitsräume zu schaffen und die Stadt in ihrer Identität und Funktion neu zu denken. Die BUGA sei kein klassisches Gartenprojekt, sondern ein Instrument für soziale, ökologische und städtebauliche Entwicklung. Bürgerbeteiligung sei ein zentrales Anliegen – über Formate wie das BUGA-Lokal oder konkrete Mitmachprojekte. Die BUGA wird in 4 Kernarealen hauptsächlich, aber nicht nur, im Westen der Stadt entwickelt und wird vom integrierten Stadtentwicklungsprojekt (ISEK) begleitet.

Christina Ketteler, Stadtplanerin in der Bauleitplanung der Stadt Wuppertal, erläuterte die rechtlichen und verfahrenstechnischen Grundlagen der aktuellen Planungen. Für Seilbahn und Hängebrücke sei jeweils ein Bebauungsplan erforderlich. Das Verfahren gliedere sich in mehrere, formalisierte Phasen, beginnend mit dem Aufstellungsbeschluss, der 2024 und ´25 gefasst wurde, über die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB), Behörden und der Öffentlichkeit, die am heutigen Abend stattfindet, bis hin zur Veröffentlichung des ersten Planentwurfes nach dem Veröffentlichungsbeschluss durch den Stadtentwicklungsausschusses in 2026. Dann wird eine weitere Beteiligung der TöB und Behörden und natürlich der Bürgerinnen und Bürgern, die Stellungnahmen einreichen können, durchgeführt und dann, wenn keine Änderungen erforderlich seien, würde der Satzungsbeschluss im Jahr 2027 durch den Rat der Stadt gefasst. Außerdem müsse der Flächennutzungsplan in parallelen Verfahren angepasst werden. Alle Verfahren seien ergebnisoffen, rechtlich überprüfbar und bieten formelle Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit. Stellungnahmen von Bürger*innen und TöB würden ausgewertet und könnten zur Änderung der Planungsgrundlagen führen.

Fragenblock Verständnisfragen:
Bürger 1 fragt nach dem Zeitplan für die BUGA-Planungen. Er macht sich Sorgen, dass die Zeit nicht mehr reicht, bis zur BUGA 2031 alles fertig zu bekommen.
Frau Ketteler antwortet, dass es selbstverständlich einen Zeitplan gebe und dass die Planungen aktuell auch dem Zeitplan entsprechen würden. Der Satzungsbeschluss sei für das

Jahr 2027 geplant. Für die Seilbahn gebe es dann noch ein Planfeststellungsverfahren, welches allerdings nicht so lange dauern würde.

Bürger 2 behauptet, es wäre noch kein Aufstellungsbeschluss für die Seilbahn gefasst worden, daher sei das Verfahren noch nicht formell gestartet. Er fragt, wie in diesem Fall mit den Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung umgegangen werden würde. Außerdem denkt er, die Fragen, die im BUGA-Büro gestellt werden würden, würden nicht berücksichtigt werden.
Frau Ketteler entgegnet, dass alle Fragen und Anregungen zur Hängebrücke und zur Seilbahn entweder in den Veranstaltungen oder schriftlich per Mail abgegeben werden könnten. Falls allgemeine Fragen zur BUGA oder zum Kernareal Tesche, welches in dieser Veranstaltung nicht behandelt werde, bestünden, dann könne man ins BUGA-Lokal kommen und diese Fragen klären. Diese würden dann jedoch nicht das Bauleitplanverfahren betreffen. Trotz dessen würde ein enger Austausch stattfinden und die Bauleitplanung würde mitbekommen, wenn es Fragen gebe. Der Aufstellungsbeschluss für die Seilbahn wäre am 26.06.2025 gefasst worden und werde deshalb im nächsten Stadtboten bekanntgemacht. Die Öffentlichkeitsbeteiligung werde normal ins Planverfahren einfließen. Auch die Fragen und Anmerkungen aus den letzten beiden Veranstaltungen würden normal ins Verfahren einfließen, weil es rechtlich auch möglich sei, die Öffentlichkeitsbeteiligung vorzuziehen.

Themenblock Seilbahn:
Im weiteren Verlauf erläuterte Frau Ketteler die vorgesehenen Veränderungen im Zusammenhang mit dem Bau der Seilbahn zwischen dem Parkplatz am Boettingerweg und der Königshöhe. Sie stellte die geplanten Stationen, Trassenverläufe und technischen Notwendigkeiten wie Stützen, Höhenlagen und den geplanten Fassadenwettbewerb für die Architektur der Talstation vor. Es wurde ebenfalls detailliert auf die Begründung für den Bau eines Parkhauses eingegangen, das unter anderem zur Entlastung des stark belasteten Zooviertels beitragen soll. Mit dem Parkhaus sollen ca. 450 bis 500 Stellplätze entstehen. Weitere Themen waren die technischen Anforderungen an die Trassenführung, der Standortvergleich alternativer Varianten und die Notwendigkeit, Eingriffe in Baumbestand möglichst gering zu halten.
Frau Ketteler erläuterte weiterhin die geplante Besucherlenkung, inklusive Shuttleverkehr, sowie das geplante Mobilitätskonzept zur Minimierung von Auswirkungen auf Anwohnende. Mit dem BUGA Ticket würde beispielsweise ein Parkplatz mitgebucht. Auch alternative Varianten für Seilbahnstationen und Trassenführungen wurden vorgestellt und ihre jeweilige Bewertung dargelegt. Anschließend stellte sie die genauen Standorte der Tal-, Mittel- und Bergstation der Seilbahn vor, einschließlich der jeweiligen baulichen Gegebenheiten, Herausforderungen und Vorprüfungen zu Lärmschutz, Denkmalschutz und Naturverträglichkeit. Die Streckenführung, Höhenprofile und Funktion der Stützen wurden anschaulich anhand von Karten und Schnitten erklärt. Es sei aber noch zu früh um den letzten Stand der Planungen vorzustellen.

Diskussion:
Bürgerin 3 fragt, ob man in der Mittelstation der Seilbahn umsteigen muss oder ob die Seilbahn in einem Stück durchfährt.
Herr Lehr antwortet, die Seilbahn sei so aufgebaut, dass es einen 45-Grad-Winkel gebe. Gleichzeitig könne eine Seilbahn nicht um die Ecke fahren, weshalb man an der Mittelstation umsteigen müsse.[28]

Bürger 4 fragt, ob das Areal an der Bergstation auch ein Teil des BUGA-Geländes sein wird. Laut Herrn Lehr beginnt das BUGA-Gelände auf der Königshöhe in der Nähe des Von-der-Heydt-Turms. Demnach werde das Gelände, das direkt an der Bergstation liegt, kein ausgewiesenes BUGA-Gelände sein.

Bürger 5 hat gehört, dass die Seilbahn ermöglichen würde, den Zoo bergab zu besuchen. Er fragt, ob es an der Mittelstation der Seilbahn einen neuen Zoo-Eingang geben wird.
Herr Lehr entgegnet, dass dies korrekt sei. Es werde von der Mittelstation einen Ausgang geben, von dem man in den Zoo gelangen könne. Dies würde insbesondere Familien mit Kinderwagen und Mobilitätseingeschränkten einen angenehmeren Zoobesuch ermöglichen.

Bürger 6 wohnt direkt an der Kreuzung der Hubertusallee und der Kaiser-Wilhelm-Allee und erlebt die Verkehrssituation vor Ort als sehr chaotisch. Er befürwortet den Bau eines Parkhauses, fragt sich aber, wie der Zu- und Abfluss geregelt sein wird.
Herr Schilling antwortet, dass dies im Rahmen des Mobilitätskonzeptes erarbeitet werde. Der Anwohner*innenschutz stehe dabei an oberster Stelle.

Bürger 7 ist ein Anwohner der Hindenburgstraße und würde sich gerne seinem Vorredner anschließen. Der Parkdruck sei auch oben bei ihm auf der Königshöhe sehr hoch. Das Thema sei für ihn nicht nur für den Zeitraum der BUGA wichtig, sondern auch darüber hinaus, weil die Brücke ja bestehen bleiben würde. Auch am äußersten Ende der Straße solle es nicht zu viel Verkehr von ortsfremden Personen geben. Zudem fragt er, wie die Menschen davon abgehalten werden sollen zu versuchen, bis kurz vor die Brücke zu kommen und dort mit ihrem Auto zu parken.
Herr Schilling entgegnet, dass es eine umfassende Wegweisung geben werde, damit die Menschen gar nicht erst in diese Bereiche gelangen würden. Dieses Thema werde auch im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bearbeitet und dann separat vorgestellt. Er gehe davon aus, dass im Mobilitätskonzept auch Erkenntnisse gewonnen werden, die für die Zeit nach der BUGA wichtige Grundlagen bieten.
Frau Ketteler ergänzt, dass ein Bebauungsplan Ewigkeitsrecht sei. Das bedeute, er würde nicht nur für die 180 Tage BUGA aufgestellt werden, sondern erst einmal für immer, bis

[28] Ein Umstieg an der Mittelstation ist nicht notwendig. Die Seilbahn wird umgeleitet, Fahrgäste können jedoch von der Tal- zur Mittelstation durchfahren.

die Politik den Plan nicht mehr wolle. Deshalb müsse im Bebauungsplan nachgewiesen werden, dass die Situation auch dauerhaft funktioniere. Das bedeute, alles, was untersucht werde, müsse auch für den Dauerzustand untersucht werden.

Bürger 8 fragt, wie die Dimension der Pfeiler im Zoo sein soll. Zudem interessiert er sich für die genaue Lage der Mittelstation und des Ausgangs zum Zoo. Er merkt an, dass sich in der Nähe das Löwengehege befinde.
Herr Lehr antwortet, dass die Pfeiler im Zoo bis zu 60 Meter hoch sein würden. Der Grund dafür sei, dass eine relativ hohe Distanz von Pfeiler 3 zu Pfeiler 4 überwunden werden müsse. Die Pfeiler selbst seien jedoch um einiges schmaler als die Fundamente, die man ebenfalls im Plan sehe. Er merkt an, dass es sich auch hierbei um Vorplanungsstände handele und es deshalb noch Änderungen geben könne. Die Mittelstation liege an dem Löwengehege, allerdings nicht darüber. Es sei zudem geplant, dort eine Aussichtsplattform zu errichten, von der man die Löwen und den ganzen Zoo, aber auch die Stadt sehen könne.

Bürgerin 9 möchte gerne Informationen zu den geplanten Toilettenanlagen haben.
Die Beantwortung der Frage wird nach hinten verschoben und im Themenblock Hängebrücke aufgegriffen.

Bürger 10 fragt nach Evakuierungsmöglichkeiten der Seilbahn. Zudem würde er gerne wissen, ob möglicherweise zusätzliche Bäume gefällt werden müssen, um Evakuierungswege zu schaffen. Er fragt außerdem nach dem geplanten Seilbahntyp und dem Betreibermodell.
Herr Lehr antwortet, dass auf der Seilbahnstrecke darauf geachtet wird, dass die Seilbahn über den Baumwipfeln entlang verläuft. Es gebe allerdings auch Bereiche, in denen leider Bäume gefällt werden müssten, beispielsweise wenn die Seilbahn absinke, um in die Station einzufahren.
Herr Walter ergänzt, dass mit dem Bebauungsplan ohnehin nur ein rechtlicher Rahmen geschaffen werden würde und es hinterher noch ein Genehmigungsverfahren geben müsse, welches durch die Bezirksregierung durchgeführt werde. Alle angesprochenen Punkte würden im Rahmen dieses Verfahrens geklärt werden. Auch dann sei nochmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

Bürgerin 11 fragt, mit welchen Zahlen an Besucherströmen und an Verkehr gerechnet wird.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass hierzu im Vorfeld viele Studien erstellt worden seien. Hierbei sei konservativ gerechnet worden. Das Ziel sei es, 1,8 Millionen in den 180 Tagen Besucher*innen zu empfangen. Dies wäre über die einzelnen Wochentage unterschiedlich verteilt. So sei beispielsweise ein Montag nicht so besucher*innenstark wie ein Sonntag. An einem Montag könnten zwischen 5000 und 9000 Besucher*innen vor Ort sein und an einem Sonntag ungefähr 17000 Besucher*innen. Diese würden sich jedoch auf die

drei BUGA-Gelände und auch zeitlich von 9:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr oder 21:00 Uhr verteilen.

Bürger 12 verweist auf die kommenden Kommunalwahlen und fragt, ob es geplant sei, dort einen Bürgerentscheid durchzuführen und zu fragen, ob die Brücke im Stadtbild gewollt ist.
Frau Brambora-Schulz entgegnet, dass kein weiterer Bürgerentscheid geplant sei und dies auch nicht mit der Kommunalwahl zusammenhänge. Es gebe bereits einen Ratsbeschluss und zusätzlich auch den Bürgerentscheid von 2022, die beide positiv für das Projekt ausgefallen wären. Jetzt würde das offizielle Verfahren dazu durchgeführt werden. Jedes Thema, das eine Konsequenz für die Stadt Wuppertal hat, würde in den Rat bzw. die Bezirksvertretung und danach in die fachlichen Ausschüsse eingebracht werden. Dann würde im Rat entschieden werden. Dies sei der demokratische Weg, aber es sei nicht geplant, ein weiteres Bürgerbegehren für die Stadt zu initiieren.

Bürgerin 13 fragt, wie groß eine Gondel ist und wie viele Menschen dort hineinpassen. Zudem möchte sie wissen, in welchem Takt die Gondeln abfahren und wie viel Gondeln es sind.
Herr Lehr antwortet, dass grundsätzlich mit einer 10er-Gondel-Einseilumlaufbahn geplant werde. Dies bedeute, dass pro Gondel 10 Personen gefördert werden könnten. Rein rechnerisch werde angestrebt, in Spitzenzeiten 2000 Personen pro Stunde zu befördern. Der Realitätswert befinde sich allerdings zehn bis 20 Prozent niedriger. Nach der BUGA, wenn es weniger Besucher*innen gebe, dann könnten Gondeln herausgenommen werden. Hier werde geschätzt, dass dann die Hälfte ausreichend sein werde.

Bürgerin 13 fragt nach, mit welchem Gefährt sich die Größe einer Gondel vergleichen lässt.
Herr Lehr antwortet, dass die Gondeln ca. 2,5 Meter hoch und breit seien und die Tiefe 2 Meter betragen würde. Welches Modell dann genau eingesetzt werde, könne allerdings noch variieren.

Bürger 14 fragt, ob überlegt worden sei, die Seilbahn nach der BUGA nur noch bis zur Mittelstation zu benutzen. Er wisse nicht, wer hinterher noch bis ganz nach oben fahren würde.
Herr Lehr entgegnet, er würde den Teil nicht stilllegen, weil die Seilbahn das Mobilitätsmittel sein solle, mit dem man später zur Hängebrücke gelange. Derzeit käme man nur schwer auf die Königshöhe hinauf und mit der Seilbahn werde dies geändert. Außerdem werde aufgrund des integrierten Parkhauses an der Talstation gleichzeitig Verkehr auf der Königshöhe vermieden, was die Anwohner*innen der Hindenburgstraße sicher begrüßen würden.

Bürger 7, bei dem es sich um einen Anwohner der Hindenburgstraße handelt, bestätigt dies und meint, wenn das zweite Stück der Seilbahn fehle, dann würde der Parkdruck sich enorm erhöhen.

Bürgerin 15 fragt, ob es für die Gestaltung der Seilbahn und der Hängebrücke einen Wettbewerb geben wird oder ob die Gestaltung vom Ressort Bauen und Wohnen übernommen wird.
Herr Walter erläutert, dass die Hängebrücke und die Seilbahn erst einmal zwei getrennte Aspekte wären. Für die Talstation werde es noch einen Gestaltungswettbewerb geben.

Bürger 16 hat eine Frage zur Mittelstation. Er würde gerne wissen, ob dort auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit eigeplant werden.
Herr Schilling antwortet, dass zunächst geschaut werden müsse, wie viel Platz an der Station vorhanden sei. Allerdings werde es 50 Meter weiter am Boettingerweg oder am anderen Ende, an der Hubertusallee / Selmaweg Parkmöglichkeiten geben.
Herr Walter ergänzt, dass es an dieser Stelle sehr eng sei und deshalb nicht alle Wünsche dort erfüllt werden könnten. Deshalb müsse man als Fahrradfahrer ein paar Meter laufen, um zu passenden Abstellmöglichkeiten zu gelangen.

Themenblock Hängebrücke:
Frau Ketteler erläutert, dass die geplante Hängebrücke eine Länge von etwa 850 Metern aufweise, mit einer freischwebenden Spannweite von circa 765 Metern. Die lichte Breite solle 1,90 Meter betragen und die Steigung bei 3,3 Prozent liegen, um die Brücke barrierearm gestalten zu können. Die Brücke solle zwischen dem Nützenberg und der Königshöhe verlaufen und dort jeweils an Pylonen aufgehängt werden, deren Höhe mit rund 50 Metern angegeben wurde.

Im Flächennutzungsplan sei vorgesehen, die Brücke als Fußwegeverbindung darzustellen. Die Darstellung orientiere sich an der bekannten Samba-Trasse. Ein geplanter Baukörper auf der Königshöhe solle als Betriebsgebäude dienen und werde als Sondergebiet ausgewiesen. Auf dem Nützenberg sei lediglich die Errichtung einer kleinen öffentlichen Toilette vorgesehen, ebenfalls im Bebauungsplan festgesetzt.

Frau Ketteler betonte, dass der Charakter der Grünflächen – insbesondere des Waldes – erhalten bleiben solle. Der Bebauungsplan sichere weite Teile des Waldes ausdrücklich und schließe eine Bebauung dort aus. Nur an den Stellen, an denen die Brücke oder notwendige Einrichtungen wie das Betriebsgebäude entstünden, sei eine punktuelle bauliche Nutzung vorgesehen.

Das Betriebsgebäude auf der Königshöhe solle technische Einrichtungen wie Aufzug, Videoüberwachung und Sanitäranlagen beherbergen. Außerdem sei ein kleiner Kiosk angedacht. Das Gebäude solle in einem ehemaligen Steinbruch errichtet werden, der bereits

infrastrukturell erschlossen sei und über keine besonders schützenswerte Vegetation verfüge.

Zur Statik und Sicherheit der Brücke führt Frau Ketteler aus, dass Windabspannungen vorgesehen seien, um Schwankungen zu reduzieren und so auch sensiblen Nutzergruppen wie Menschen mit Höhenangst oder mit Mobilitätseinschränkungen die Nutzung zu ermöglichen. Eine maximale Begehung von bis zu 1000 Personen gleichzeitig sei technisch möglich.

Im weiteren Planverfahren müsse ein umfassendes Sicherheitskonzept entwickelt werden. Dieses beinhalte neben Absturzsicherungen und Netzstrukturen unterhalb der Brücke auch Regelungen für Wartung und Kontrolle sowie die Kooperation mit Polizei, Feuerwehr und Verkehrsbetrieben.

Visualisierungen und Pläne seien im Vorraum der Veranstaltung und online in der Präsentation und als kleines Video einsehbar. Sie zeigten ein transparentes, leicht wirkendes Bauwerk, das sich trotz seiner Länge unauffällig in das Stadtbild einfügen solle.

Diskussion:
Bürger 17 fragt nach den Folgekosten für die Stadt Wuppertal nach der BUGA und verweist darauf, dass die Stadt nicht so viel Geld habe.
Herr Lehr antwortet, dass dies davon abhängig sei, wie die Brücke in Zukunft betrieben werde. Sie könne entweder öffentlich oder als privater Weg gewidmet werden. Wäre Letzteres der Fall, dann würde die Nutzung der Brücke etwas kosten und die Brücke könnte durch dieses Geld finanziert werden. Bei einer öffentlich zugänglichen Brücke wäre eine Finanzierung über Steuergelder denkbar. Eine Alternative wäre eine Finanzierung durch jemanden, der großes Interesse an der Brücke habe, beispielsweise ein Seilbahnbetreiber, der ein Interesse daran hätte, viele Leute nach oben zu befördern und die Bergstation in Betrieb zu halten.

Bürger 18 fragt nach dem Gefahrstoffbetrieb Bayer. Er hat Bedenken, dass im Gefahrenfall eine schnelle Evakuierung der Brücke möglich ist.
Laut Frau Ketteler besteht bereits ein enger Kontakt zur Firma Bayer und momentan würde außerdem die Erstellung eines Störfallgutachtens laufen. Sie verweist darauf, dass auch die Veranstaltungsfläche im Tal direkt neben dem Störfallbetrieb liege. Die Topographie Wuppertals sei nicht ebenerdig und die Brücke liege in 125 Meter Höhe, gleichzeitig würden sich die Stoffe nicht unbedingt so weit in die Höhe ausbreiten. Dies liege daran, dass die meisten der Gefahrenstoffe schwerer seien als Luft. Der Vorentwurf des Störfallgutachtens habe bereits gut ausgesehen, es sei allerdings noch nicht fertiggestellt.

Bürgerin 19 interessiert sich für den ökologischen Aspekt der Projekte. Beispielsweise solle es eine 30 Meter breite Schneise dort im Wald geben, wo das dreistöckige Gebäude gebaut werde. Zudem stören sie die Pfeiler, die das Ganze überragen würden. Auch den

Von-der-Heydt-Turm würde man dann nicht mehr sehen. Außerdem würde es keinen Landschaftsplan geben.
Herr Walter antwortet, dass die Bebauungspläne und Flächennutzungsplanänderungen im sogenannten Normalverfahren aufgestellt werden würden. Dies beinhalte, dass alle umweltrelevanten Aspekte untersucht werden würden. Für jeden Eingriff müsse ein Ausgleich geschaffen werden. Dies werde im landschaftspflegerischen Begleitplan dokumentiert und untersucht und am Ende auch Teil des Verfahrens werden.

Bürger 20 würde gerne eine Anmerkung zu dem Thema Kosten machen. Er schlägt vor, dass Wuppertaler*innen die Brücke kostenlos nutzen können und Externe dafür zahlen müssen.
Frau Brambora-Schulz antwortet, dass die Anmerkung mitgenommen wird, dass es allerdings auch um Gleichbehandlung ginge. Zudem ergänzt sie zum Thema Ausgleichsflächen, dass immer mindestens 1:2 ausgeglichen werden müsse. Wenn ein Baum gefällt werde, müssten demnach zwei neue Bäume gepflanzt werden.

Bürgerin 21 wohnt auf dem Nützenberg und fragt nach den dort geplanten Parkmöglichkeiten.
Bürger 22 möchte auch Informationen zum Parken haben, allerdings im Briller Viertel.
Herr Schilling antwortet, dass in den Bereichen, in denen die Brücke startet und ankommt, überhaupt keine Parkplätze vorgesehen wären. Dort würden Park- und Suchverkehre komplett herausgehalten. Es würden im Rahmen des Anwohnerschutzkonzeptes Wege entwickelt werden, wie dies umgesetzt werden solle. Das Thema sei ein wesentlicher Teil des Mobilitäts- und des Anwohnerschutzkonzeptes.
Frau Brambora-Schulz verweist ergänzend auf den Modal Split. Es werde untersucht, wie sich die einzelnen Verkehre in ÖPNV, Fußverkehr und motorisierten Individualverkehr, das heißt Auto und Reisebusse, aufteilen würden. Es werde großer Wert darauf gelegt, die Anreise mit dem ÖPNV zu realisieren. Wuppertal sei gut angeschlossen, vor allem Richtung Ruhrgebiet. Zwar hab die Bahn im Moment noch viele Probleme, aber sie sei dabei, vieles zu sanieren. Vor allem in Vohwinkel würde eine Generalsanierung stattfinden. Das Ziel wäre es dann, dass viele Menschen mit dem Zug nach Wuppertal kommen. Hierfür wäre die Bahnfahrt schon im BUGA-Ticket integriert. Zudem sei dann die Schwebebahn, aber auch der Busverkehr und der Shuttlebusverkehr integriert. Außerdem sei auch ein Parkplatz im Ticket integriert, der dann konkret zugewiesen werde. Dies werde dazu führen, dass kein Parkplatz gesucht werden müsse. Gleichzeitig werde auch restriktives Vorgehen notwendig sein, um zu verhindern, dass Menschen sich diesen Vorgaben widersetzen.

Bürger 23 fragt, wie der Ausstiegspunkt auf der Kaiserhöhe aussehen wird. Außerdem fragt er, wie die Menschen von der Kaiserhöhe wegkommen, sobald sie oben sind. Der Bus 690, der dort oben ankommen würde, sei bereits sehr ausgelastet.

Herr Lehr geht auf das Thema des Ausstiegspunktes ein und verweist auf die VR-Anwendung, die am Ende zeigen soll, wie der Bereich am Ende aussehen wird. Zudem beschreibt er die Situation am Ausstiegspunkt als eher zurückgenommen. Die Brücke sei nur 1,90 Meter breit und es werde dort auch nicht die klassische BUGA-Ausstellung geben, diese würde sich im Tesche-Areal befinden.

Bürgerin 24 fragt, wie hoch die Kosten zu Beginn des Projektes waren und wie viel sie bisher gestiegen sind. Außerdem möchte sie wissen, was passiert, wenn die Kosten höher sind als veranschlagt. Zudem geht sie auf das Thema Artenschutz ein und würde gerne wissen, inwieweit geprüft wird, ob geschützte Tierarten durch das Projekt beeinträchtigt werden. Sie meint zusätzlich, dass die Betonpfeiler den PH-Wert des Bodens verändern würden und hierdurch ökologische Schäden hervorgerufen werden könnten.

Bürgerin 25 möchte wissen, ob es an der Brücke Wachpersonal geben wird und ob dieses 24 Stunden am Tag im Dienst sein wird. Zudem fragt sie, ob die Brücke über di BUGA hinaus bestehen soll. Dies würde sehr viel kosten, deshalb fragt sie sich, wer dies bezahle.

Frau Brambora-Schulz entgegnet, dass für die Infrastrukturmaßnahmen der BUGA insgesamt 73 Millionen Euro eingeplant wären, die einer Deckelung unterliegen würden. Wie genau sich die Kosten entwickeln würden, könne man heute noch nicht sagen. Allerdings wäre in der Budgetierung beispielsweise der Baupreiskostenindex angepasst worden und es wäre ein Puffer mit einberechnet worden. Wie sich die Preise genau entwickeln, würde erst feststehen, wenn eine Ausschreibung gemacht worden wäre und die Ergebnisse vorliegen würden. Sollte es erhebliche Steigerungen geben würde dies in den Rat der Stadt eingebracht werden und dieser müsse darüber entscheiden, wie damit umzugehen sei. Allerdings sei die jetzige Kostenkalkulation so gewählt, dass zunächst gut mit Kostensteigerungen umgegangen werden könne. Zum Thema Artenschutz sagt sie, dass alle Umweltbelange abgewogen werden müssten. Anfang des Jahres sei schon eine artenschutzrechtliche Prüfung beauftragt worden, bei welcher ein Jahr lang Flora und Fauna kartiert werden würden. Nachdem alles aufgenommen ist, würde entsprechend ein Maßnahmenkatalog erstellt werden, wie der Eingriff bewertet wird und was man machen müsse, um diesen Eingriff zu kompensieren bzw. ob der Eingriff überhaupt stattfinden darf.

Herr Walter ergänzt, dass ebenso geprüft wird, was mit den Böden passiert. Den Aspekt mit dem veränderten PH-Wert hätte er jedoch heute zum ersten Mal gehört, weshalb dies aufgenommen und geprüft werde.

Frau Brambora-Schulz sagt ergänzend zu den Kosten, dass für die 73 Millionen Euro eine Förderung von mindestens 50 Prozent eingeplant sei. Dies sei sehr konservativ gerechnet, da die Förderprogramme in der Regel bei 80 Prozent Förderung liegen würden. Dies bedeute, die Stadt Wuppertal leiste einen Eigenanteil von 20 Prozent. Da Ziel sei es, am Ende einen Anteil von 70-80 Prozent an Kosten in der Förderung zu haben. In Mannheim habe diese Zahl beispielsweise bei 74 Prozent gelegen.

Bürger 26 fragt sich, ob die in der Machbarkeitsstudie genannten Grundlagen für das Projekt überhaupt erfüllt seien, wenn es in Verbindung mit der Hängebrücke und der Seilbahn keine Ausstellungsflächen gebe.
Laut Frau Brambora-Schulz wurden keine Aspekte des Projektes im Nachhinein herausgenommen. Auf der Königshöhe werde es eine Ausstellungsfläche geben, in die beispielsweise auch der Wasserhochbehälter integriert sein werde. Diese Fläche sei lediglich im Vergleich zur Machbarkeitsstudie etwas reduziert worden, um den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Auch auf der Kaiserhöhe gebe es eine Ausstellung, diese werde aber nicht den gleichen Umfang haben wie die Ausstellung auf der Königshöhe oder in Vohwinkel. Dies liege daran, dass es dort auch ein Sportgelände und einen Spielplatz gebe, der erhalten und im Zuge der BUGA saniert werden solle.

Bürgerin 27 fragt sich, ob es für die Bautätigkeiten überhaupt noch genügend Zeit geben wird.

Bürgerin 28 möchte gerne wissen, wie der Bauverkehr gelenkt werden soll, insbesondere auf der Königshöhe.

Herr Lehr geht auf das Thema Baustellenverkehr ein. Sowohl Hängebrücke als auch Seilbahn würden Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zuwegungen benötigen. Auf der Königshöhe gebe es drei Wege, die sich dafür anbieten würden. Dies wären die Zeppelinallee, der Königshöher Weg und die Hindenburgstraße. Auf der Kaiserhöhe wäre die beste Option, den Verkehr über den Nützenberg zu führen.

Frau Brambora-Schulz führt aus, dass Teil eines Großprojektes auch immer ein sogenanntes Risikomanagement sei. Hierbei würden Meilensteine festgelegt und in Verbindung damit auch Daten, bis wann etwas entschieden sein müsse. Die Hängebrücke und die Seilbahn hätten eine Bauzeit von etwa 1,5 bis 2 Jahren. Bis 2027 solle der Satzungsbeschluss vorliegen, in dem Fall wären dann noch 3 Jahre Bauzeit übrig.

Abschließend wurden VR-Brillen zur Visualisierung der geplanten Hängebrücke angeboten. Die Besucher konnten sich ein Bild vom Ausblick und der Konstruktion machen. Dies ist auch im Geodatenportal in kleiner Form möglich.

Die Stadtverwaltung und BUGA GmbH bedanken sich für die rege Diskussion und laden ein, sich weiterhin aktiv über das BUGA-Lokal oder per Mail an der Planung zu beteiligen.

Die Veranstaltung wurde gegen 21:30 Uhr durch die Sitzungsleitung geschlossen. Hinweise zur weiteren Beteiligung und zur Möglichkeit, Stellungnahmen einzureichen, wurden gegeben.

Weitere Anmerkungen können per E-Mail oder telefonisch über die auf dem Flyer und im Internet angegebenen Kontaktdaten gestellt werden.

Protokoll: Hannah Hofschröer, R 105.1