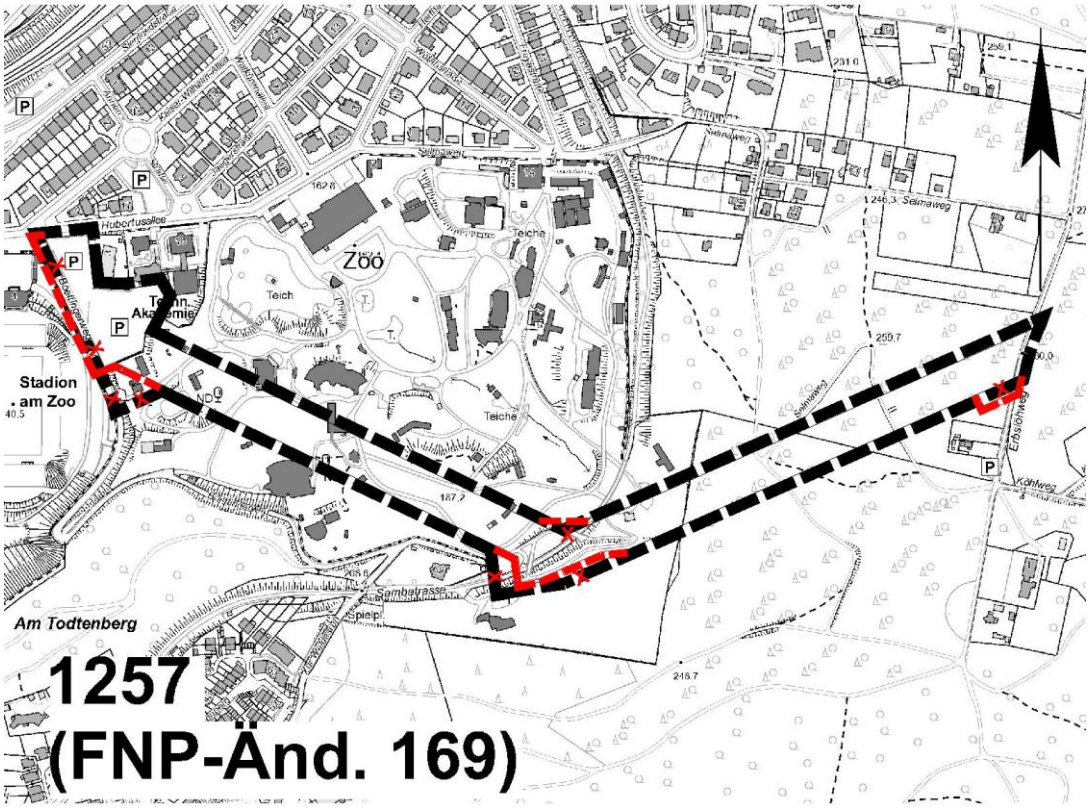
ALTERNATIVENPRÜFUNG

Bebauungsplan 1257 – BUGA 3 / Seilbahn und Talstation –

Flächennutzungsplanänderung 169 – Seilbahn –



Stand 10.2026

Veröffentlichungsbeschluss

INHALTSVERZEICHNIS

1 Ausgangslage 1

2 Nullvariante 1

2.1 Nutzung alternativer Verkehrsmittel 2

3 Trassenführung 3

3.1 Trassenführung ausgehend vom Zoo 3

3.2 Trassenführung ausgehend vom Gewerbegebiet an der Viehhofstraße 4

3.3 Trassenführung ausgehend vom Nützenberg 5

4 Standorte Seilbahnstationen 7

4.1 Standort Talstation 7

4.2 Standort Mittelstation 9

4.3 Standort Bergstation 10

5 Standort Parkhaus 10

5.1 Untersuchung der vorhandenen Parkplatzflächen 13

5.1.1 Parkplatzfläche Kornstraße 13

5.1.2 Parkplatz Annenstraße 14

5.1.3 Park and Ride Siegfriedstraße 16

5.1.4 Parkplatz Rutenbecker Weg 17

5.1.5 Parkplatz Unten vorm Steeg 18

5.1.6 Parkplatz Kirchhofstraße 19

5.1.7 Parkplatzinsel Siegfriedstraße 20

5.1.8 Parkplatz Boettingerweg 21

5.2 Gegenüberstellung der Parkplatzflächen 21

5.3 Gegenüberstellung und genauere Betrachtung Parkplatz Boettingerweg und Kornstraße 23

6 Verschiebung der Talstation auf dem Parkplatz Boettingerweg 26

7 Fazit 30

1 Ausgangslage

Im Zuge der Ausrichtung der Bundesgartenschau im Jahr 2031 in der Stadt Wuppertal soll eine Seilbahn geplant werden, welche über den Zoo hinweg auf die Königshöhe führen soll. Die Seilbahn soll der Überwindung der anspruchsvollen Topographie Wuppertals dienen und den Hauptzubringer für die auf der Kaiser- und Königshöhe vorgesehene Hängebrücke dienen. Im Zuge der Planung wurde eine umfangreiche Alternativenprüfung durchgeführt, welche in mehreren Stufen erfolgte:

1. Nullvariante und Nutzung alternativer Verkehrsmittel
2. Trassenführung
3. Standorte der Seilbahnstationen (Tal-, Mittel- und Bergstation)
4. Standort des vorgesehenen Parkhauses
5. Positionierung des Bauwerkes und der Seilbahnanlage innerhalb des Bauwerkes

Ziel der Alternativenprüfung ist es, die Seilbahnvariante zu ermitteln, welche die geringsten Eingriffe auslöst und dennoch eine tragbare Lösung für die Umsetzung der Planung darstellt.

2 Nullvariante

Die Nullvariante berücksichtigt die Planung einer Hängebrücke ohne den Bau der Seilbahn und ohne weitere Maßnahmen im Hinblick auf die Errichtung von Stellplätzen oder einer Anpassung des öffentlichen Nahverkehrs. 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.[1]

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.[2]

Dadurch, dass die Königs- und die Kaiserhöhe kaum Parkplätze vorweisen, würden Anreisende mit dem MIV ihren Suchverkehr vorwiegend auf das Zooviertel, das Briller Viertel sowie das Wohnquartier am Nützenberg ausdehnen. Bei der vorhande-

[1] Montenius Consult (2025): Besuchsprognose und Stellplatzbedarfsberechnung Wuppertal
[2] Bundesgartenschau Wuppertal 2031 gGmbH (2024): BUGA 2031 Wuppertal. Konkretisierung. Gemeinsam auf dem Weg zur Bundesgartenschau

nen Besuchsprognose würde sich nicht nur der Parkdruck in den Vierteln weiter erhöhen, sondern auch der fließende Verkehr eingeschränkt werden. Durch den teils kurvigen und an einigen Stellen engen Verlauf der Straßen in den Vierteln würde es bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen auch zu Rückstau und Konfliktpotenzial mit dem ÖPNV durch häufig auftretenden Gegenverkehr kommen. Weitere Parkplätze Richtung Tallage würden einen sehr langen Fußweg mit sich ziehen. Bereits vom Stadion am Zoo bis zum Von-der-Heydt-Turm ergibt sich ein Fußweg von bis zu 25 Minuten. Hinzukommt, dass auf dieser Strecke über 100 Höhenmeter zu überwinden wären. Mit dem Fahrrad könnten Besucher*innen die geplante Hängebrücke vorzugsweise über die Sambatrasse erreichen.

2.1 Nutzung alternativer Verkehrsmittel

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.



Abbildung 1: Linienweg der Buslinie 629 (grün)

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, daher ist lediglich eine Erhöhung auf einen Halbstundentakt denkbar. Aufgrund der Fahrgastkapazitäten könnten bei einer Takterhöhung auf einen Halbstundentakt 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. Der Busverkehr stellt folglich keine alternative Transportmöglichkeit zur Seilbahn dar, sondern kann diese maximal ergänzen.

Eine Zuwegung zur Königshöhe für den Fahrradverkehr ist grundsätzlich vorhanden. Erst im noch zu entwickelnden Mobilitätskonzept wird jedoch eine Abschätzung der Anzahl der Personen möglich werden, die das Rad nutzen, um Richtung Hängebrücke zu fahren. 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.

Die Seilbahn soll nach dem derzeitigen Stand in der Lage sein bei maximaler Auslastung 2.000 Personen in der Stunde auf die Königshöhe zu transportieren. Sie stellt damit das einzige Verkehrsmittel dar, welches in der Lage sein wird die erwarteten Besuchermengen auf die Königshöhe zu transportieren. Folglich steht kein alternatives Verkehrsmittel zur Seilbahn zur Verfügung.

3 Trassenführung

Die Hängebrücke soll über einen Zugang auf dem Nützenberg und einem Zugang auf dem Kiesberg verfügen. Für die Zubringerfunktion der Seilbahn zur Hängebrücke kommen insgesamt drei verschiedene Trassenführungen in Betracht:

- Trassenführung ausgehend vom Bereich Zoo
- Trassenführung ausgehend vom Gewerbegebiet an die Viehhofstraße
- Trassenführung ausgehend vom Nützenberg

3.1 Trassenführung ausgehend vom Zoo

Bei der Trassenführung ausgehend vom Bereich des Zoos wird der Kiesberg aus westlicher Richtung erschlossen. Die Trassenführung verläuft dabei über den Zoo

sowie über den Waldbereich der Königshöhe – überspannt werden lediglich städtische Grundstücke.



Abbildung 2: Bereich Zoo und Wald Königshöhe

Da sich der Startpunkt dieser Variante am Rand des Siedlungsraums befindet, sind bereits versiegelte Flächen vorhanden, auf welchen die Seilbahnstation errichtet werden könnte.

Im Nahbereich des Zoos befinden sich sowohl die Schwebebahnhaltestelle Zoo/Stadion sowie der S-Bahnhof Zoologischer Garten. Der Bereich ist folglich gut an den ÖPNV angebunden und ermöglicht Besuchenden einen Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Da über die B228 zudem eine direkte Anbindung für Kfz gegeben ist, werden die umliegenden Wohnviertel nicht übermäßig durch durchfahrende Verkehre belastet.

Der Standort bietet Synergieeffekte, da sich mit dem Zoo und dem Stadion bereits zwei Freizeiteinrichtungen in unmittelbarer Nähe befinden. Diese Strukturen können durch die Seilbahnanlage ergänzt werden. Insbesondere der Zoo könnte dabei durch die zusätzlich hinzukommenden Besuchenden profitieren. Zudem ist ein Ausgang von der Seilbahn in den Zoo und damit eine direkte Erschließung des Areals über die Seilbahn möglich.

3.2 Trassenführung ausgehend vom Gewerbegebiet an der Viehhofstraße

Bei einer Trassenführung ausgehend vom Gewerbegebiet an der Viehhofstraße würde die Königshöhe vom Osten aus erschlossen. Sofern der Startpunkt der Seilbahn weiter südlich in der Nähe des Kleingartenvereins Hoffnung errichtet würde, wäre eine Trassenführung ausschließlich über städtischen Grundbesitz möglich. Bei einer Errichtung im direkten Umfeld des Gewerbegebiets wären voraussichtlich Privatgrundstücke von der Planung betroffen.



Abbildung 3: Bereich Gewerbegebiet Viehhofstraße und Waldbereich Königshöhe

Im Gebiet um die Viehhofstraße bestehen keine bereits versiegelten, unbebauten Bereiche, auf denen die Talstation errichtet werden könnte. Folglich müsste für die Talstation ein erhöhter Eingriff in die Natur erfolgen. Die Trasse würde zudem sehr schnell den Waldbereich der Königshöhe erreichen. Bereits vom Rand des Gewerbegebietes bis zum Waldanfang beträgt der Höhenunterschied etwa 20 bis 30 m. Die Gesamtstrecke der Trasse beträgt dabei nur lediglich 500 m. Da die Seilbahn innerhalb dieser Strecke hoch und wieder runtergeführt werden muss, würde voraussichtlich eine größere Schneise in den Wald geschlagen werden.

Im Nahbereich des Standortes besteht lediglich eine Anbindung an den ÖPNV über die Buslinie 623, welche Werktags im 20-Minuten-Takt und an Wochenenden im 30-Minuten-Takt verkehrt. Folglich muss davon ausgegangen werden, dass mehr Besucher*innen mit dem Kfz anreisen würden.

Synergieeffekte mit bereits vorhandenen Nutzungen im Stadtgebiet können über diesen Standort nicht erzielt werden.

3.3 Trassenführung ausgehend vom Nützenberg

Bei einer Errichtung der Seilbahn auf dem Nützenberg würde die Hängebrücke von der nördlichen Seite aus erschlossen werden. Östlich und westlich der Waldparkanlage auf dem Nützenberg befinden sich dicht bebaute Wohngebiete. Die Seilbahn könnte folglich nur aus Norden kommend zur Hängebrücke führen. Im Norden grenzt hinter einer Sportfläche jedoch auch eine Wohnsiedlung, weiter in nördliche Richtung folgt die A 46.



Abbildung 4: Bereich um den Nützenberg

Es zeigt sich folglich, dass keine sinnvollen Flächen für die Errichtung einer Seilbahnstation zur Verfügung stehen. Die Seilbahn müsste gänzlich innerhalb der Waldparkanlage errichtet werden, da anderenfalls zahlreiche Privatgrundstücke von der Planung betroffen wären. Folglich wäre ein erhöhter Eingriff in die Natur erforderlich. Anschlussflächen, welche mit dem ÖPNV oder dem Kfz erreichbar wären, bestehen nicht. In der Folge würden die umliegenden Wohnsiedlungen erheblich durch Parksuchverkehre belastet werden.

Die Errichtung der Seilbahn würde auf Seiten des Nützenberges zudem nur einen geringen Mehrwert bieten. Die Strecke, welche mithilfe der Seilbahn überbrückt würde, ist gering. Auch die Höhenunterschiede innerhalb des Kernbereichs der Waldparkanlage betragen lediglich etwa 20 m. In Richtung Westen und A 46 fällt das Gelände zwar um 90 Höhenmeter ab, da hier jedoch direkt die Autobahn an den Waldpark grenzt und die Flächen für den Besucherverkehr nicht sinnvoll erschlossen werden könnten, kommt die Errichtung einer Talstation an diesem Standort nicht in Frage.

Synergieeffekte mit bereits vorhandenen Nutzungen im Stadtgebiet können über diesen Standort nicht erzielt werden.

Es zeigt sich, dass der Bereich um den Zoo den Standort darstellt, welcher die geringsten Eingriffe verursacht. Das Areal ist zudem gut durch den ÖPNV erschlossen und es können Synergieeffekte mit bereits bestehenden Nutzungen im Stadtgebiet erzielt werden. Folglich soll die Errichtung der Seilbahn im Bereich des Zoos erfolgen.

4 Standorte Seilbahnstationen

Für jede der Seilbahnstationen wurden mehrere Standorte geprüft. Insgesamt ergaben sich dadurch drei leicht voneinander abweichende Trassenführungen:

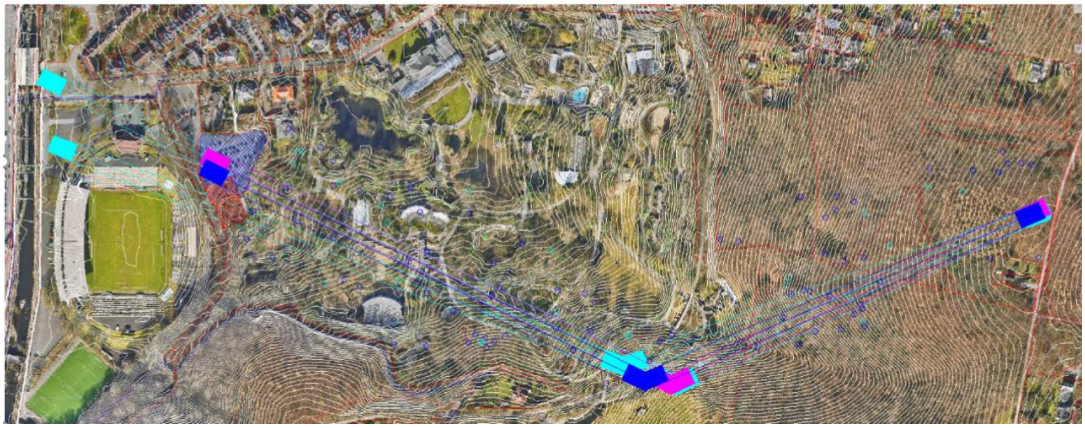


Abbildung 5: Übersicht über die geprüften Standortvarianten der Seilbahnstationen[3]

4.1 Standort Talstation

Im Rahmen der ersten Begehung wurde für die Errichtung der Talstation der Projektbereich zwischen der Schwebebahnstation Zoo/Stadion über den Parkplatz Stadion bis zum Parkplatz Zoo sowie Haupteingang Zoo in Augenschein genommen. Im Anschluss wurden dazu unterschiedliche Seilbahntrassen entwickelt. Dabei wurden drei Standorte für die Talstation in die Betrachtung aufgenommen:

1. Standort Schwebebahnstation (cyan)
2. Standort Stadion (cyan)
3. Standort Parkplatz Boettingerweg (magenta/blau)

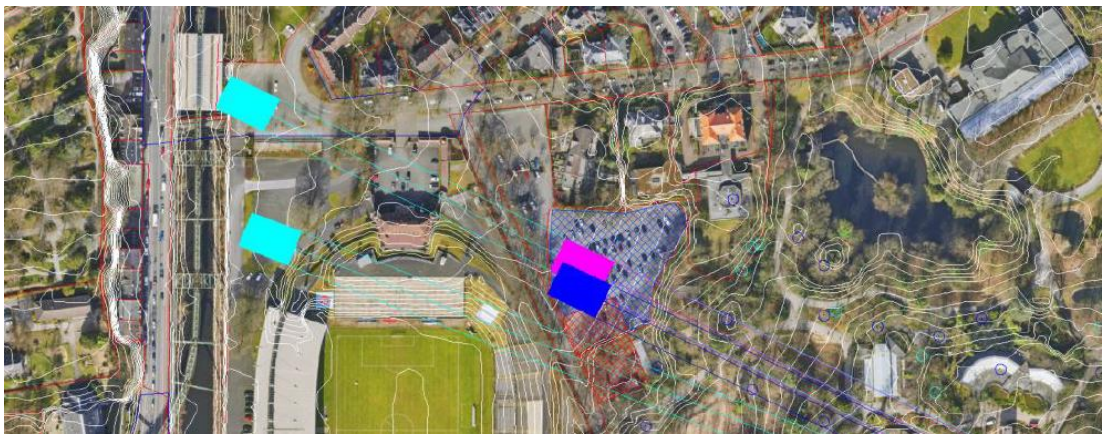


Abbildung 6: Überblick über die geprüften Varianten der Talstation[4]

[3] Seilbahnprofi, Ingenieurbüro Schweiger
[4] Ebd.

Die Betrachtung der drei verschiedenen Standorte ergaben die folgenden Grundvoraussetzungen:

STANDORT SCHWEBE-BAHNSTATION	– Standort unterliegt bis 31.12.2027 Fördermittelbindung – Lage der Station innerhalb des Wohngebietes (Schallschutz) – Wegfall eines Stadtplatzes und der damit verbundenen Möglichkeit der Besucherentzerrung – bei größerem Besucherandrang führen die Warteschlangen zu Problemen im Schwebebahnhof, außerdem besteht Konfliktpotential zwischen den Besuchenden des Stadions und den Seilbahnnutzer*innen – Innerhalb geschützter Sichtachse der Hubertusallee (Denkmalbereichsatzung) – Wahrscheinlicher Eingriff in den Baumbestand der Hubertusallee – Direktverbindung Schwebebahn, Besucherströme müssen nicht durch Wohnbebauung gelenkt werden
STANDORT STADION	– Aufgeständert über dem bestehenden Parkplatz denkbar – Besucherentzerrung aufgrund geringer Distanz zur Schwebebahnstation vermutlich problematisch – Lage der Station innerhalb des Wohngebietes (Schallschutz) – Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes vom Stadion – Überspannung des denkmalgeschützten Stadions – Bereich aktuell eingezäunt, wenn Stadion nicht geöffnet – Kurze Wege zur Schwebebahn, Besucherströme müssen nicht durch Wohnbebauung gelenkt werden – Nutzung durch den WSV
STANDORT PARKPLATZ BOETTINGER-WEG	– Kombinationsbau mit Parkhaus denkbar – Da Stadion nicht überspannt werden muss geringere Überspannung denkmalgeschützter Bereiche – Eingriff in den Baumbestand Boettingerweg und Zoo – Erschließung durch das Wohngebiet – Lage der Station außerhalb des Wohngebietes (Schallschutz) – Nutzung des Vorplatzes als Aufstellfläche für Besucher*innen möglich – Schwebebahn und S-Bahn im Nahbereich

Nach der Betrachtung fiel die Empfehlung des begleitenden Ingenieurbüros Schweiger auf den Standort Parkplatz 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 zusätzliche Aufstellflächen generiert werden, wodurch ein geringeres Konfliktpotential mit den Stadionbesucher*innen zu erwarten ist. Das LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland schließt sich der Einschätzung an, dass unter den drei in Betracht genommenen Standorten der hier favorisierte Standort am Boettingerweg das geringstmögliche Konfliktpotential mit den Belangen der Denkmalpflege aufweist.

4.2 Standort Mittelstation

Die Mittelstation der geplanten Seilbahnanlage befindet sich im Bereich zwischen Sambatrasse und Löwengehe des Zoos. Es wurden drei Standorte betrachtet:

- Standort Spielplatz (cyan)
- Standort Samba-Trasse (blau)
- Standort Löwengehege (magenta)

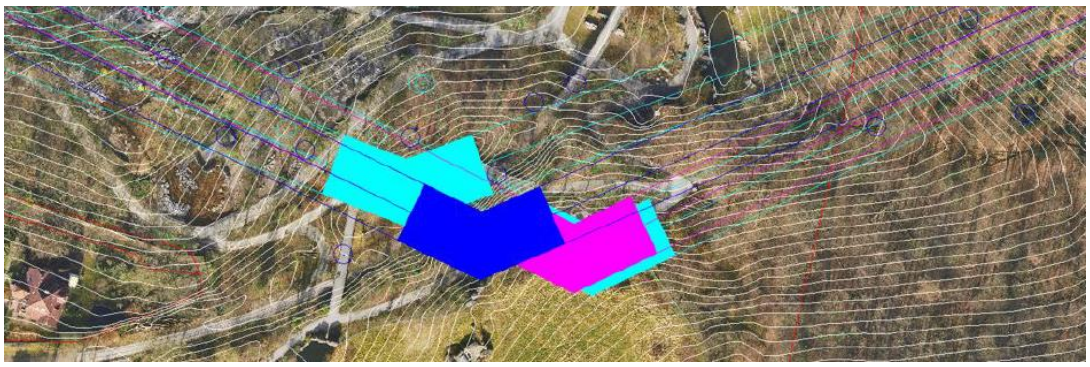


Abbildung 7: Überblick über die geprüften Standorte der Mittelstation[5]

Der Standort Spielplatz (cyan) wurde aufgrund des daraus resultierenden Eingriffes in die Widerlager der angrenzenden Brücke und der Notwendigkeit von Stützen im neu angelegten „Kula Kangri“-Bereich nicht weiter betrachtet.

STANDORT SAMBA-TRASSE	– Der Stationsstandort ist baulogistisch über die Samba-Trasse erschließbar und befindet sich vollständig außerhalb des Löwengeheges

[5] Seilbahnprofi, Ingenieurbüro Schweiger

	– Die Platzierung der Fundamente im Bereich der Böschung der Sambatrasse würden einen erhöhten technischen Aufwand verursachen
STANDORT LÖWENGE-HEGE	– Die baulogistische Erschließung des Standortes erfordert einen zusätzlichen Aufwand für die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur bis zum Baufeld – Selbiges gilt für den Eingriff in das bestehende Gehege, bei dem die Kunstfelsenformation mit Aussichtsturm dem Stationsbauwerk weichen müssten – Im weiteren Verlauf in Richtung Königshöhe sind mehr Quartierbäume vom unmittelbaren Trassenkorridor betroffen als bei der Trasse vom Stationsstandort Samba-Trasse

Da durch den Standort am Löwengehege mehr Bäume betroffen wären sowie in die bestehenden Kunstfelsenformationen des Geheges eingegriffen werden müsste, soll die Mittelstation auf dem Standort Samba errichtet werden.

4.3 Standort Bergstation

Die Errichtung der Bergstation ist auf der Königshöhe am Erbslöhweg geplant. Hier wurde nach der ökologischen Erstuntersuchung der Standort von einem wertvollen Altbaumbestand in einen weniger sensiblen Bereich verschoben. Weitere potentielle Standortvarianten standen nicht zur Verfügung, da sich südlich des vorgesehenen Standortes ein Grundstück mit Wohnnutzung, nördlich des Standortes ein naturschutzfachlich hochwertiger Baumbestand und östlich der Straße Privatgrundstücke befinden.

5 Standort Parkhaus

Das Bahnsteigniveau muss aus technischen Gründen um etwa 17 m angehoben werden. Dadurch gelingt es die Seilbahn so hoch über die Baumkronen zu führen, dass der Großteil der wertvollen Altbaumbestände im Zoo erhalten werden kann. Lediglich an der Hangkante des Zoos müssten dennoch Bäume entfallen, da diese teilweise in die Parkplatzfläche am Boettingerweg hineinragen und mit der Seillinie kollidieren. Bei einem niedrigeren Bahnsteigniveau müssten entweder mehrere Stützen hintereinander errichtet werden oder ein Großteil des Altbaumbestandes im Zoo im Bereich der Zooschule und des künftigen Elefantengeheges der Errichtung der Seilbahn weichen, was zu einer Schneisen-Bildung führen würde. Eine erhöhte Anzahl an Stützen hätte außerdem erhöhte Lärmimmissionen und einen erhöhten Verschleiß zur Folge. Zur Anhebung des Bahnsteigniveaus ist ein Parkhaus vorgesehen, welches als Kombinationsbauwerk mit der Seilbahn errichtet werden soll.

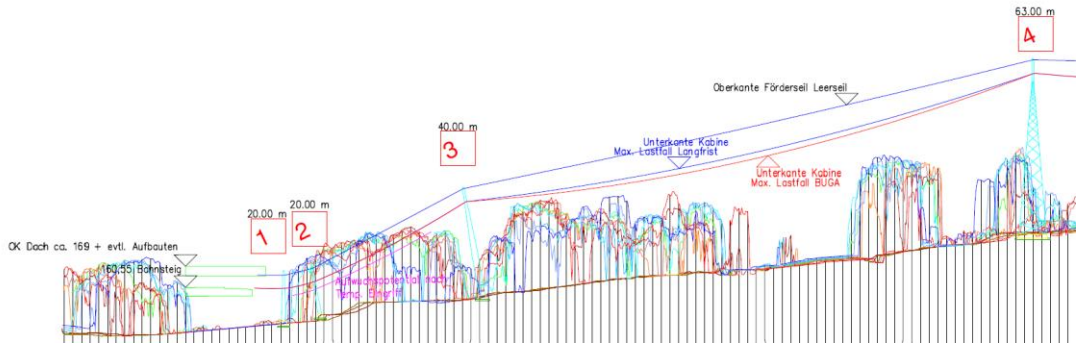


Abbildung 8: Höhen der Altbaumbestände im Zoo

In Bezug auf die Errichtung des Parkhauses auf dem Parkplatz am Boettingerweg ergibt sich jedoch eine Gemengelage verschiedener Fachbelange:

Naturschutz

Die Lindenallee am Boettingerweg wird von Seiten der unteren Naturschutzbehörde als geschützter Landschaftsbestandteil nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i. V. m. § 41 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW) bewertet. Handlungen, die zur Zerstörung, Beschädigung oder Nachteiligen Veränderung dieser Allee führen könnten, sind daher gesetzlich verboten.

Grundsätzlich kann eine Befreiung nach § 67 BNatSchG von den Geboten und Verboten gewährt werden, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Interesses notwendig ist, wenn die Durchführung der Vorschrift zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist. Eine Vermeidung der Baumfällungen ist jedoch vorrangig zu prüfen. Hierfür kommt dem Instrument der Alternativenprüfung ein maßgebliches Gewicht zu.

Denkmalschutz

Die Talstation sowie ein Teil der Trasse der geplanten Seilbahn befinden sich innerhalb des gemäß § 10 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (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 hier im Besonderen der Zoo und das Stadion als „flächenwirksame Großanlagen“. Im Hinblick auf die geplante Talstation kritisch zu betrachten ist auch die strukturell erhaltenswerte Allee am Boettingerweg. Die Seilbahntrasse wiederum betrifft neben dem Zoo als Gesamtanlage auch das Zooempfangsgebäude, welches als Mittelpunkt des Viertels –

ebenso wie auch der Eingangsbau des Stadions – einen „Solitärbau mit städtebaulicher Gelenkfunktion“ und großer Raumwirkung innerhalb des Denkmalbereichs darstellt.

Vor dem Hintergrund des Schutzziels der Denkmalbereichssatzung ist es aus Sicht des LVR - Amt für Denkmalpflege im Rheinland (ADR) zu begrüßen, dass die Seilbahn über den Baumbestand des Zoos hinweggeführt werden soll, um somit einen strukturellen Eingriff in den geschützten Grünzusammenhang zu vermeiden.

Verkehr und Stellplatzbedarfe

Das Zooviertel besteht zu einem überwiegenden Teil aus gründerzeitlichen Wohngebäuden, die teils keine eigenen Kfz-Parkflächen vorhalten (können). Insbesondere am Wochenende erzeugt der Zoo weitere Parkverkehre, die durch den Parkplatz am Boettingerweg nur teilweise aufgefangen werden können.

Hinzukommt, dass durch die Errichtung der Seilbahn ein Stellplatzbedarf generiert wird, welcher im Genehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Dieser muss gem. § 5 Stellplatzverordnung Nordrhein-Westfalen (StellplatzVO NRW) in maximal 500 m Entfernung von der baulichen Anlage nachgewiesen werden - die notwendigen Stellplätze für Fahrräder in höchstens 100 m Entfernung. Die genaue Anzahl der rechtlich nachzuweisenden Stellplätze wurde gutachterlich ermittelt. Demnach sind je nach angesetzten Besetzungsgrad und dem Ergreifen zusätzlicher Maßnahmen bis zu 506 Stellplätze erforderlich.[6]

Auch der Zoo hat ein begründetes Interesse an einem erhöhten Stellplatzangebot. Derzeit stehen den Zoobesucher*innen lediglich etwa 204 Parkplätze zur Verfügung, von denen sich die meisten auf der betrachteten Fläche am Boettingerweg befinden. Hierbei handelt es sich jedoch um öffentliche Stellplätze, welche nicht für zoobesuchenden vorgehalten werden, sondern auch durch andere Nutzergruppen belegt werden können. Besucher- und Stellplatzzahlen anderer Zoos (Gelsenkirchen 2.500 Parkplätze, Dortmund 720 Parkplätze, Hannover 770 Parkplätze und Münster 1.200 Parkplätze) zeigen, dass der Zoo Wuppertal bei teils ähnlichen Besucherzahlen mit Abstand die wenigsten Stellplätze vorhalten kann. Dabei ist davon auszugehen, dass mit einem verbesserten Stellplatzangebot des Zoos und damit einer besseren Erreichbarkeit auch die Besucherzahlen steigen und der Zoo langfristig gestärkt würde. Befragungen der letzten Jahre zeigten, dass ein hoher Anteil der Zoobesucher*innen mit dem Kfz anreist, an Wochenenden erhöht sich dieser Anteil zusätzlich.

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

5.1 Untersuchung der vorhandenen Parkplatzflächen

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 9: Überblick über betrachtete Parkplätze

5.1.1 Parkplatzfläche Kornstraße

PARKPLATZFLÄCHE KORNSTRAßE	
NUTZUNG	Parkplatz Eignet sich in seiner derzeitigen Form auch als Auffangparkplatz für hochfrequentierte Veranstaltungstage
GRÖßE	Ca. 4.300 m²
NUTZERGRUPPEN	Quartier, Auswärtsfans WSV-Spiele, benachbartes Therapiezentrum
EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	Städtisches Eigentum

ERSCHLIEßUNG	Erschließung derzeit über Sonnborner Str. / Kornstraße. Theoretische Zuwegung Richtung Stadion / Talstation über eine Unterführung unterhalb der B7 und über Stadiongelände vorhanden. Hierfür ist jedoch ein Umbau des Stadiongeländes notwendig. Derzeit befindet sich die Zugangskontrolle zum Stadiongelände unmittelbar hinter der Wupperbrücke. Ein Umbau zur Führung der Zufußgehenden außerhalb des Stadiongeländes wäre notwendig. Falls diese Option nicht besteht, müssen die Besuchenden entlang der vielbefahrenen B7 bis zur Wupperbrücke in der Nähe der Schwebebahn.
ENTFERNUNG TALSTATION	Ca. 650 m ohne Verbindung über das Stadiongelände.
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Bebauungsplan 302 – Sonnborner Straße – setzt die Fläche als Parkplatzfläche fest. Gem. Bebauungsplan ist auch die Errichtung von Parkflächen auf mehreren Ebenen möglich. Das Maß der baulichen Nutzung wird dabei nicht näher bestimmt. Nach § 34 BauGB ist voraussichtlich eine Bebauung in vier Etagen denkbar. Keine Baulasten vorhanden
ERGEBNIS	Planungsrecht vorhanden – umsetzbar, allerdings mit weiteren Umbaumaßnahmen am Stadion verbunden. Nutzungskonflikt mit Auswärtsfans bei WSV-Spielen. Bei konkreter Planung als einziges Parkhaus fehlt Rückfallebene im Parkangebot z.B. bei Design Tagen. Als Quartiersgarage aufgrund der Entfernung zum Zooviertel nicht geeignet.



Abbildung 10: Parkplatz Kornstraße

5.1.2 Parkplatz Annenstraße

PARKPLATZ ANNENSTRAßE

NUTZUNG	Parkplatz
GRÖßE	Ca. 1.300 m²
NUTZERGRUPPEN	Vornehmlich TAW
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Städtisches Eigentum 36 Stellplätze über Mietvertrag an TAW vermietet
ERSCHLIEßUNG	Zufahrt über Hubertusallee und Kaiser-Wilhelm-Allee, Ausfahrt Richtung Hubertusallee und Richtung Kreisverkehr Kaiser-Wilhelm-Allee
ENTFERNUNG TAL-STATION	Ca. 270 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Kein Planungsrecht Nach § 34 BauGB vmtl. Bebauung mit drei bis vier Geschossen möglich, allerdings Konflikt mit Lärmimmissionen und Wohnbebauung 22 Stellplatzbaulasten zugunsten der TAW: von baulichen Anlagen und Hindernissen dauernd freizuhalten.
ERGEBNIS	Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich – vermutlich kein Parkhaus möglich, da die Fläche zu klein ist und Immissionskonflikte mit der Wohnbebauung zu erwarten sind, außerdem Baulasten vorhanden, führt zu Verkehrserzeugung im und durch das Quartier (Hubertusallee, Annenstr., Kaiser-Wilhelm-Allee), Zentrale Lage im Denkmalbereich Zooviertel

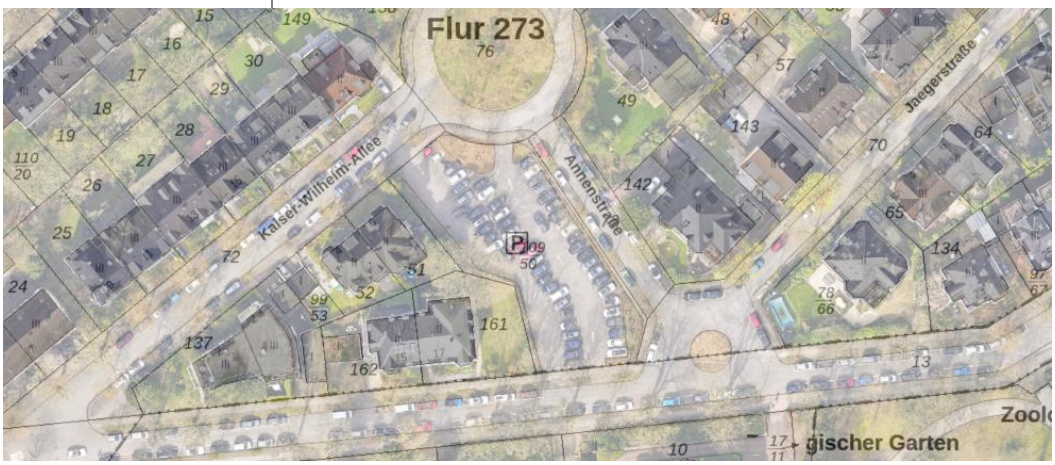


Abbildung 11: Parkplatz Annenstraße

5.1.3 Park and Ride Siegfriedstraße

PARK AND RIDE SIEGFRIEDSTRAßE	
NUTZUNG	Park and Ride Parkplatz Haltepunkt Sonnborn, gefördert mit Zweckbestimmung bis 2032
GRÖßE	Ca. 1.900 m²
NUTZERGRUPPEN	Bahnfahrer*innen, vermutlich auch Nutzung durch Anwohnende
EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	Städtisches Eigentum
ERSCHLIEßUNG	Erschließung über die Siegfriedstraße
ENTFERNUNG TALSTATION	Ca. 380 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Kein Bebauungsplan, nach § 34 vermutlich Bebauung mit zwei Geschossen möglich aber Immissionskonflikte mit vorhandener Wohnbebauung zu erwarten. Keine Baulasten
ERGEBNIS	Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich – vermutlich jedoch kein Parkhaus möglich, da die Fläche u. a. zu steil und zu klein ist. Außerdem unterliegt der Parkplatz der Zweckbindung als P&R, welche aufrechtzuerhalten wäre und einen Großteil der Parkplätze beanspruchen würde.

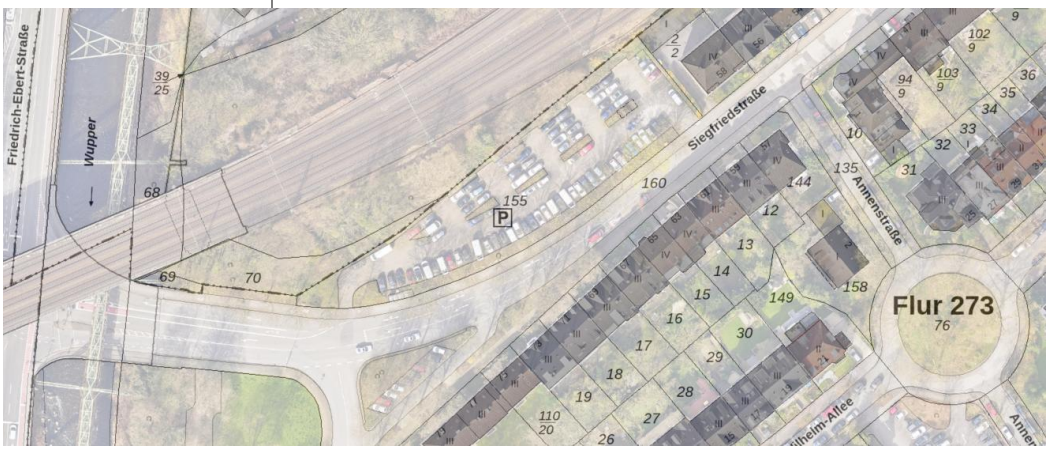


Abbildung 12: P&R Siegfriedstraße

5.1.4 Parkplatz Rutenbecker Weg

PARKPLATZ RUTENBECKER WEG	
NUTZUNG	Parkplatz
GRÖßE	Ca. 4.660 m²
NUTZERGRUPPEN	Nutzung durch Nahversorger, wird vermutlich auch als P&R, durch Anwohnende und für den Sportplatz genutzt
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Städtisches Eigentum
ERSCHLIEßUNG	Zufahrt über Sonnborner Ufer und Kornstr./Sonnborner Str.
ENTFERNUNG TAL-STATION	Ca. 830 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Linker Parkplatzbereich Bebauungsplan 1172_2: Setzt Parkplatz als Verkehrsfläche für private Parkplätze, Liefer- und Rangierbereich, Gebäudevorbereich, Gebäudezufahrten und Gehweg fest. Das Planungsrecht wurde zugunsten des Nahversorgers geschaffen. Betrifft etwa 2/3 der Parkplatzfläche Rechter Parkplatzbereich Bebauungsplan 302: setzt die Fläche als Parkplatzfläche fest. Gem. Bebauungsplan ist auch die Errichtung von Parkflächen auf mehreren Ebenen möglich. Das Maß der baulichen Nutzung wird dabei nicht näher bestimmt. Abstandsflächenbaulast von 40 m² an der Grenze zum Sportplatz.
ERGEBNIS	Vermutlich kein Parkhaus möglich, da der Großteil der Fläche dem Nahversorger zugeschrieben ist und hier u. a. Rangierflächen für LKWs freizuhalten sind. Übrige Parkplatzfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans 302 (etwa 1950 m²) ist vermutlich zu klein. Als Quartiersgarage aufgrund der Entfernung zum Zooviertel nicht geeignet. Ertüchtigung der Fußwegeverbindung notwendig.

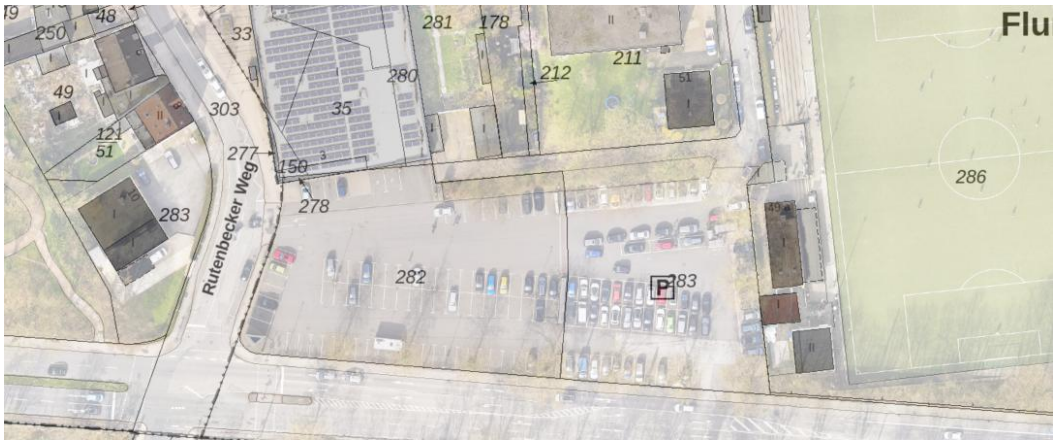


Abbildung 13: Parkplatz Runtenbecker Weg

5.1.5 Parkplatz Unten vorm Steeg

PARKPLATZ UNTEN VORM STEEG	
NUTZUNG	Parkplatz
GRÖßE	Ca. 4.300 m²
NUTZERGRUPPEN	Besucher Sportpark Bayer
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Privat
ERSCHLIEßUNG	Zufahrt über Rutenbecker Weg / Unten vorm Steeg
ENTFERNUNG TAL-STATION	Ca. 1.100 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Bebauungsplan 503: Gewerbegebiet, maximal drei Vollgeschosse, GRZ 0,8, GFZ 2,0, geschlossene Bauweise. Im Kreuzungsbereich Unten vorm Steeg/Rutenbecker Weg Geh-, Fahr- und Leitungsrecht. Insgesamt drei Zufahrtsbaulasten u. a. für Rettungs- und Löschfahrzeuge, die von baulichen Anlagen freizuhalten sind.
ERGEBNIS	Parkhaus planungsrechtlich zwar denkbar, aufgrund der großen Entfernung von über 1 km jedoch nicht geeignet. Klärung mit dem Privateigentümer notwendig.

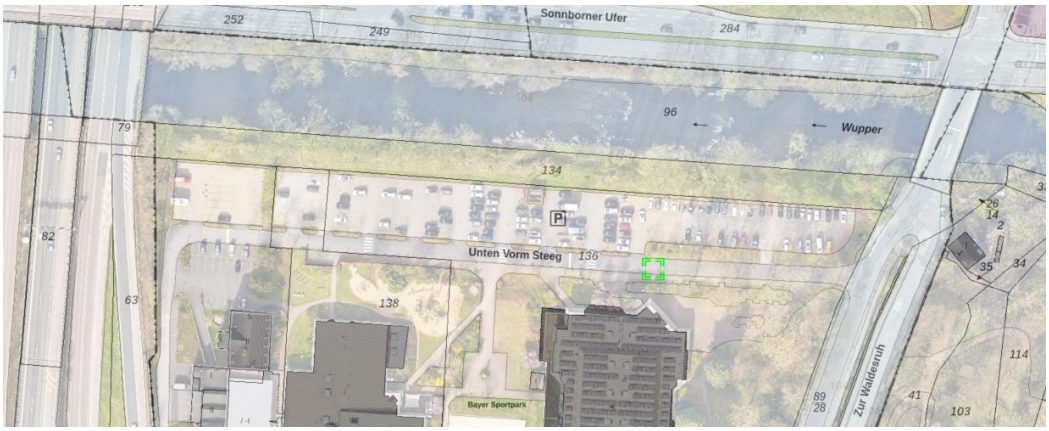


Abbildung 14: Parkplatz Unten vorm Steeg

5.1.6 Parkplatz Kirchhofstraße

PARKPLATZ KIRCHHOFFSTRAßE	
NUTZUNG	Parkplatz (beschrankt)
GRÖßE	Ca. 4.400 m²
NUTZERGRUPPEN	Anliegende Gewerbetreibende
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Privat
ERSCHLIEßUNG	Erschließung über Kirchhofstraße
ENTFERNUNG TAL-STATION	Ca. 960 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Bebauungsplan 203: Gewerbegebiet, pauschale Baugrenzen, GRZ 0,6 und GFZ 1,6. Zulässig nur nicht störende Betriebe und Anlagen. Aufgrund der geringen GFZ vermutlich zwei bis drei Geschosse möglich. Baulasten zugunsten der Eigentümer*innen. Fläche ist von baulichen Anlagen und sonstigen Hindernissen freizuhalten und dient dem angrenzenden Gewerbe als Parkplatzfläche.
ERGEBNIS	Planungsrechtlich möglich, allerdings entgegenstehende Baulasten. Aufgrund des abschüssigen Geländes Bau einer Parkpalette schwierig. Klärung mit dem/der Privateigentümer*in notwendig. Attraktivierung der Fußwegeverbindung zur Talstation erforderlich. Entfernung zu weit.



Abbildung 15: Parkplatz Kirchhofstraße

5.1.7 Parkplatzinsel Siegfriedstraße

PARKPLATZINSEL SIEGFRIEDSTRAßE	
NUTZUNG	Parkplatz
GRÖßE	Ca. 110 m²
NUTZERGRUPPEN	Vermutlich Anwohnende
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Städtisches Eigentum
ERSCHLIEßUNG	Zufahrt über oben Siegfriedstr. Ausfahrt über unten Siegfriedstr. / Hubertusallee
ENTFERNUNG TAL-STATION	Ca. 300 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Bebauungsplan 647: Straßenverkehrsfläche Keine Baulasten
ERGEBNIS	Planungsrechtlich möglich, allerdings zu klein.



Abbildung 16: Parkplatzinsel Siegfriedstraße

5.1.8 Parkplatz Boettingerweg

PARKPLATZ BOETTINGERWEG	
NUTZUNG	Parkplatz
GRÖßE	Ca. 4.600 m²
NUTZERGRUPPEN	Zoo, TAW, Stadion und Anwohnende
EIGENTUMSVER-HÄLTNISSE	Städtisches Eigentum
ERSCHLIEßUNG	Zufahrt über den Boettingerweg
ENTFERNUNG TAL-STATION	0 m
PLANUNGSRECHT UND BAULASTEN	Kein Bebauungsplan, nach § 34 Bebauung mit drei Geschossen möglich Baulast Zugunsten der TAW (Zufahrt, Rettungs- und Löschweg)
ERGEBNIS	Möglich – Aufstellung eines Bebauungsplans und Verlegung der Baulast erforderlich. Direkte Nähe zu Stadion, Zoo, Seilbahn und Zooviertel.



Abbildung 17: Parkplatz am Boettingerweg

5.2 Gegenüberstellung der Parkplatzflächen

Die Bewertungskriterien der vorangegangenen Betrachtung für die einzelnen Parkplatzflächen wurden im Weiteren einander direkt gegenübergestellt:

- Grün: Keine Konflikte
- Gelb: Konflikte vorhanden, jedoch überwindbar
- Rot: Konflikte vorhanden, nicht überwindbar

	Korn-straße	Annen-straße	P&R Sieg-friedstr.	Ruten-becker Weg	Unten vorm Steeg	Kirch-hof-straße	Insel Sieg-friedstraße	Boettin-gerweg
Nut-zung								
Größe								
Eigen-tums-verhält-nisse								
Er-schlie-ßung								
Entfer-nung zur Tal-station								
Pla-nungs-recht								
Baulas-ten								
Mach-barkeit								

Die erste Betrachtung der Parkplatzflächen ergab, dass der Bau eines Parkhauses lediglich auf den Parkplatzflächen an der Kornstraße oder am Boettingerweg grundsätzlich 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, wird diese Fläche nicht weiter betrachtet.

Alle übrigen Flächen sind für die Errichtung eines Parkhauses entweder zu klein, es gibt entgegenstehendes Planungsrecht (Parkplatzfläche wird einem bestimmten Nutzer konkret zugeschrieben), Baulasten (Parkplatzfläche bereits mit Stellplatzbaulasten oder mehreren Zufahrtsbaulasten belegt) oder die Flächen sind zu weit von der geplanten Seilbahnstation entfernt. Auch diese Flächen werden folglich nicht weiter betrachtet.

In der weiteren Betrachtung sollen die verbliebenden Flächen am Boettingerweg und an der Kornstraße hinsichtlich der Fachbelange Naturschutz, Denkmalschutz und Verkehr und Stellplätze gegenübergestellt werden.

5.3 Gegenüberstellung und genauere Betrachtung Parkplatz Boettingerweg und Kornstraße

BOETTINGERWEG

Naturschutz	Für die Errichtung des Parkhauses am Boettingerweg müssten vier Linden aus der Allee am Boettingerweg gefällt werden. Die Allee ist wie erläutert nach BNatSchG und LNatSchG geschützt. Eine Bewertung der betroffenen Alleen-Bäume ergab Folgendes: Bei einem der Bäume handelt sich um eine Linde mit einem Stammumfang von 251 cm und einer Höhe von ca. 20 m. In der letzten Begehung am 08.07.2024 wurde der Zustand mit 2-mittelstark geschädigt (26 – 60 % des Baumes sind betroffen) bewertet. Es ist eine Wipfeldürre dokumentiert, was auf eine schlechte Versorgung hindeutet. Ursachen können unterschiedlicher Art im Wurzelbereich oder in den Leitbahnen zu finden sein. Eine genauere Diagnose lässt sich aktuell nicht stellen. Es ist davon auszugehen, dass der Baum nur noch mittelfristig zu erhalten ist. Bei den drei übrigen Bäumen handelt es sich ebenfalls um Linden mit Stammumfängen von ca. 100-150 cm und Höhen von 15-20 m. Bei der letzten Begehung am 25.06.2024 wurde bei allen drei Bäumen der Zustand mit 1-schwach geschädigt (11 – 25 % des Baumes sind betroffen) bewertet. Es gibt aktuell keine signifikanten Mängel der Verkehrssicherheit oder andere gravierende Mängel, die ein Handeln erforderlich machen würden. Alle vier Linden sowie die überhängenden Bäume an der südlichen Grundstücksgrenze zum Zoo müssten zugunsten des Parkhauses entfallen und kompensiert werden.
Denkmalschutz	Denkmalpflegerisch stellen die Linden am Boettingerweg eine erhaltenswerte Grünstruktur sowie der Boettingerweg selbst eine

	prägende Sichtbeziehung dar. Der Entfall der Alleenbäume ist daher denkmalrechtlich zunächst kritisch zu betrachten. Die Errichtung des Parkhauses sollte zudem die Blickachse des Boettingerwegs nicht beeinträchtigen. Unter der Voraussetzung, dass für das Kombinationsbauwerk ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt wird und die Gestaltung mit der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Wuppertal abgestimmt wird, ist die Errichtung eines Parkhauses auf dem Parkplatz am Boettingerweg nach Absprache mit dem LVR– Amt für Denkmalpflege im Rheinland allerdings denkbar. Zudem wird in der Stellungnahme des LVR positiv bewertet, dass die Seilbahn über den Altbaumbestand im Zoo hinweggeführt wird.
Verkehr und Stellplätze	Wie dargelegt werden durch die Errichtung der Seilbahn und der Hängebrücke sowie durch die Sanierung der Zoosäle bauordnungsrechtlich Stellplatzbedarfe ausgelöst, die in 500 m (Kfz) bzw. in 100 m Entfernung (Fahrrad) nachzuweisen sind. Durch die Errichtung der Seilbahn und des Parkhauses in einem Kombinationsbauwerk befinden sich die Stellplätze in unmittelbarer Nähe zur baulichen Anlage. Die bauordnungsrechtlichen Vorgaben können folglich erfüllt werden. Eine Integration des Parkhauses in das Seilbahnbauwerk fördert zudem die Barrierefreiheit.

KORNSTRAßE

Naturschutz	Sofern kein Parkhaus am Boettingerweg, sondern lediglich an der Kornstraße errichtet wird, würde auf der Fläche am Boettingerweg dennoch die Seilbahnstation errichtet werden. Entweder müsste diese mit einem 17 m hohen Unterbau oder ebenerdig errichtet werden. Die ebenerdige Variante hätte zur Folge, dass entweder zahlreiche Stützen zur Ausfahrt errichtet werden müssen oder ein größerer Eingriff in den Altbaumbestand im Zoo erfolgen müsste. Dies würde dazu führen, dass eine Schneise in den Altbaumbestand des Zoos gezogen werden würde. Bei beiden Varianten müssten voraussichtlich die überhängenden Bäume an der südlichen Grundstücksgrenze zum Zoo entfallen. Drei der Allee-Bäume am Boettingerweg müssten aufgrund der Positionierung der Seilbahn entfallen.
Denkmal-schutz	Der Entfall von drei Allee-Bäumen ist denkmalpflegerisch als kritisch zu betrachten. Auch der Entfall der Altbaumbestände im Zoo als Eingriff in den schützenswerten Grünzusammenhang stellt einen erheblichen Eingriff in den Denkmalbereich dar.

	Auch für die Errichtung der Seilbahnstation als Einzelbauwerk wäre ein Qualifizierungsverfahren durchzuführen, um Konflikte mit dem Denkmalbereich zu vermeiden. Insbesondere die Errichtung von mehreren Ausfahrtsstützen könnte jedoch einen optischen Konflikt mit dem Denkmalbereich verursachen.
Verkehr und Stellplätze	Auf Basis der Größe der Fläche (fast analog zur Fläche am Boettingerweg) kann davon ausgegangen werden, dass ohne eine Bebauungsplanänderung durchzuführen etwa 450 Stellplätze realisierbar wären. Mit einer Entfernung von etwa 650 m von der Seilbahnstation und etwa 850 m von den Zoosälen liegt der Parkplatz an der Kornstraße zu weit von der baulichen Anlage entfernt, um die bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen zu erfüllen. Hinzukommt, dass ggf. eine Ertüchtigung der Gehwege erforderlich würde, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen die Seilbahnstation problemlos erreichen könnten. Da nur mit der Fläche des Parkplatzes an der Kornstraße der Stellplatzbedarf nicht gedeckt werden kann und die rechtlichen Voraussetzungen zur Entfernung nicht erfüllt werden, kommt der Parkplatz nicht in Frage, um ein Parkhaus für die Seilbahn zu errichten. Die Planung wäre auf dieser Basis nicht umsetzbar. Die erforderlichen Stellplätze für Fahrräder könnten ggf. gemeinsam mit der Seilbahnstation auf dem Parkplatz am Boettingerweg errichtet werden. Durch die Errichtung der Seilbahnstation als Einzelbauwerk müssten die bislang vorhandenen Stellplätze am Boettingerweg weitestgehend entfallen, um den Besucher*innen risikofrei Aufstellflächen zur Verfügung zu stellen. Der Parkplatz am Boettingerweg wird derzeit vor allem durch Zoobesucher*innen genutzt. Sollten diese Stellplätze wegfallen, stünden dem Zoo kaum noch fußläufig entfernte Parkplätze zur Verfügung. Aufgrund der so entstehenden verschlechterten Erreichbarkeit des Zoos könnten auch die Besuchszahlen abnehmen, was den Zoo langfristig schädigen würde. Außerdem ist aufgrund der Entfernung der Fläche an der Kornstraße davon auszugehen, dass vermehrt Seilbahn- und Zoobesucher*innen auf die zur Verfügung stehenden Parkplatzflächen im Zooviertel zurückgreifen würden, was zu einer unzumutbaren Verschlechterung der Parksituation im Zooviertel führen würde.

Die Gegenüberstellung der Parkplatzflächen an der Kornstraße und am Boettingerweg zeigt, dass sowohl für den Fachbelang Naturschutz, als auch Denkmalschutz bei beiden Standorten Einschränkungen zu erwarten sind. Der Belang Verkehr ist bei

der Fläche am Boettingerweg jedoch deutlich weniger eingeschränkt, als bei der Fläche an der Kornstraße.

Ausschlaggebend ist daher der Fachbelang Verkehr und Stellplatzbedarf: Die Untersuchung zeigt, 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. Außerdem würde durch die Errichtung des Parkhauses an der Kornstraße aufgrund der Entfernung und des Wegezustandes ein erhöhter Aufwand, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen und Familien mit Kindern entstehen, um die Seilbahn zu erreichen. Dabei soll gerade diese der Erleichterung zur Überwindung der Topographie Wuppertals dienen. Aufgrund der hohen Entfernung ist außerdem davon auszugehen, dass das Zooviertel weiterhin stark durch Parksuchverkehre belastet würde.

Die Fläche am Boettingerweg ist folglich, die einzige zur Verfügung stehende Parkplatzfläche, welche die rechtlichen Anforderungen erfüllt. Die betroffenen Fachbelange Denkmal- und Naturschutz sind im Zuge der Planung durch Qualifizierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu behandeln.

6 Verschiebung der Talstation auf dem Parkplatz Boettingerweg

Um zu prüfen, ob die Bäume der Lindenallee am Boettingerweg trotz Errichtung des Kombinationsbauwerkes aus Talstation und Parkhaus erhalten werden können, wurden verschiedene Positionierungen des Gebäudes auf der Parkplatzfläche untersucht. Entscheidend für eine mögliche Verschiebung des Gebäudes ist dabei die Positionierung und der Ausfahrtsbereich der Seilbahn innerhalb des Gebäudes. Insgesamt wurden drei verschiedene Positionierungen (grün, gelb, orange) getestet. Die Verschiebung der Seilbahn in der Talstation verändert dabei auch den Trassenverlauf zwischen der Tal- und Mittelstation.

Der hellblau markierte Bereich in der untenstehenden Abbildung stellt dabei den Bereich dar, den das Parkhaus vom Boettingerweg abrücken müsste, um die Linden (rot) zu erhalten. Ein Erhalt der Bäume wäre folglich bei Umsetzung der gelben oder orangenen Variante grundsätzlich möglich.

Der Bereich an den Grundstücksgrenzen zur Bebauung im Nordwesten (Gastronomie und TAW) kann nicht durch das Parkhaus bebaut werden, da hier die notwendigen Feuerwehr- und Rettungszufahrt vorgesehen werden und zudem die Zufahrt zu den Garagen und der Müllsammelstelle der TAW freizuhalten sind.

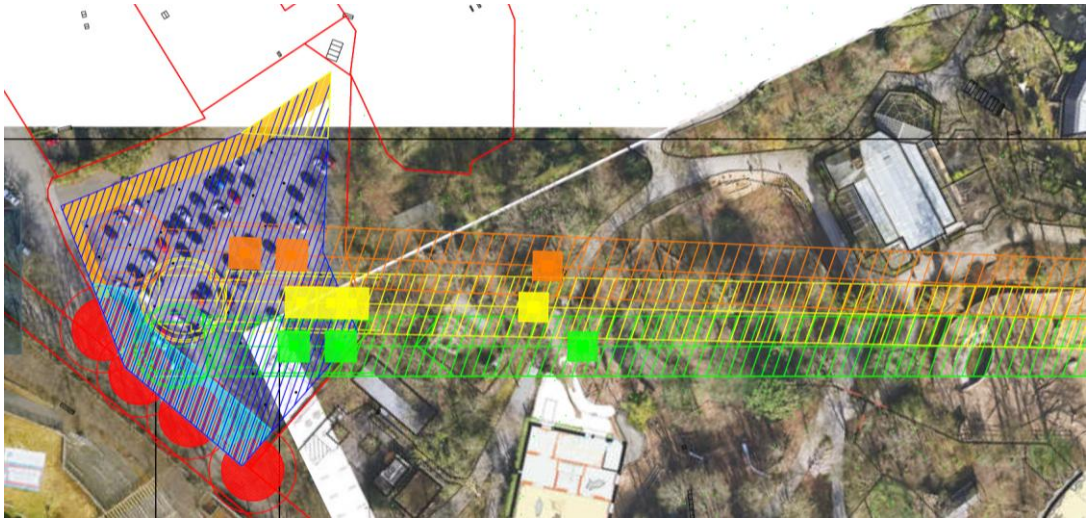


Abbildung 18: Überprüfte Positionierungen[7]

Variante Orange

Bei der Variante Orange wird die Seilbahnstation in der nordwestlichen Ecke des Gebäudes vorgesehen. Somit weist diese Variante den geringsten Abstand zur nördlich angrenzenden Wohnbebauung auf. Da sich die Seilbahnanlage hier zudem mittig im Gebäude befindet und somit das Gebäude in zwei Hälften teilt, ist mit einem größeren Verlust an Stellplatzflächen zu rechnen, da Stellplatzflächen in den Etagen, auf denen sich auch die Seilbahnstation befindet, nur noch auf einer Hälfte errichtet werden könnten. Zusätzlich wäre hier auch die Zu- und Abfahrtsrampe vorzusehen, welche ebenfalls einen erheblichen Platzbedarf aufweist.

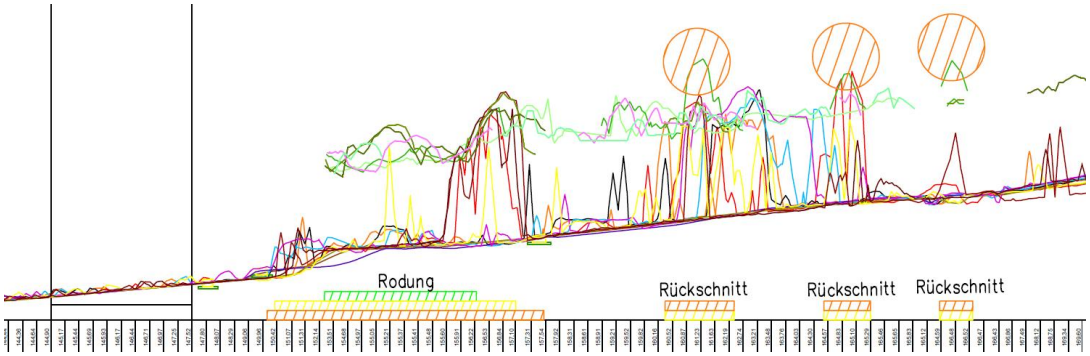


Abbildung 19: Rodungs- und Rückschnittbereiche im Bereich Elefantengehege[8]

Die Variante orange verursacht nach der Ausfahrt den größten Eingriff in den Baumbestand, da hier auf einer Länge von 60 m in den Baumbestand eingegriffen werden müsste. Im weiteren Verlauf der Trasse müsste zudem eine hochgewachsene Baumgruppe gekappt werden, welche sich im geplanten Elefantengehege befindet und

[7] Ebd.
[8] Ebd.

dort dem Schutz der Tiere dienen soll. Zur Überspannung der Bäume würde es einer weiteren Stütze im Bereich des Elefantengehegen bedürfen – die Errichtung dieser Stütze ist nach Absprache mit dem Zoo jedoch nicht möglich.

Da die Seilbahntrasse und die notwendige Stütze sich außerdem zu nah an der Gastronomie des Zoos befinden, wären zusätzliche Brandschutzmaßnahmen an den Gebäuden des Zoos notwendig.

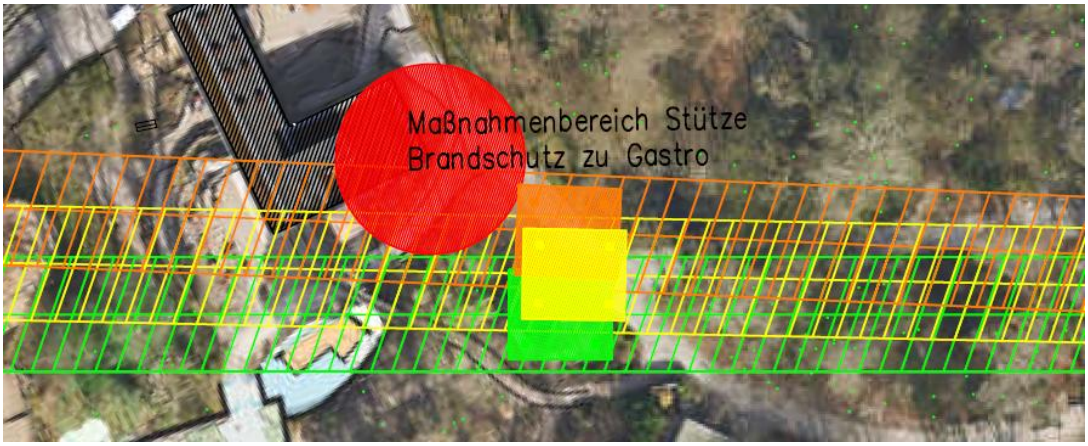


Abbildung 20: Bereich der notwendigen Brandschutzmaßnahmen[9]

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 dieser Variante größere Eingriffe in den Baumbestand notwendig.

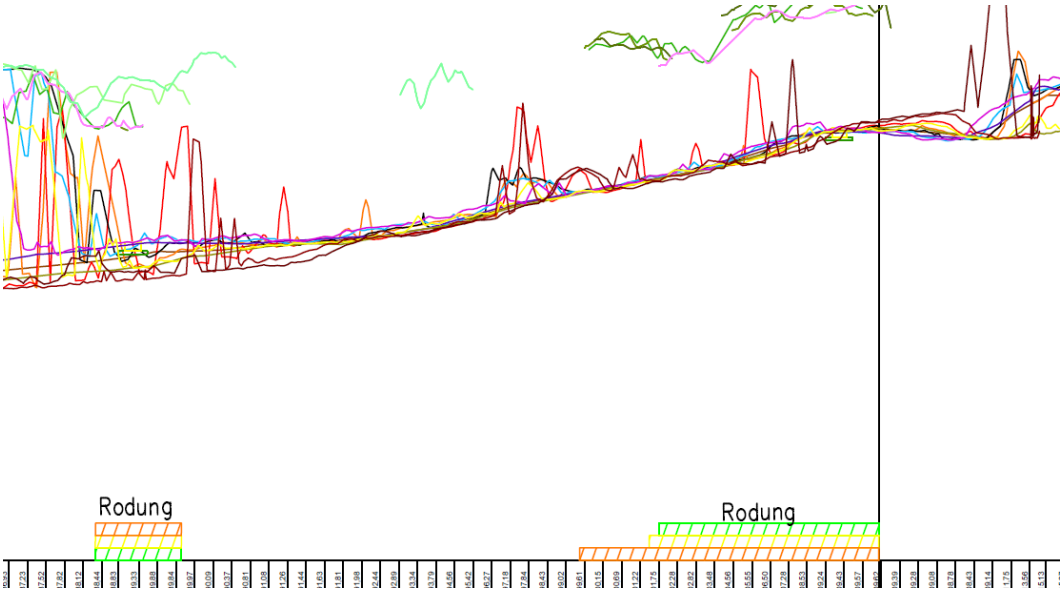


Abbildung 21: Rodungsbereiche vor der Mittelstation[10]

[9] Ebd.
[10] Ebd.

Variante Gelb

Bei der gelben Variante wird die Seilbahnanlage zentral im Gebäude vorgesehen. Auch bei dieser Variante ist aufgrund der mittigen Positionierung mit einem Verlust zahlreicher Stellplatzflächen zu rechnen. Aufgrund der geringen Distanz zum Ausfahrtsbereich aus dem Gebäude werden bei dieser Variante drei Ausfahrtsstützen benötigt um innerhalb der verfügbaren Strecke über die Altbaumbestände im Zoo zu gelangen. Die Errichtung der zusätzlichen Ausfahrtsstütze erhöht die von der Seilbahn ausgehenden Schallemissionen und wirkt sich zudem negativ auf die Energieeffizienz und den Verschleiß der Anlage aus. Nach dem Ausfahrtsbereich müsste bei dieser Variante auf einer Länge von 40 m in den Baumbestand im Zoo eingegriffen werden. Auch hier müsste die Baumgruppe im geplanten Elefantengehege gekappt sowie Brandschutzmaßnahmen an der Gastronomie getroffen werden (s. Abb. 20 & 21). Die Errichtung der Stütze würde ebenfalls zu erheblichen Eingriffen in die bestehende Wegeinfrastruktur und die Gehege der asiatischen Rothunde sowie der Vogelvoliere führen. In dem Bereich vor der Mittelstation wären zusätzliche Eingriffe in den Baumbestand erforderlich (s. Abb. 22).

Variante Grün

Bei dieser Variante wird die Seilbahnanlage in der südwestlichen Spitze des Kombinationsbauwerkes vorgesehen. Da die Seilbahnanlage hier am Rand des Parkhauses positioniert wird, können die oberen Stockwerke auch zum Parken genutzt werden. Ein Erhalt der vier Bäume der geschützten Lindenallee ist bei dieser Variante nicht möglich. Bei der Ausfahrt müssten die bestehenden Baumreihen am Rande des Parkplatzes entfallen. Im Anschluss überspannt die Seilbahn eine kürzlich angelegte Lagerfläche des Zoos. Bei dieser Variante muss im Bereich des Elefantengeheges in keine weiteren Baumstrukturen eingegriffen werden, da die Trasse so gewählt wurde, dass sie zwischen den Bäumen hindurchführt. Die Stütze hinter dem Elefantengehege könnte ohne größere Eingriffe in die bestehende Wegeinfrastruktur, jedoch mit größerem Eingriff in die Vogelvoliere erfolgen. Auch bei dieser Variante sind vor der Mittelstation zur Einhaltung des Lichtraumprofils weitere Eingriffe in den Baumbestand erforderlich – dieser stellt von allen Varianten jedoch den geringsten Eingriff dar.

Die Variante Orange verursacht folglich den größten Eingriff in die Baumstrukturen, die Variante Gelb einen mittleren Eingriff und die Variante Grün verursacht von allen Varianten den geringsten Eingriff in den Baumbestand. 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 soll daher die Variante Grün weiterverfolgt werden.

7 Fazit

Die vorangegangene Alternativenprüfung zeigt, dass vor dem Hintergrund der zukünftig zu erwartenden Besucherzahlen Handlungsbedarf gegenüber der Ist-Situation besteht. Die vorhandenen Kapazitäten des ÖPNV und die durch die Topographie bedingten, von starker Steigung bzw. Gefälle geprägten Rad- sowie Fußwegeverbindungen sind nicht geeignet die Besuchermengen auf die Königshöhe zu befördern. Die Seilbahn stellt das einzige Verkehrsmittel dar, welches unter Berücksichtigung der zu erwartenden Besucher*innen eine tragbare Lösung für die Anbindung der Hängebrücke darstellt. Aufgrund der Erschließungsfunktion für die Hängebrücke konnten dabei nicht ausschließlich Innenbereichsflächen gem. § 1a Abs. 2 BauGB beansprucht werden.

Die Anbindung kann sinnvoller Weise lediglich aus westlicher Richtung (Bereich Zoo) erfolgen. Bei dieser Trassenführung sind lediglich städtische Grundstücke von der Planung betroffen, der Bereich ist gut erschlossen (MIV und ÖPNV), verursacht einen geringeren Eingriff in die Baumstrukturen. Außerdem können Synergieeffekte mit anderen Nutzungen erzielt werden.

Die genauen Stationsstandorte wurden so gewählt, dass die Betroffenheit anderer Fachbelange, wie der Denkmal- oder der Naturschutz möglichst reduziert werden. Die Talstation soll aus technischen Gründen und um die Eingriffe in die Baumstrukturen zu reduzieren als Kombinationsbauwerk aus Seilbahnstation und Parkhaus errichtet werden. Unter Beachtung der in Konflikt stehenden Fachbelange verursacht die Errichtung der Talstation auf dem Parkplatz am Boettingerweg die geringsten Eingriffe. Alle übrigen in der näheren Umgebung zur Verfügung stehenden Parkplätze sind zu weit von der geplanten Seilbahn entfernt, zu klein oder es besteht entgegenstehendes Planungsrecht sowie Baulasten. Die Errichtung des Parkhauses kommt folglich auf den anderen Parkplatzflächen nicht in Frage oder sie können lediglich als Rückfallebene dienen.

Für die Errichtung des Kombinationsbauwerkes müssen vier Linden aus der geschützten Allee am Boettingerweg gefällt werden. Eine Verschiebung der Seilbahnstation zugunsten des Erhalts der Linden hätte zur Folge, dass ein größerer Eingriff in den Altbaumbestand im Zoo erforderlich würde sowie an Bestandsgebäuden im Zoo zusätzliche Brandschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssten.

Die vorliegende Seilbahnplanung stellt demnach die Variante dar, welche die geringsten Eingriffe in die betroffenen Fachbelange auslöst und folglich im Zuge des Bauleitplanverfahrens planungsrechtlich ermöglicht werden soll.