



Stellungnahme zum Verfahren:

**BPlan 1257
BUGA 3 / Talstation und Seilbahn &
169. Änderung des FNP**

(gem. § 4 Abs. 1 BauGB)

NABU Stadtverband Wuppertal e.V.

Postfach 21 01 14

42351 Wuppertal

beteiligung@nabu-wuppertal.de

Stand: 28.02.2025

Inhaltsverzeichnis

0. Zusammenfassung.....	3
1. Formalia.....	6
1.1 Erforderlichkeit und Planrechtfertigung.....	6
1.1.1 Verkehrsbedarfsplanung.....	7
1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	8
1.3 Variantenprüfung.....	9
1.3.1 Herstellerabhängigkeit.....	9
1.4 Öffentlichkeitsbeteiligung.....	9
2. Nachhaltigkeit, Mobilität und Ressourcennutzung.....	10
2.1 Klima / Klimawirkung.....	10
2.2 Verkehrsgutachten.....	12
2.3 Ökobilanz / Energiebedarfe.....	13
2.4 Nachnutzung.....	14
3. Schutzgüter.....	15
3.1 Mensch.....	15
3.1.1 Störfallgutachten.....	15
3.1.2 Lärm.....	15
3.1.3 Barrierefreiheit.....	16
3.1.4 Naherholung.....	16
3.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.....	17
3.2.1 Artenschutzprüfung.....	17
3.2.2 Baumfällungen geschützter Alleeen (§ 29 BNatSchG bzw. § 41 LNatSchG).....	18
3.2.3 Schutzwürdige Biotope.....	18
3.2.4 Biotopverbundflächen.....	19
3.2.5 Naturdenkmale.....	19
3.2.6 Schattenwurfgutachten.....	19
3.3 Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft.....	20
3.3.1 Landschaftsschutz.....	20
3.3.2 Landschaftsbild.....	22
3.3.3 Boden- und Wasser:.....	23
3.3.3.1 Baugrunduntersuchung.....	24
3.3.3.2 Grundwasser.....	24
3.3.3.3 Entwässerung.....	25
3.3.3.4 Hochwasser und Starkregen.....	25
3.4 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	25
3.4.1 Denkmalschutz.....	25
3.4.2 Städtebauliche Integration.....	26
3.5 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.....	26
4. Raumplanung.....	26
4.1 Landesentwicklungsplan.....	26
4.2 Regionalplan.....	28
4.3 Flächennutzungsplan.....	30
5. Kompensation und Eingriffsausgleich.....	30

0. Zusammenfassung

Der Bebauungsplan 1257, Seilbahn im Rahmen der BUGA 2031, wirft erhebliche Fragen zur **Planrechtfertigung**, zur **ökologischen und naturschutzfachlichen Verträglichkeit**, der **städtebaulichen Integration** und der **rechtlichen Zulässigkeit** auf.

Fehlende Planrechtfertigung & Verkehrsbedarfsplanung

Für die Seilbahn besteht kein nachgewiesener verkehrlicher Bedarf. Weder der Wuppertaler Nahverkehrsplan noch das Mobilitätskonzept sehen eine Anbindung der Königshöhe als erforderlich an. Die geplante Verbindung dient primär touristischen Zwecken und ist auf die sechs Monate der BUGA ausgelegt. Eine dauerhaft nachhaltige Nachnutzung ist fraglich.

Umweltverträglichkeit & Nachhaltigkeit

Das Vorhaben tangiert zahlreiche Schutzgüter:

- Die Königshöhe/Kiesberg ist ein wichtiger Kaltluftentstehungsraum für das Stadtklima. Ein Eingriff in diese Strukturen kann klimatische Auswirkungen auf Elberfeld und Vohwinkel haben.
- Die Seilbahntrasse und deren Stationierungen verlaufen innerhalb geschützter Biotop-, Biotopverbundflächen, Landschaftsschutz und wertvolle erhaltenswerte Waldbereiche.
- Der Flächenverbrauch und die Versiegelung durch Tal-, Mittel- und Bergstation sowie das 7-stöckige Parkhaus stehen im Widerspruch zu den Zielen einer nachhaltigen BUGA.
- Eine belastbare Ökobilanz fehlt, wie in allen bisherigen BUGA-Verfahren. Die Errichtung der Seilbahn und der zugehörigen Infrastruktur erfordert immense Ressourcen (Stahlbeton, Energiebedarf im Betrieb), deren Umweltfolgen bislang nicht bewertet wurden.

Städtebauliche Integration & Denkmalschutz

Die Tal- und Mittelstation liegen im Bereich der Denkmalschutzsatzung des Zooviertels und des Zoos. Der Schutz des historischen Stadtbilds ist hier klar definiert. Moderne Seilbahntechnik, hohe Stützen und die geplante Talstation mit Parkhaus fügen sich nicht in das geschützte Stadtbild ein und beeinträchtigen Sichtachsen.

Nachnutzung & langfristige Perspektive

Die BUGA 2031 dauert nur sechs Monate. Danach bleibt eine überdimensionierte Infrastruktur, deren sinnvolle Nutzung nicht sichergestellt ist und deutliche Überkapazitäten¹ aufweisen wird. Alternativen – wie flexible, weiter nutzbare Bus-Shuttle-Lösungen – wurden bisher zwar mitgedacht², aber im vorliegenden Vorhaben nicht ernsthaft geprüft.

1 Die Besucherzahlen auf der Königshöhe werden an einem normalen Werktag mit 4.000-6.000 geschätzt. Vgl. 3. Machbarkeitsstudie, Konkretisierung, S. 35

Eine Beförderungskapazität der Seilbahn, analog der Seilbahn in Mannheim (2.800 P/h/R), wird maximal an einem Peak-Day (33.000 Besucher) bei insg. 2,2 Millionen Besuchen der BUGA ausgeschöpft und 12h Betriebsdauer ausgeschöpft (33.000 / 12 = 2.750)

2 Die 3. Machbarkeitsstudie formuliert sogar eigene Konkurrenz in Form einer „3. Variante“: „Für Besucher*innen, die die Seilbahn nicht nutzen möchten, ist als alternatives Angebot ein Shuttle vorgesehen“, abd.

Fazit

Die Planung der Seilbahn ist **weder städtebaulich, ökologisch noch verkehrlich sinnvoll**. Die Eingriffe in **Denkmalschutz, Natur und Stadtklima** stehen in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen einer rein touristischen Verbindung.

Das Vorhaben ist in seiner jetzigen Form **nicht genehmigungsfähig**. Es bedarf einer grundlegenden Überarbeitung, einer vollständigen Alternativenprüfung und einer seriösen Berücksichtigung von **Klima-, Umwelt- und Denkmalschutzaspekten**.

Inwiefern das Versprechen einer **nachhaltigen BUGA** im Kontext des geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekts „Seilbahn“ eingehalten wird verdeutlicht aus unserer Sicht am Ehesten die Begründung zum Klimacheck der Beschlussvorlage VO/1132/23 (Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan 1292 - BUGA 1 / Tesche):

„Die Bundesgartenschau soll jedoch im Sinne der Nachhaltigkeit geplant und ausgerichtet werden, weshalb dauerhaft mit keinen negativen Auswirkungen zu rechnen ist.“³

3 <https://ris.wuppertal.de/vo0050.asp?kvonr=30905>, abgerufen am 28.02.2025

1. Formalia

Vorbetrachtung und grundlegende Anforderungen an die Planung, Planrechtfertigung und den Einbezug in bestehende Gutachten.

1.1 Erforderlichkeit und Planrechtfertigung

Für das Vorhaben BUGA-Seilbahn ist weder ein gesetzlicher Bedarf⁴ noch eine städteplanerische Konzeption⁵ festzustellen. In diesem Sinne ist die Planrechtfertigung, wie bereits beim Projekt Seilbahn-2025, „individuell im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen“⁶.

Entsprechend dem *Leitfaden für die Implementierung von Seilbahnen in deutschen Städten als Bestandteil des ÖPNV*⁷ und dem Handlungsleitfaden *Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr*⁸ des BMDV kommen die Einsatzbereiche Entlasten, Verlängern, Verkehrsnetze schaffen, Überbrücken, Lücken schließen und/oder Verbinden in Frage. Keiner der genannten Einsatzbereiche, außer ggf. Überbrücken werden als planrechtfertigend gesehen. Die Überbrückung des Bereichs zwischen Zoo und Königshöhe/Kiesberg ist jedoch vernünftigerweise, außer im touristischen Sinne, nicht geboten. Weder der Wuppertaler Nahverkehrsplan noch das Mobilitätskonzept sehen eine Anbindung der Königshöhe als erforderlich an oder artikulieren hier einen fehlenden Lückenschluss.

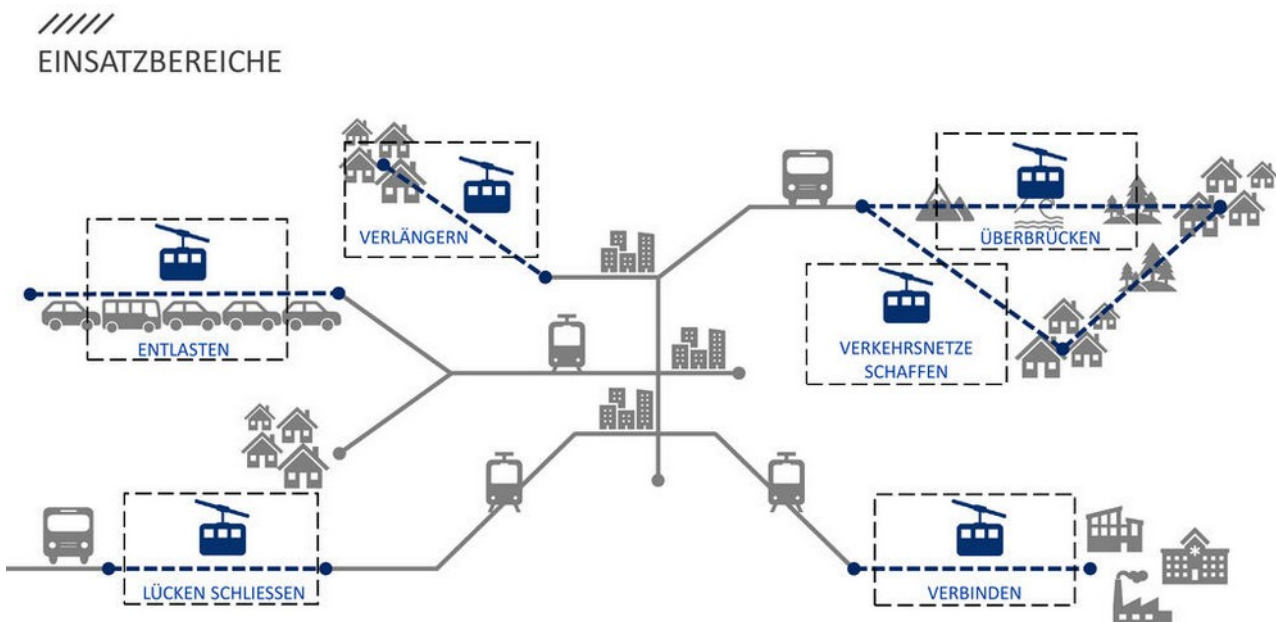


Abb. 1: Quelle: *Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr - Handlungsleitfaden für Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verbände – von der Projektidee über Planung und Bau bis zum Betrieb (a.a.O.)*

4 Verkehrsbedarfsplanung auf Bundes- oder Landesebene

5 Mobilitätskonzept, Nahverkehrsplan, etc. die sämtlich für Wuppertal vorliegen

6 Stadt Wuppertal – Projekt „Seilbahn“ Rechtliche Stellungnahme (https://www.wuppertal.de/pdf/Anlage_01_Rechtliche_Stellungnahme.pdf), abgerufen am 25.02.2025

7 https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/implementierung-seilbahnen-oepnv.pdf?__blob=publication-File, abgerufen am 25.02.2025

8 https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/leitfaden-urbane-seilbahnen-im-oeffentlichen-nahverkehr.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 25.02.2025

Ein „Bedarf“ ergibt sich erst in touristischer Zusammenschau mit der Hängebrücke im Rahmen der 6-monatigen BUGA. Ein Bedarf also, der nur zeitlich begrenzt geschaffen wird bzw. besteht. Gleichfalls ergibt sich aus unserer Sicht kein langfristiger Bedarf nach einem, sich nicht einfügenden, 7-stöckigem Parkhaus mit 450 Parkplätzen im Bereich des denkmalgeschützten Zooviertels. Auch nicht, um die Topographie des Zoos besucherfreundlich zu erschließen.

Im fachplanungsrechtlichen Sinne ist ein Vorhaben dann erforderlich, wenn es „**vernünftigerweise geboten**“⁹ ist. Als Rechtfertigungstatbestände gelten hier u.a.:

- Verbesserung der (überregionalen) Verkehrsverbindungen,
- verkehrsmäßige Erschließung von Gebieten,
- Beseitigung von Gefahrenstellen,
- Entlastung innerörtlicher Verkehrsverhältnisse,
- Erhaltung, Verbesserung des Verkehrsflusses,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Schaffung eines mehrgliedrigen Verkehrssystems,
- Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs im Verhältnis zum Individualverkehr, etwa durch Verkürzung der Transportzeiten,
- Anhebung des Beförderungskomforts durch Planfeststellung einer Schnellbahntrasse.

Keiner dieser Tatbestände wird hier gesehen, weshalb die grundlegende Erforderlichkeit einer Seilbahn von hier aus negiert wird.

1.1.1 Verkehrsbedarfsplanung

Zwar sind Städte und Gemeinden durchaus berechtigt, auch eine eigene Verkehrspolitik zu betreiben. Die Aufnahme der Seilbahn in die *verkehrlichen Bedarfspläne des Landes NRW*¹⁰ mit gleichzeitiger Streichung des Seilbahn-Neubaus Wuppertal Hauptbahnhof – Küllenhahn zeigt aber, dass hier durchaus das Ziel und Anliegen einer urbanen ÖPNV-Verbindung verfolgt wird, die einen verkehrlichen Bedarf zur Einbindung der Seilbahnverbindung Zoo - Königshöhe in das ÖPNV-Netz des Landes NRW sieht.

laufende Nummerierung	Maßnahmetitel	Lage der Maßnahme	Maßnahmen-typ	Anmeldende Behörde bzw. Organisation	Prägnante Beschreibung der Maßnahme / Kommentar, Anmerkung bzw. kurze Stellungnahme der Gebietskörperschaften	Planungsstand
42	Seilbahn im Rahmen der BUGA über den Zoo zur Königshöhe	Zoo-Königshöhe	Neubau	Stadt Wuppertal	Stadt Wuppertal: Im Rahmen der Bundesgartenschau ist eine Seilbahn über den Zoo zur Königshöhe vorgesehen. Details und eine mögliche Rolle im ÖPNV sind noch in Abstimmung. Es soll sich um eine Einseilumlaufbahn von ca. 1 km Länge handeln. Es ist eine Zwischenstation vorgesehen. Max. 2.000/1.100 Personen pro Richtung bei Maximalgeschwindigkeit von 4,0 m/s, Fahrzeit ca. 3 bis 2,5 Minuten, Berg- und Talstation Automatisierung denkbar	

Abb. 2: ÖSPV-Maßnahmen und Maßnahmen sonstiger spurgebundener Ortssysteme - [Anlage 1](#)

9 „Ein Vorhaben ist nur dann zulässig, wenn es gerechtfertigt ist. Nach der Rechtsprechung des BVerwG ist dies dann der Fall, wenn das Vorhaben am Maßstab des Ziels des jeweiligen Fachplanungsrechts "vernünftigerweise" geboten ist. Die das Vorhaben rechtfertigenden Gründe ergeben sich aus den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts.“ (https://www.haufe.de/recht/deutsches-anwalt-office-premium/33-planfeststellungsrecht-4-planrechtfertigung_idesk_PI17574_HI14747322.html), abgerufen am 25.02.2025.

10 https://www.regionalrat-duesseldorf.nrw.de/vorgang/?_id=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZxtKr8K5oJ3-yuSQdmv7_vA, Sitzung des Regionalrats Düsseldorf v. 19.09.2024, abgerufen am 25.02.2025

Initiale Maßnahmen, die gestrichen werden					
56	Neubau Seilbahn Wuppertal	Wuppertal Hauptbahnhof - Universität - Küllenhahn	Neubau	Initialer Maßnahmen-vorschlag	Neubau einer innerstädtischen Seilbahn, Typ Dreiseil-Umlaufbahn (3-S), mit einer Kapazität von 3.500 P/h und Richtung Talstation Wuppertal Hauptbahnhof mit Verknüpfung von/nach SPNV, Schwebebahn, Busbahnhof und Innenstadt, Mittelstation Universität mit Erschließung des Hauptcampus, Bergstation Küllenhahn mit Verknüpfung von/nach Busbahnhof, Quartiere Küllenhahn und Hahnerberg sowie gesamte Südhöhen Wuppertals
				Stadt Wuppertal	Stadt Wuppertal: Gemäß VO/0571/19 wurden laut Ratbeschluss die Planungen zur Seilbahn eingestellt. Daher wird um Streichung im ÖPNV-Bedarfsplan gebeten.

Abb. 3: ebd.

Ein solcher Bedarfsanmeldung müsste aber, wie am Beispiel der Seilbahnplanungen in Bonn¹¹ zu sehen, eine **standardisierte Bewertung** vorausgehen¹², die bislang nicht erfolgt ist. Eine Machbarkeitsstudie ist hier keine plausible Planungsgrundlage bzw. Planrechtfertigung, sondern ein erster Schritt.

1.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Laut Kurzbegründung zum Verfahren ist geplant, nicht von § 3 Abs. 4 SeilbG (planfeststellungser-setzender Bebauungsplan) Gebrauch zu machen, sondern ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Entsprechend § 3 Abs. 1 SeilbG NRW ist nach Anlage 1 Nr. 6 UVPG NRW hierfür die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich¹³.

Die Durchführung dieser Vorprüfung wird von hier aus, auch bei vorab erfolgreicher Fachplanung im Rahmen einer Bebauungsplanung, als zwingende Voraussetzung gesehen.

Die notwendige Tiefe des Untersuchungsrahmens zur Umweltprüfung muss sich, auch in dessen späteren Abwägung, an diesem Maßstab messen lassen. Eine vollständige Betrachtung der entsprechenden Schutzgüter:

- Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern,

ist notwendig.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt des Verfahrens ist zu erwarten, dass die zu erstellenden Antragsunterlagen und die aufzustellende Bauplanung den Anforderungen des § 73 Abs. 1 S. 2 VwVfG NRW genügen und die zuständige Planfeststellungsbehörde in den Vorgesprächen und ihrem Schreiben vom 14.11.2024 noch nicht zu verbindlichen Vorfestlegungen gelangt ist, sondern eine unabhängige

11 <https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/seilbahn/inhaltsseiten/downloads-zum-thema-seilbahn.-php>, abgerufen am 25.02.2025

12 „Eine Standardisierte Bewertung beantwortet zum einem die bedeutsame Frage, ob ein Projekt volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Volkswirtschaftlich sinnvoll bedeutet: Kosten und Nutzen eines Projekts werden für die Allgemeinheit betrachtet – also nicht nur die Folgen für einzelne Gruppen wie Anwohner*innen oder Pendler*innen, sondern z. B. auch Umweltfolgen, die alle betreffen. Zum anderen ist die Standardisierte Bewertung Grundlage dafür, dass die Stadt Bonn Fördermittel von Land und Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Finanzierung der Infrastruktur beantragen kann.“ (<https://www.bonn.de/themen-entdecken/verkehr-mobilitaet/seilbahn/inhaltsseiten/zur-planung-und-deren-ablauf-.php>), abgerufen am 25.02.2025

13 https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/anlage_3.html, abgerufen am 25.02.2025

und unvoreingenommene Prüfung im förmlichen Verfahren gewährleistet bleibt. (vgl. BVerwG, Urt. v. 03.03.2011 – 9 A 8/10, Rn. 25 bei juris)¹⁴

1.3 Variantenprüfung

Ein wesentlicher Bestandteil der fachplanerischen Abwägungsentscheidung ist 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 lässt.

Zwar benennt die Kurzbegründung Alternativstandorte für die Talstation (Schwebebahnstation, Stadion, Parkplatz) und auch die Mittelstation, eine Variantenprüfung im Sinne einer anderen technischen Ausführung fehlt jedoch.

Hier sehen wir durchaus verschiedene Alternativen zu einer Seilbahn, die im Rahmen der Abwägung einbezogen werden müssen.

Insbesondere aufgrund der, bereits in der Kurzbegründung genannten, bestehenden Ausschlussgründe aufgrund der §§ 34 und 35 BauGB und der wiederholten Zusage in den Machbarkeitsstudien zur BUGA, auf zusätzliche Parkplätze mittels intelligenter Parkleitsysteme im Sinne der Nachhaltigkeit zu verzichten, sehen wir besondere Anforderungen an die Variantenoffenheit gestellt.

Weiter sollten Varianten, auch in anderer technischer Ausführung im Sinne eines Systemvergleichs, im Hinblick auf ökologische und städtebauliche Kriterien ausreichend berücksichtigt und gegeneinander abgewogen werden.

1.3.1 Herstellerabhängigkeit

Eine vertiefte Planung für das Planfeststellungsverfahren muss gemeinsam mit einem vorher ausgewählten Seilbahn-Hersteller betrieben werden. Jeder ausgewählte Seilbahn-Typ ist anders – entsprechend müssen die bisherigen Pläne leicht daran angepasst werden. Erst nach diesen Untersuchungen und dem Einfluss dieser auf die Detailplanung kann das Projekt der Bezirksregierung Düsseldorf zur Genehmigung vorgelegt werden.

Hierbei ist zwingend folgendes mitzudenken:

Laut bisherigen Ergebnissen der Machbarkeitsstudien wird der Betreiber der Seilbahn auch Betreiber der Hängebrücke. Insofern ist die Wahl des Herstellers eingeschränkt und maßgeblich bestimmt von dessen Investitionswillen und Bereitschaft zur Betriebsübernahme beider technischer Anlagen¹⁵.

1.4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Noch vor Antragseinreichung bei der Bezirksregierung ist eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 25 Abs. 3 VwVfG NRW durchzuführen und wird spätestens zu diesem Zeitpunkt auch von uns erwartet.

¹⁴ Vgl. hierzu auch die Rechtliche Stellungnahme zum Projekt „Seilbahn“ von Baumeister Anwälte, 2016, a.a.O.

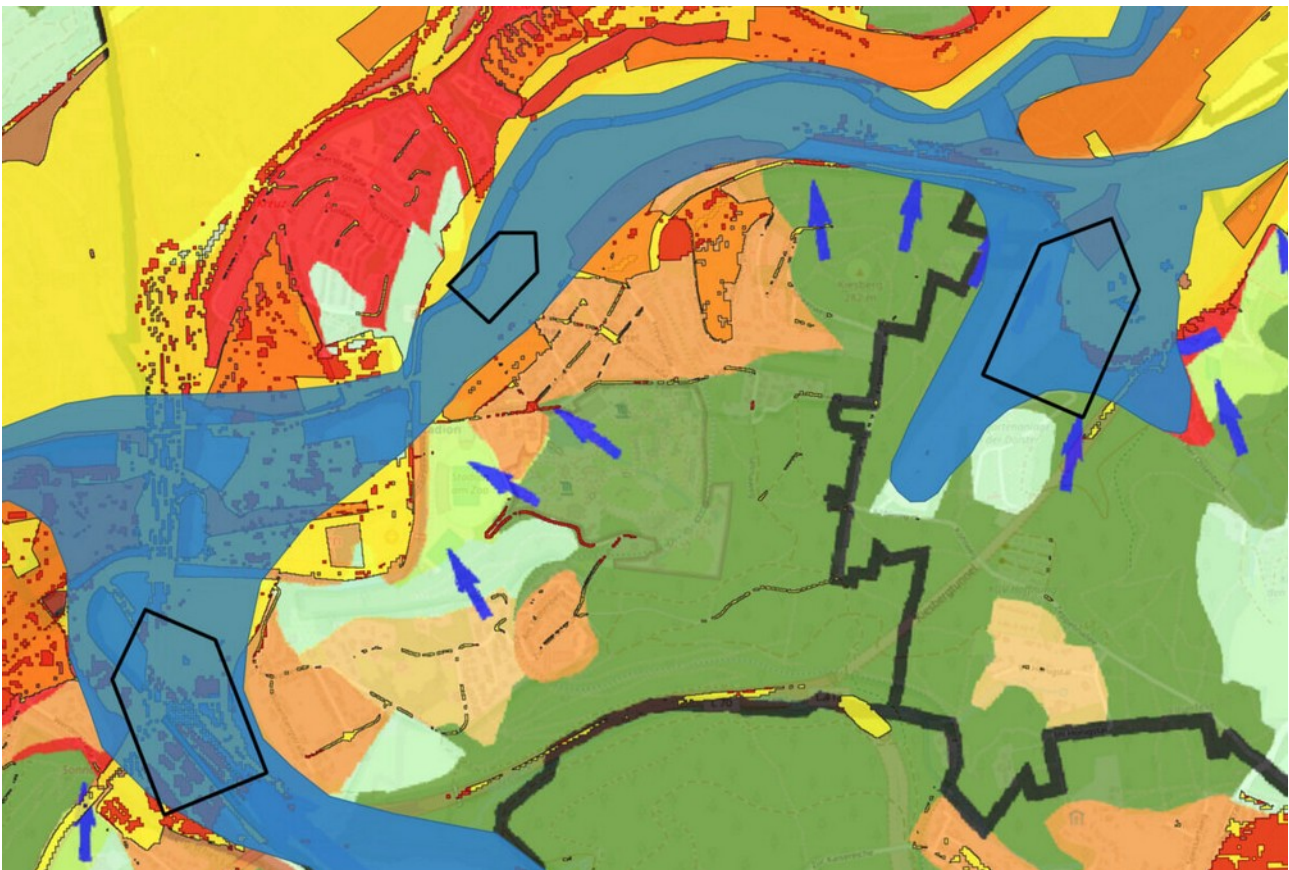
¹⁵ Die Hängebrücke wird indes im Besitz und der (Kosten-)Verantwortung der Stadt Wuppertal verbleiben. Siehe hierzu auch unsere Stellungnahme zum Verfahren 1294 BUGA 2 Hängebrücke: https://www.nabu-wuppertal.de/app/download/18421868496/STN-1294-BUGA+2_H%C3%A4ngebr%C3%BCcke_web.pdf?t=1739213114 (PDF)

Auch der *Handlungsleitfaden Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr*¹⁶ bestätigt die Relevanz einer frühen und umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung und gibt hierzu „Best Practice“ Beispiele. Information und Partizipation sind hiernach „*zwingend erforderlich*“.¹⁷

Ein Einbezug der Wuppertaler Bürger wurde im gesamten Verlauf der BUGA-Planungen zugesagt. Interessant und äußerst bedauerlich ist in diesem Zusammenhang festzustellen, dass die Bebauungsplanverfahren zur Hängebrücke und zur Seilbahn bislang nicht auf dem öffentlichen Portal¹⁸ der Stadt publiziert werden. Gleichfalls werden wichtige Ergänzungen, wie naturschutzfachliche Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde nicht transparent veröffentlicht und müssen, für alle Seiten mühsam, im Rahmen von Anfragen nach dem Umweltinformationsgesetz angefragt werden, anstatt diese direkt mit öffentlich zu stellen. Der NABU Wuppertal ist der Meinung: hier geht mehr!

2. Nachhaltigkeit, Mobilität und Ressourcennutzung

2.1 Klima / Klimawirkung



gAbb. 4: Handlungskarte Klima, Gutachten "Hitze in der Stadt", K.Plan
Quelle: Maptal https://maptal.github.io/Klima_Wuppertal/

Die Königshöhe und der Kiesberg haben wichtige klimatische und lufthygienische Funktion. Sie sind wichtiger Ort der Kaltluftentstehung und des Kaltluftabflusses.

16 a.a.O.

17 s. zur Vertiefung auch den [Leitfaden für eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung](#) (PDF) der Bezirksregierungen, abgerufen am 27.02.2025

18 <https://www.wuppertal.de/bebauungsplaene>, abgerufen am 25.02.2025

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 in Form eines **Klimagutachtens**, mit Blick über den Geltungsbereich hinaus, unter Einbezug aktueller Gutachten und Klimadaten zu erfolgen.

Eventuelle Klimaanpassungsmaßnahmen sind mit den weiteren Schutzgütern, Satzungen und Raumwiderständen in Einklang zu bringen.

Bereits 1999 wurden durch Simulationsmodelle Kaltluftströmungsgeschwindigkeit und die Kaltluftvolumenstromdichte im gesamten Stadtgebiet für verschiedene Zeiträume dargestellt. Hier zeigt sich bereits schon die besondere Bedeutung des Bereichs Kiesberg/Königshöhe aus klimatologischer Sicht für die Stadtteile Elberfeld und Vohwinkel.¹⁹

Mit den neueren Gutachten *BESTKLIMA*²⁰ (2017) und *Hitze in der Stadt*²¹ (2019) existieren mittlerweile deutlich aktuellere und präzisere Modelle²² für Wuppertal. Diese werden bislang immer noch nicht standardmäßig in Bebauungsplanverfahren verwendet.

Hier besteht seitens des NABU-Wuppertal abseits dieser Stellungnahme die Forderung, diese aktuelleren Klimadaten in zukünftigen Verfahren und Vorhaben mit zum Standard zu machen. Als Mitglied im Klimabeirat befürworten wir mindestens die vom Rat der Stadt abgelehnte Vorlage „Leitbild, Planungsgrundsätze und Leitsätze für ein klimaangepasstes und klimaschutzgerechtes Wuppertal“²³.

Wie der Abbildung 4 zu entnehmen ist, besteht für weite Teile des Zooviertels ein Hitzebelastungsgebiet mit hoher Bevölkerungsdichte (orange).

Entsprechend der Planhinweiskarte Klima (Abb. 6) zeigen die roten Gebiete Flächen mit mittleren bis hohen thermischen Belastungen. Hier fordert die Planhinweiskarte aufgrund der „hohen klimatisch-lufthy-

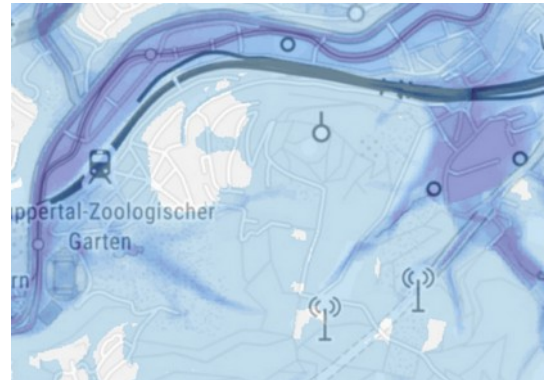


Abb. 5: Kaltluftmodellierung
Quelle: [BESTKLIMA](#), PDF)

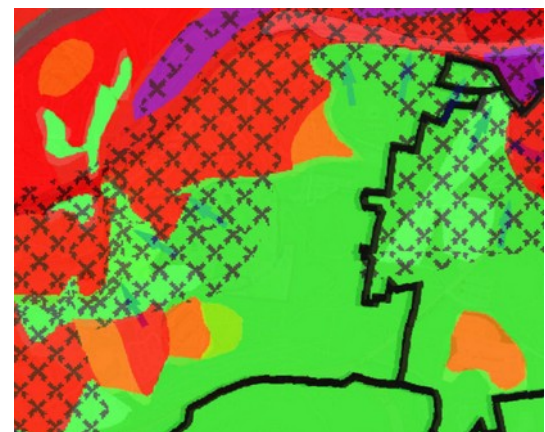


Abb. 6: Planhinweise Klima
Quelle: [Maptal https://maptal.github.io/Klima_Wuppertal/](https://maptal.github.io/Klima_Wuppertal/)

19 Vgl. Landschaftsplan Wuppertal-West

20 <https://www.wuppertal.de/microsite/klimaschutz/klimawandel-und-klimaanpassung/weitere-inhalte-klimawandel-klimaanpassung/bestklima-klimaanpassung-im-bergischen-staedtedreieck.php>, abgerufen am 26.02.2025

21 https://ris.wuppertal.de/vo0050.asp?_kvonr=22278, abgerufen am 26.02.2025

22 Die GIS-Daten zum Gutachten *Hitze in der Stadt* des Büros K.Plan wurden von uns im Rahmen des Umweltinformationsgesetzes und des Geodatenzugangsgesetzes bei der Stadt Wuppertal angefragt und als GIS-Daten zur Verfügung gestellt: <https://fragenstaat.de/a/325322>

Diese wurden im Kartenprojekt [Maptal](#) des Autors visualisiert. Die Stadt Wuppertal hat hier dann erfreulicherweise nachgezogen: <https://www.wuppertal.de/microsite/geoportal/topicmaps/contentseiten/hitzebelastungskarte.php>, abgerufen am 26.02.2025

23 [VO/1152/24](#), abgerufen am 26.02.2025

gischen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen bei Planungen klimatisch-lufthygienische **Fachgutachten**²⁴.

Die „gekreuzte“ Fläche stellt Bereiche mit besonderen Funktionen für das Stadtklima dar. „Nutzungsintensivierungen sind nicht zulässig; bei Planungen sind klimatisch-lufthygienische **Fachgutachten** erforderlich.“

2.2 Verkehrsgutachten

Die Schaffung eines mindestens 7-stöckigen Parkhauses mit 450 Stellplätzen und entsprechender Zufahrt unterhalb der Talstation wird immensen zusätzlichen Verkehr initiieren. Dies zum einen während der BUGA, aber auch danach. Ein Parkraumkonzept für das Zooviertel wäre angeraten.

Hier ist ein umfangreiches **Verkehrsgutachten** zur Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Umgebung, insbesondere auch in Bezug auf den Zustrom von Besuchern zur Seilbahn und die daraus resultierenden Verkehrsströme und -belastungen aufzustellen.

Dies muss die verkehrliche Erschließung als notwendige Voraussetzung und die entsprechende zusätzliche Lärm- und Umweltbelastung in Form eines **Umweltgutachtens** mit untersuchen.

Dies, und das sei hier natürlich erwähnt, obgleich in Bezug auf die BUGA bislang immer damit geworben wurde, ohne die Schaffung zusätzlicher Parkräume- und -flächen auszukommen.

Das dies mittlerweile obsolet ist, zeigt das Parkhaus, die Diskussion um die Fläche „Buntenbecker Feld“ und die weiteren Suchräume für Parkplatzflächen (vgl. Abb. 7).

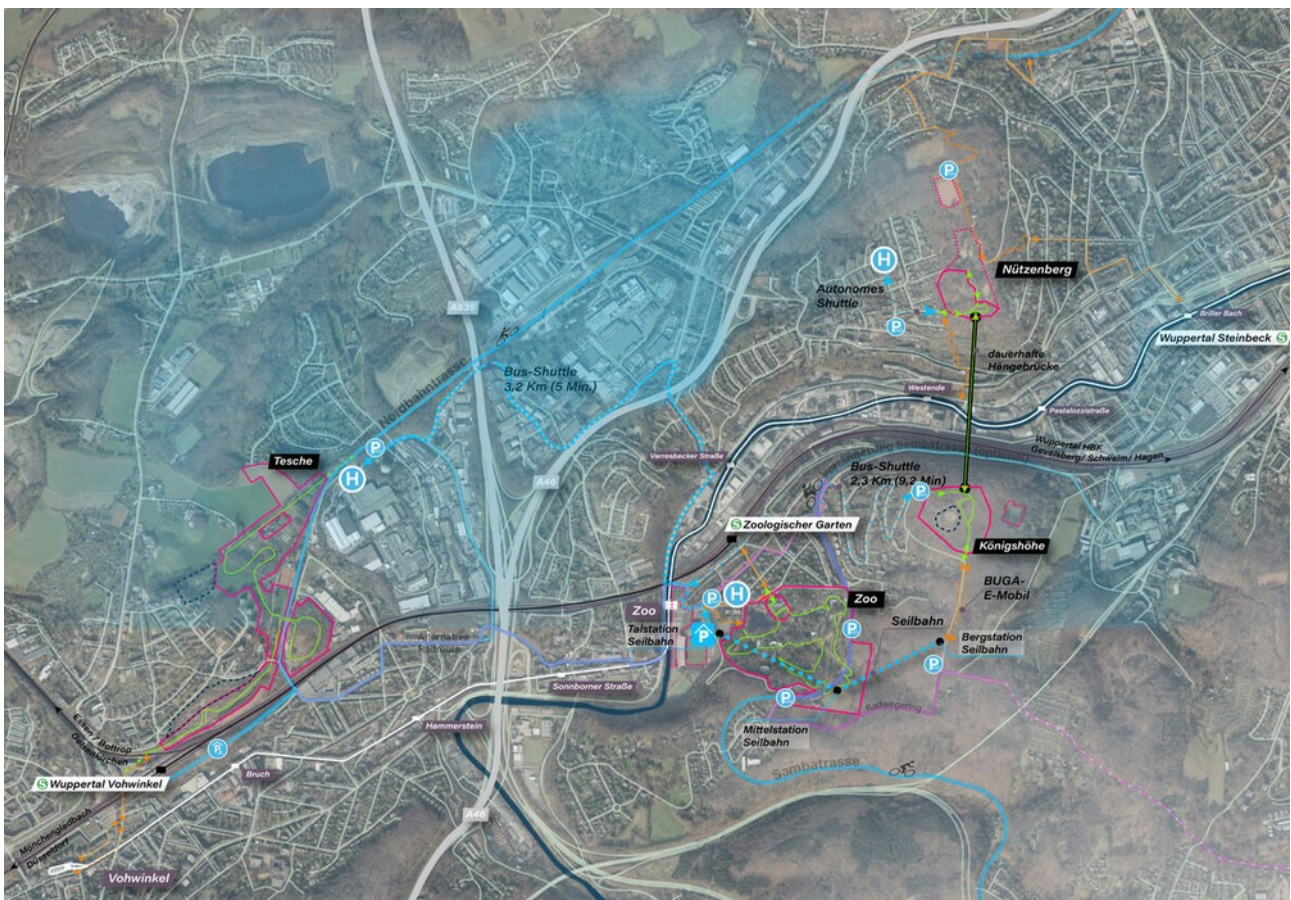


Abb. 7: Karte Mobilität - bläuliche Bereiche = Suchräume für potentielle temporäre Parkplatzflächen

Quelle: Ausschreibung Artenschutzprüfung (nicht öffentlich ;(

2.3 Ökobilanz / Energiebedarfe

Das Stichwort hier ist „Graue Energie“²⁵.

„Grundsätzlich gilt: um die Nachhaltigkeit eines Gebäudes zu beurteilen, sollten alle drei Phasen – Bau, Betrieb und Rückbau – berücksichtigt werden.“²⁶

Grobe, zugegeben, laienhafte Einschätzungen haben folgende Energiebedarfe ergeben:

Parkhaus (7 Stockwerke, Stahlbeton)

- Stahlbeton: ca. 1,5–2,0 GJ/m³
- Ein Parkhaus dieser Größe hat eine Grundfläche von ca. 2.000–3.000 m² und eine Höhe von etwa 20–25 m.
- Geschätztes Bauvolumen: 40.000–60.000 m³ Beton → 60.000–120.000 GJ
- Zusätzliche Materialien wie Stahl, Glas und Technik erhöhen diesen Wert.

Seilbahnstationen (Tal-, Mittel-, Bergstation)

- Grundfläche je 500–1.000 m² mit Tragstrukturen, Technikräumen etc.
- Beton, Stahl und Seilbahntechnik: geschätzt 20.000–40.000 GJ
- **Seile und Stützen**
- Je nach Länge der Strecke ca. 5.000–20.000 GJ (die Länge wird mit ca. 1.000m angegeben)

Dies würde etwa 10.000–20.000 Tonnen CO₂, der Produktion von 2.000–4.000 E-Autos oder dem Jahresverbrauch von 5.000–10.000 Haushalten entsprechen.

Energiebedarf der Seilbahn

Angegeben werden die Anschlussleistungen (Spitzenleistung) der Talstation mit 450 kW, der Mittelstation mit 80 kW und der Bergstation mit 50 kW. Dies entspricht 1.125, 200 und 125 „Durchschnittshaushalten“ (etwa 3.500 kW) und damit in Summe 1.550 Haushalten.

Nun ist Spitzenleistung nicht der Durchschnittsverbrauch. Bei angenommenen 16h täglicher Betriebsdauer und einem Durchschnittsverbrauch der Talstation von 200 kW errechnet sich dies zu:

$200 \text{ kW} \times 16 \text{ h} \times 365 \text{ Tage} = \text{ca. } 1.168.000 \text{ kWh}$ (1,17 GWh pro Jahr) allein für die Talstation.

Dies entspricht einer PV-Anlage mit 1.500–2.000 kWp (Kilowatt-Peak) auf einer Fläche von ca. 10.000–15.000 m² PV-Modulen, also einer Fläche von 1–1,5 ha (etwa 1–2 Fußballfelder).

Der Energiebedarf der Seilbahnstationen ist demnach vergleichbar mit dem Stromverbrauch von 1.500–2.000 Haushalten pro Jahr und entspricht dem Dauerbetrieb von mehreren E-Bussen oder einer Straßenbahn.

Soweit diese nur als Grobabschätzung zu verstehenden Bedarfe zur Veranschaulichung.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle, dass in Bezug auf das Parkhaus mit 450 Stellplätzen, auch im Kontext verfügbarer Anschlussleistung der Stadtwerke, keinerlei Ladeinfrastruktur für E-Mobilität geplant ist!

²⁵ Als eine der „naheliegenden“ Erläuterungen: siehe Wuppertal Institut: <https://wupperinst.org/a/wi/a/s/ad/7671>, abgerufen am 26.02.2025

²⁶ <https://stiftung-baukulturerbe.de/was-ist-graue-energie-nachhaltigkeit-bei-gebaeuden>, abgerufen am 26.02.2025

Es ist deshalb aus unserer Sicht und im Sinne einer dauerhaft nachhaltigen und zukunftsfähigen BUGA unabdingbar, die **Ökobilanz** der Gebäude und Infrastruktur in Form einer Lebenszyklusanalyse (LCA) nach **DIN EN ISO 14040/44** zu erstellen und in das Verfahren einzubeziehen. Dies wäre entsprechend auch für die Hängebrücke erforderlich und wird auch, soweit uns bekannt, im Neubauvorhaben Lokschuppenareal nicht einbezogen.

Hier bieten sich zudem gängige Werkzeuge, wie die Datenbank *Umberto* oder auch die Schweizer Datenbank *ecoinvent* an, um bereits in der frühen Phase erste Einschätzungen zu erhalten.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang unbedingt auch der *Urban Mining Index*²⁷, der von Frau Dr. Rosen an der Universität Wuppertal entwickelt wurde.

Für die energetischen Betriebsbedarfe ist ein entsprechendes **Energie-Konzept** aufzustellen, welches vollständig auf erneuerbare Energien setzt und den zusätzlich entstehenden Bedarf²⁸ abdeckt. Dies wäre auch bei Alternativlösungen (Shuttle Busse, autonome Fahrzeuge, etc.) notwendig.

Ein Parkhaus in der heutigen Zeit vollständig ohne Ladeinfrastruktur zu denken, ist nicht nur rückwärtsgewandt, sondern gleichgültig, und entspricht weder unserem Anspruch an eine BUGA, noch den bisher formulierten Zielen und Ansprüchen der Stadt und der BUGA gGmbH.

2.4 Nachnutzung

Die BUGA wird für die 6 Monate ihrer Durchführung erhebliche Bedarfe generieren. Dies betrifft sowohl den An- und Abreiseverkehr, Parkflächen, Beförderungsleistung (ob nun Stetigförderer oder lohnenswerte Alternativen), etc.. Relevant ist aber auch die Betrachtung der Nachnutzung nach Abschluss der BUGA. Sicherlich werden hier Bedarfe für eine gewisse Zeit bestehen bleiben, wie es viele ehemalige BUGA, LAGA oder vergleichbare Areale zeigen.

Ob ausgerechnet eine Seilbahn, die auf eine Transportleistung zu Spitzenbesucheraufkommen im Rahmen der Durchführung der BUGA ausgelegt ist, diese auch im Nachgang noch zur Verfügung stellen muss, wird von hier aus deutlich bezweifelt.

Gerade Alternativlösungen (z.B. E-Busse o.ä.) hätten den entscheidenden Vorteil, hier flexibel im Stadtgebiet eingesetzt werden zu können, anstatt einen am alltäglichen Bedarf vorbeigehenden fixen Stetigförderer mit deutlichen Überkapazitäten zu erhalten. Dies ist wohl auch der Grund, weshalb Mannheim im Rahmen der BUGA eine bereits in Almere vorgenutzte Seilbahn ebenfalls temporär wiederverwendet hat.

Entsprechend ist ein **Nachnutzungskonzept** in die Planung und die Alternativenprüfung zwingend mit einzubeziehen.

27 <https://urban-mining-index.de>, abgerufen am 26.02.2025. Vorgestellt u.a. im Rahmen der Fachtagung Circular Economy im Bausektor, veranstaltet vom NABU NRW zusammen mit dem Verband der Bau- und Rohstoffindustrie (vero) und dem Wuppertal Institut unter Beteiligung u.a. von Umweltminister Krischer: <https://nrw.nabu.de/news/2025/35898.html>, abgerufen am 26.02.2025

28 Hier ist v.a. auf Photovoltaik zu setzen, die vornehmlich auf bereits versiegelter Fläche installiert wird. Solange das Standortkonzept Freiflächen-PV der Stadt Wuppertal die darin liegenden Chancen nicht aufnimmt. S. [Pressemitteilung](#) aus 09/24:, die entsprechenden [Stellungnahme](#) (PDF), gemeinsam mit dem BUND KG-Wuppertal, und das zugehörige [Positionspapier](#) (PDF) aus 09/23. Weitere: Positionspapier „[Freiflächenphotovoltaik naturverträglich ausbauen](#)“ (PDF, Mai 2022) & Standpunktepapier [Solarparks und Biodiversität](#) (PDF, Januar 2025)

3. Schutzgüter

3.1 Mensch

3.1.1 Störfallgutachten

Im Kontext der Nähe zur Fa. Bayer ist ein **Störfallgutachten** erforderlich, um potenzielle Risiken und Sicherheitsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Seilbahnstation und dem Parkhaus zu beurteilen. Dies ist entsprechend auch bereits in der Kurzbegründung erwähnt.

3.1.2 Lärm

In Bezug auf dieses Schutzgut fordern wir eine ausgiebiges Lärmschutzgutachten für:

die Seilbahn:

Angesichts der möglichen Lärmimmissionen durch den Betrieb der Seilbahn ist ein **Lärmgutachten** zwingend zu erstellen, um die Lärmintensität und die Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete und Naturräume zu bewerten.

Insbesondere aufgrund der geplanten baulichen Integration der Tal- und Mittelstation in mehrstöckige Bauwerke sind im Bezug auf Schallimmissionen besondere Vorkehrungen zu treffen.

Schallquellen aus dem Seilbahnbetrieb (Körperschall) werden über das Stationsfundament auch in den Boden eingeleitet. Je nach Abstand und Beschaffenheit des Bodens können diese Schallwellen auch auf nebenstehende Gebäude übertragen werden. In diesem Fall besteht die Notwendigkeit, das Seilbahnfundament z. B. mit Platten zur Schwingungsisolierung zu ummanteln und somit einer Übertragung auf die Nachbarbebauung zu unterbinden.

Bei der Gebäudeplanung ist es wichtig, eine eventuell integrierte Seilbahnstation zur Vermeidung einer Übertragung von Vibrationen bautechnisch vom restlichen Gebäude zu entkoppeln. Sollten dennoch Anschlusspunkte vorgesehen werden (z. B. Anschlusskonsolen am Stationssteher für Zwischendecken), so sind diese durch entsprechend ausgelegte Lager zur Schwingungsisolierung zu dämpfen.²⁹

Wir sehen hier, analog zur temporären BUGA-Seilbahn in Mannheim und aufgrund der Betroffenheit des Zoos, der touristischen Genese der Seilbahn und der Verortung in einen relevanten Naherholungsraum die Anwendung der *Freizeitlärmrichtlinie NRW* und deren strengere Maßstäbe im Gegensatz zur *TA Lärm* als unbedingt erforderlich an.

das Parkhaus:

Eine Beschränkung auf die Immissionen der Seilbahn allein genügt hier jedoch nicht. Im Zuge des geplanten 7-stöckigen Parkhauses wird es auch hier erforderlich sein, ein gesondertes Lärmgutachten zu erstellen, welches An- und Abfahrts sowie Parkverkehr untersucht.

den Besucherverkehr:

Im Weiteren wird eine entsprechende Untersuchung erforderlich, die die im Rahmen des Besucherstroms von den Zubringern (Schwebebahn, Shuttle-Busse, S-Bahn, etc.) entstehenden Lärm betrachtet.

²⁹ Weiteres zu Lärm siehe *Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr*, S. 56f, a.a.O.

Sämtliche hier geforderte Lärmgutachten sind natürlich entsprechend auch auf das Schutzgut „Tiere“, aufgrund der Betroffenheit des Zoos, zu erstellen!

die Bauphase:

Während der Bauphase ist selbstverständlich mit bautypischem Geräusch- und Vibrationsemissionen zu rechnen.

Diese(s) Gutachten muss/müssen zudem zwischen Bau-, Durchführungs- und Nachnutzungsphase differenzieren.

3.1.3 Barrierefreiheit

Ein Aspekt der Seilbahn soll, neben der touristischen Attraktion, die Überwindung topographischer Gegebenheiten im Zoo und der erleichterte Zugang „von oben“ sein.

Wir besuchen die BUGA mal gedanklich:

Ankunft mit Schwebbahn, S-Bahn oder Shuttle-Bus am Stadion. Nun muss der Fußweg bis zum Zoo bzw. der Seilbahn zurückgelegt werden. An der Seilbahn angekommen, werden wir in den mindestens 8. Stock transportiert, um dann an der Mittelstation wieder entsprechend nach unten befördert zu werden oder aber wir fahren bis zur Bergstation und begeben uns auf den Fußweg zur Hängebrücke.

All dies, inkl der Überwindung künstlich geschaffener Höhen, soll und muss barrierefrei ausgestaltet sein und werden. Ausfallzeiten von Fahrstühlen und Aufzügen müssen dabei ebenso mitgedacht werden, wie zu überbrückende Strecken.

Hier sollte bereits im Vorfeld und in der frühen Planungsphase in Form eines **Barrierefreiheits- und Teilhabeplans** inklusiv gedacht und geplant werden.

Nebenbetrachtung

Ein Hochleistungsaufzug befördert etwa 30 Personen pro Fahrt und benötigt etwa 40 Sekunden (inkl. Ein-/Ausstieg, Türen öffnen/schließen) für 8 Etagen. Dies entspricht maximal 90 Fahrten pro Stunde. Die BUGA-Seilbahn in Mannheim hatte eine Beförderungsleistung von 2.800 Personen pro Stunde und Richtung; demnach 5.600 Fahrgäste pro Stunde. Dies würde, im identischen Lastfall, mindestens 3-4 Hochleistungsaufzüge bzw. zusätzlicher Rolltreppenanlagen (max. 15m Höhendifferenz) mit Zwischenebenen bedürfen. Die obligatorische Treppenanlage für Notfälle und Sportliche kommt noch hinzu.

3.1.4 Naherholung

Wesentliche Bedeutung haben Zoo, Königshöhe und Kiesberg für die Naherholung. Ob hier ein Verlust oder Gewinn durch Seilbahn und Hängebrücke entstehen, darf für das Schutzgut Mensch und dessen Bedürfnisse nicht außen vor bleiben. Sicher ist, während der BUGA wird die Naherholung aufgrund Kostenpflicht deutlich eingeschränkt sein. Eine Betrachtung des Danach ist hier in der Planungsphase mit einzubeziehen und abzuwägen.

3.2 Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Vorbemerkung zu § 67 BNatSchG:

Die Voraussetzung für eine naturschutzfachliche Befreiung nach § 67 BNatSchG von Ge- und Verboten des Naturschutzgesetzes sind das **überwiegende öffentliche Interesse** sowie die **Atypik des Einzelfalls**. Im Falle des überwiegenden öffentlichen Interesses muss dieses plausibel dargelegt und entsprechend abgewogen werden³⁰. So ist „die Errichtung von baulichen Anlagen innerhalb von Schutzgebieten [...] kein atypischer Einzelfall, weil es gerade Zweck des Verbotes im Landschaftsplan oder der Verordnung ist, derartige Vorhaben auszuschließen (vgl. z. B. OVG Münster Beschluss vom 16.05.2023 – 7 A 2901/21)“³¹. In Bezug auf das öffentliche Interesse heißt es weiter: „Um eine Befreiung von den naturschutzrechtlichen Verboten zu rechtfertigen, darf das Vorhaben dem Gemeinwohl aber nicht nur irgendwie nützlich oder dienlich sein, sondern muss die Naturschutzinteressen überwiegen. [...] Im Rahmen der Abwägungsentscheidung [durch die Untere Naturschutzbehörde; Anm. d. Autors] müssen alle relevanten Aspekte berücksichtigt werden.“³²

Insofern sind Befreiungen zwar möglich, jedoch plausibel zu begründen, zu prüfen und sorgfältig abzuwägen. Hier müssen zwingend immer auch Alternativlösungen, im Sinne der Vermeidung, betrachtet und in Erwägung gezogen werden.

Die Erfahrung zeigt, dass hier oftmals nur auf Basis vorgelegter Unterlagen und Umweltprüfungen hin, zum Nachteil der Natur und entgegen § 67 BNatSchG, entschieden wird. Teilweise werden auch Gremienentscheidungen bereits als „öffentliches Interesse“ gewertet, gänzlich ohne hier abzuwägen oder zu prüfen.

Dies sei an dieser Stelle vorausgeschickt, auch, um sich für eine einheitliche und klare Linie im Kontext naturschutzfachlicher Befreiungen zum Schutz und Wohle der Natur zu bemühen, die leider oftmals nicht festzustellen ist.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass wenn „eine Schutzgebietsvorschrift nach Auffassung eines Verordnungs- oder Satzungsgebers einer dauerhaft oder häufig gewünschten Nutzung in einem Schutzgebiet entgegen (steht), so muss hier die Verordnung oder Satzung geändert werden.“³³

Dies betrifft schließlich insbesondere die entsprechend notwendigen Befreiungstatbestände von geschützten Landschaftsbestandteilen und Schutzgebietsausweisungen.

3.2.1 Artenschutzprüfung

Entsprechend den Anmerkungen in Anlage 3, *Ökologische Ersteinschätzung*³⁴ der Biologischen Station Mittlere Wupper ist diese in keiner Weise mit einer Artenschutzprüfung zu verwechseln.

30 Zu einer ausführlichen Betrachtung naturschutzfachlicher Befreiungen nach § 67 siehe [Rundschreiben 49](#) (PDF) des Landesbüro der Naturschutzverbände, S. 24ff

31 Rundschreiben 49, a.a.O., S. 25

32 Ebd., S. 26

33 Rundschreiben 49, a.a.O., S. 25

34 https://wunda-geoportal-docs.cismet.de/bplaene_dokumente/im_Verfahren/BPL_n1294_0_FB_TOEB_03-2024_Oekologische-Ersteinschaetzung.pdf, abgerufen am 25.02.2025

Dennoch werden hier bereits relevante Arten (insb. Avifauna & Fledertiere), aber auch Lebensraumtypen beschrieben, die auf die Wertigkeit des vorwiegend alten Baumbestands und des Artenreichtums im Geltungsbereich des Vorhabens hindeuten.

In diesem Sinne ist eine Artenschutzprüfung (ASP) I und wahrscheinlich auch II selbstverständlich notwendig. Dies wird in der Kurzbegründung auch bereits angesprochen und ist, unserem Kenntnisstand nach, auch bereits ausgeschrieben. Hier ist allerdings anzumerken, dass die ASP (I & II) mit einem nur sehr marginalen Zeit- und Finanzbudget und zudem für alle BUGA-Standorte gemeinsam ausgeschrieben wurde. Insofern bleibt abzuwarten, wie verlässlich und aussagekräftig sich diese im Ergebnis zeigen.

3.2.2 Baumfällungen geschützter Alleen (§ 29 BNatSchG bzw. § 41 LNatSchG)

Die geplanten Baumfällungen am Boettinger Weg werden kritisch gesehen. Insbesondere auch eine dafür notwendige naturschutzfachliche Befreiung nach § 67 BNatSchG.

„Der Ausbau einer Alleestraße dürfte nichts Ungewöhnliches sein, sodass das Vorliegen eines atypischen singulären Sonderfalles nicht gegeben sein dürfte. [...] So müssen bei der Gewichtung des geplanten Eingriffs in eine Allee beispielsweise ihre Vernetzungsfunktion und Artenschutzbelange, das Alter und die Vitalität der Bäume sowie mögliche Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden und dem öffentlichen Interesse gegenübergestellt werden. Hier kommt es auf eine sorgfältige Sachverhaltsermittlung an.“³⁵

Hier ist eine detaillierte Alternativenprüfung mit entsprechender Abwägung der Eingriffserforderlichkeit im Planverfahren notwendig.

3.2.3 Schutzwürdige Biotope

Die Seilbahntrasse führt ab der Mittelstation durch das schutzwürdige Biotop³⁶ *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.

Schutzziel ist hier:

„Erhalt und Entwicklung naturnaher Wälder in struktureller Vielfalt unter besonderer Förderung von Alt- und Totholz unter Umwaldung nicht bodenständiger Bestände in naturnahe Laubwälder; Erhalt und Entwicklung der Auwaldstandorte als besonders schutzrelevanter Lebensraum“

Eine Gefährdung wird hier laut LANUV insbesondere durch Wegebau gesehen.

Entsprechend gewichtig sind Versiegelung, Baustrassen und die Neuanlage von Wegen.

35 Rundschreiben 49, a.a.O., S. 25

36 *„Die Zweckbestimmung der Biotopkartierung mit ihrer Rolle als zentralem Instrument zur Beobachtung, Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Zustands von Natur und Landschaft ergibt sich auch aus § 6 des Bundesnaturschutzgesetzes und § 35 des Landesnaturschutzgesetzes von Nordrhein-Westfalen. Die Biotopkartierung dient damit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW zur Wahrnehmung seiner gesetzlichen Aufgaben.“* (<https://bk.naturschutzinformationen.nrw.de/bk/de/fachinfo/fachinfo/ziele>, abgerufen am 26.02.2025)

3.2.4 Biotopverbundflächen

Wie auf der nebenstehenden Abbildung zu erkennen ist, befinden sich Seilbahn, Bergstation und Ausstellungsflächen innerhalb der 148,26 ha großen *Biotopverbundfläche von besonderer Bedeutung*³⁷ „Waldgebiet Königshöhe“ mit der Kennung VB-D-4708-023.

Schutzziel ist hier der Erhalt des Waldgebiets in seiner Funktion als Verbindungs-, Ergänzungs- und Entwicklungsbereich für den Biotopverbund NRW.

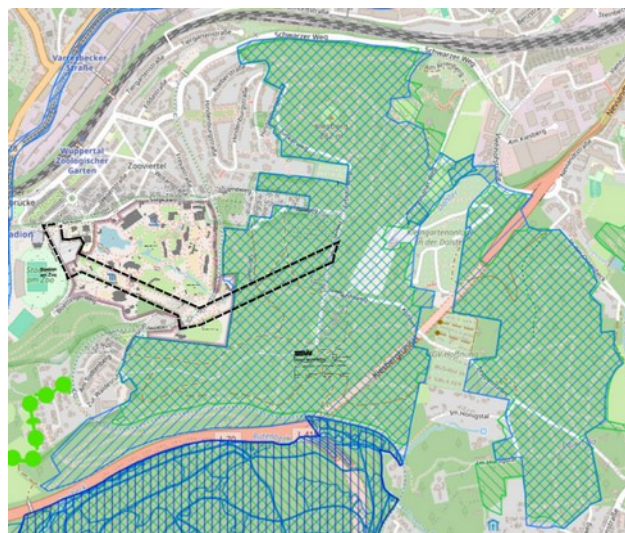


Abb. 8: Quelle: Maptal

https://maptal.github.io/BPlan_1257_Seilbahn/

3.2.5 Naturdenkmale

Genau innerhalb der Linienführung der Seilbahn sind 3 Riesenmammutbäume als Naturdenkmale geschützt.

Diese müssten einer Seilbahn sehr wahrscheinlich weichen, um nicht den vorgeschriebenen Lichtraum zu gefährden.

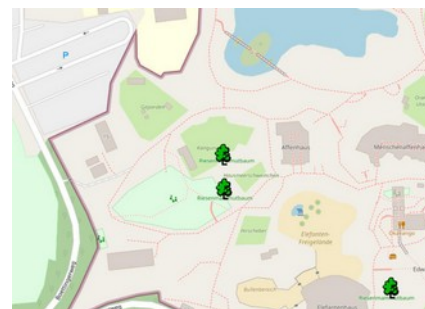


Abb. 9: Naturdenkmale

Quelle: [Maptal](#)

3.2.6 Schattenwurfgutachten

Die Beeinträchtigung durch Schattenwurf und Blend-/Reflexionswirkung betrifft gleichfalls das Schutzgut und Mensch und dessen Gesundheit, wird aber von uns hier aufgeführt, da der Linienverlauf hauptsächlich über Zoo und Waldgebiet führt. Auswirkungen auf den Mensch, für die Siedlung Boltenberg und das Zoo Viertel sind hier daher mitgedacht!

Der Schattenwurf einer fahrenden Kabine über den Tag hinweg kann nicht vermieden werden. Zwar reduzieren sich die Auswirkungen mit Höhe des Seillaufs, verbindliche Aussagen und Wirkungen bedürfen aber einer **3-D-Simulation** unter Berücksichtigung aller örtlichen Gegebenheiten.

Es wird, und da schließen wir uns dem Handlungsleitfaden *Urbane Seilbahnen* an, erforderlich sein, „die Auswirkungen des Schattenwurfs im Hinblick auf den Einfluss für Mensch und Tier projektspezifisch durch einen entsprechenden **Gutachter** zu ermitteln und bewerten zu lassen.“³⁸

37 Biotopverbundflächen werden in zwei Kategorien nach ihrer Bedeutung für den Biotopverbund bewertet: *besondere Bedeutung* und *herausragende Bedeutung*. Weitere Infos: <https://www.lanuv.nrw.de/themen/natur/landschaftsplanung/biotopverbund-in-nrw>, abgerufen am 26.02.2025

38 Handlungsleitfaden *Urbane Seilbahnen*, a.a.O., S. 55f.

3.3 Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,

3.3.1 Landschaftsschutz

Wesentliche Teile des Geltungsbereichs und des Linienverlaufs der avisierten Seilbahntrasse liegen im Geltungsbereich des, in Teilen rechtswidrigen³⁹, Landschaftsplans Wuppertal-West⁴⁰. Die Unterschutzstellung erfolgt hier mit dem gebietsspezifischen Schutzzweck:

- zur Erhaltung der historischen Parkanlage Kiesberg und des Naherholungsgebietes Königshöhe
- zur Erhaltung und Entwicklung der alten Laubwaldbestände in der Nähe des Stadtgebietes
- wegen der hohen Klimaaktivität der Freiflächen mit Bezug zum dicht besiedelten Raum

Entsprechend gelten folgende gebietsspezifische Gebote:

- bei nutzungsverändernden Eingriffen sind die Aussagen des Handlungskonzepts Klima und Lufthygiene zu berücksichtigen⁴¹.

Ausnahmen von den Verboten des Landschaftsplans nach Kap. 2.3 A1-A19 gelten nur für:

- Maßnahmen zur Erhaltung alter Parkanlagen und Pflege der Erholungsgebiete.

Gleichzeitig sind als Entwicklungsziele für die Königshöhe/ den Kiesberg im Landschaftsplan festgeschrieben:

- Erhaltung einer mit naturnahen Lebensräumen oder sonstigen natürlichen Landschaftselementen reich oder vielfältig ausgestatteten Landschaft.

Die Bedeutung dieses übergeordneten Entwicklungsziels wird im Landschaftsplan im Kapitel 1.1 des Festsetzungsteils (S. 3f) noch in 11 Unterziele ausdifferenziert, auch diese aber beschränken sich nur auf Erhalt und Sicherung und lassen den Aspekt der Wiederherstellung⁴² vollkommen außen vor!

Insofern sind entsprechende Eingriffe entsprechend des Verbotskatalogs 2.3 A1-A19 eigentlich ausgeschlossen⁴³ und der betonte Erhalt muss adäquat umgesetzt werden.

39 Insbesondere werden hier seitens der Genehmigungsbehörde (Höhere Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf) seit Jahren die Festlegung von *Landschaftsschutzgebiete mit besonderen Festsetzungen* abgemahnt, da dies eine Schutzgebietskategorie darstellt, die der Gesetzgeber nicht vorsieht. Diese Gebiete müssten als Naturschutzgebiete ausgewiesen werden! Für Hintergründe und zum Verfahrensverlauf der Wuppertaler Landschaftspläne sowie deren dringend notwendiger Fortschreibung siehe: <https://fragdenstaat.de/a/300460>. Gleichfalls auch unsere Stellungnahme zur BUGA-Hängebrücke und dem fehlenden Landschaftsplan Mitte: https://www.nabu-wuppertal.de/app/download/18421868496/STN-1294-BUGA+2_H%C3%A4ngebr%C3%BCcke_web.pdf?t=1739213114 (PDF)

40 https://www.wuppertal.de/microsite/Umweltschutz/Natur_Landschaft/inhaltsseiten/102370100000202994.php, abgerufen am 26.02.2025

41 Zur besonderen klimatischen Funktion (inkl. Kaltluftentstehung) siehe Kapitel **2.1**

42 Es ist bezeichnend, dass Wuppertaler Landschaftspläne bereits den bloßen Erhalt als *Entwicklungsziel* formulieren – obwohl das BNatSchG und das LNatSchG ausdrücklich auch die *Wiederherstellung* in den Vordergrund stellen. Wenn schon nicht Wiederherstellung und Verbesserung als Entwicklungsziel angestrebt werden, sollte und muss zumindest dem Erhalt besondere Beachtung geschenkt werden.

43 s. Landschaftsplan Wuppertal-West, a.a.O.

In Bezug auf das Landschaftsschutzgebiet Königshöhe/Kiesberg wären umfangreiche bau- und betriebsbedingte sowie die Erholungsfunktion betreffende Eingriffe mit entsprechenden naturschutzfachlichen Befreiungen erforderlich.

Ein **Landschaftspflegerischer Begleitplan** ist hier aus unserer Sicht ebenso zwingend erforderlich, wie eine ausführliche Prüfung und Abwägung der Belange im Verfahren. Es ist, aufgrund des Zurücktretens des Landschaftsschutzes gegenüber einem Bebauungsplan, im Falle der Genehmigung durch die Untere Naturschutzbehörde, jedoch absehbar, dass entsprechend erforderlicher Eingriffsausgleich bzw. Kompensation nicht auf Wuppertaler Stadtgebiet stattfinden kann bzw. werden wird, da entsprechende Flächen fehlen⁴⁴!

Im Rahmen des Eingriffsausgleichs dürfte hier zu erwarten sein, dass, analog zum Ausgleich für Windenergieanlagen, hier ein Ausgleich in Form von Ersatzgeld erfolgen wird, was von unserer Seite aus abgelehnt wird⁴⁵.

Hierbei beschränkt sich der baubedingte Eingriff nicht nur auf die Aufstellung der Seilbahnstützen entlang der Linienführung, auch diese müssen fundamentierte, angeliefert und aufgestellt werden und erfordern also Bauwege, Bodeneingriffe, Baumfällungen und Rodungen. Problematisch werden von hier aus insbesondere die großflächig notwendigen Rodungen und Eingriffe im Bereich der Mittel- und Bergstation gesehen.

Der Kurzbegründung mangelt es zudem an einer prospektiven Darstellung etwaiger Stützenstandorte außerhalb des Zoos sowie einer adäquaten räumlichen Darstellung des Flächenbedarfs für Mittel- und Talstation.

44 s. hierzu auch die veröffentlichten Protokolle zu den Workshops im Rahmen des *Handlungsprogramms Gewerbeflächen* (VO/0523/24): <https://fragdenstaat.de/a/317763>, abgerufen am 26.02.2025

45 Zwar ist es möglich, Ersatzgelder z.B. als Eigenmittel für die Beantragung von Fördermitteln (z.B. FöNa) zu verfünffachen, die Erfahrungen der letzten Jahre zeigt aber, dass diese wirksame Möglichkeit zur Aufwertung von Natur und Landschaft in Wuppertal nicht etabliert ist. S. hierzu: [Bürgerantrag nach § 24 GO zum Haushalt der Unteren Naturschutzbehörde und dem Einsatz von Ersatzgeldern zur Fördermittelakquise](#) (VO/0340/24). Zu den Zahlen für 2024, bei denen Wuppertal wiederum den letzten Platz belegt, s. den [Jahresbericht 2024 zur Förderung auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege](#) im Ausschuss für Mobilität, Umwelt und Klimaschutz des Regionalrats Düsseldorf.

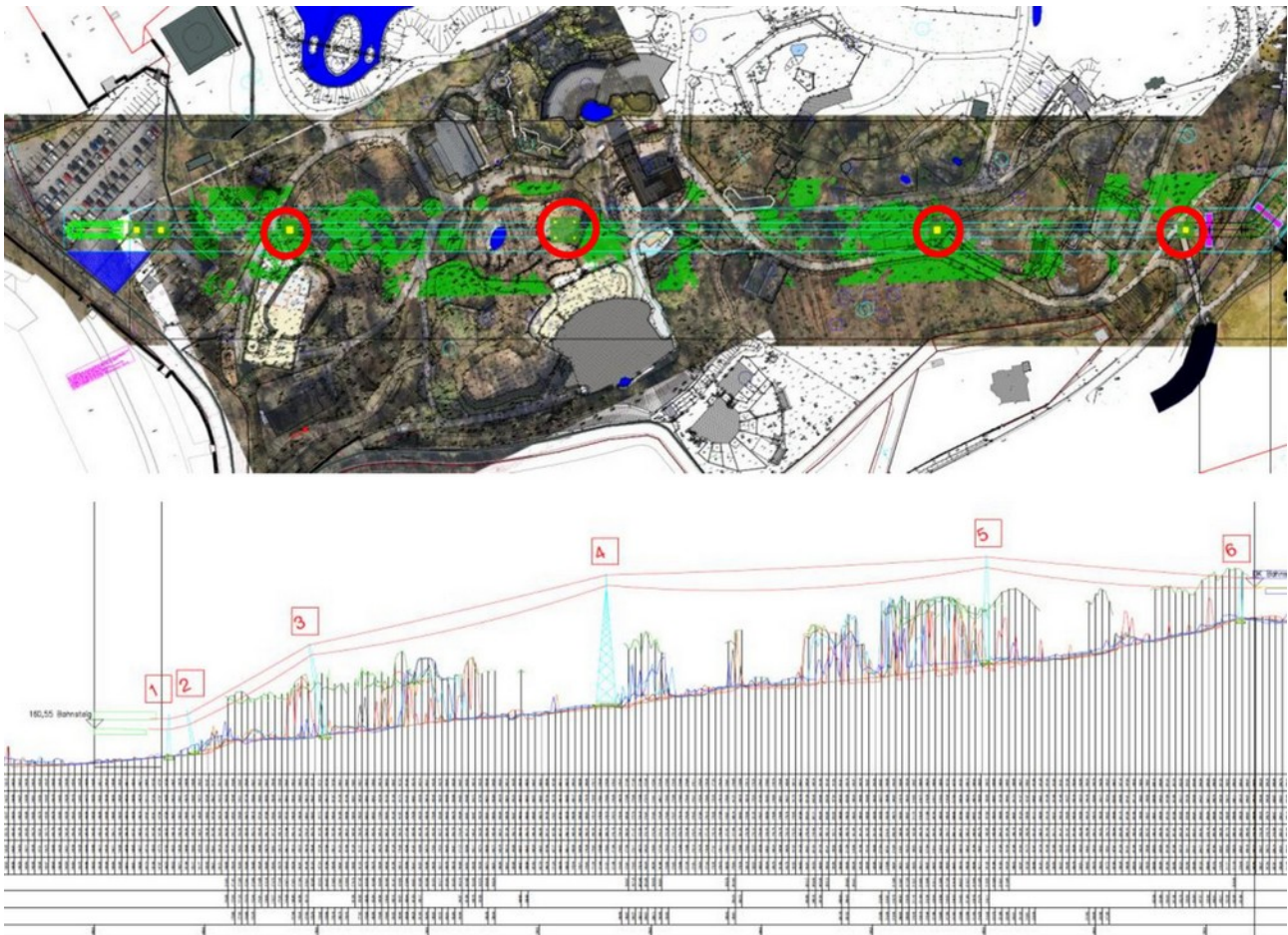


Abb. 10: Übersicht über die sich im Zoo befindenden Seilbahnstützen
(Quelle: Kurzbegründung zum Bebauungsplan 1257)

Aufgrund der avisierten Höhe der Linienführung und der Ausrichtung als Zugang zum Zoo wird auch die Mittelstation entsprechend raum- und flächenbeanspruchend sein. Im Falle der Bergstation kommen neben dem Stationsgebäude noch Flächenbedarfe für die Garagierung⁴⁶ der Kabinen in den Nicht-Betriebszeiten oder für Taktanpassungen, Ticketingbereiche, Abstellflächen, etc. hinzu!

3.3.2 Landschaftsbild

Die Planung, die Seilbahn über die Baumwipfel zu führen, erspart zum einen eine umfassende Rodung entlang der Linienführung, erfordert aber zum anderen eine Anhebung der Tal- (ca. 18m) und auch der Mittelstation sowie entsprechend hohe Stützen. Dies wird, aufgrund der Dauerhaftigkeit der Auslegung der Seilbahn, langfristigen Einfluss auch auf das Landschaftsbild nehmen.

„Die Talstation wird derzeit mit mindestens sieben Geschossen geplant“⁴⁷. Fügt sich ein solcher 7-stöckiger Parkhaus-Blockbau bereits nicht in die nähere Umgebung ein und steht im Konflikt zu §

46 Das Thema Garagierung wird in der Kurzbegründung bislang gar nicht benannt, obgleich dies fester Bestandteil einer Seilbahn ist.

47 Kurzbegründung zum Bebauungsplan 1257, (nicht öffentlich zugänglich!), S. 3

34 BauGB⁴⁸, so werden auch Mittel- und Bergstation sowie Stützen und Gondeln das Landschaftsbild auf Dauer überprägen.

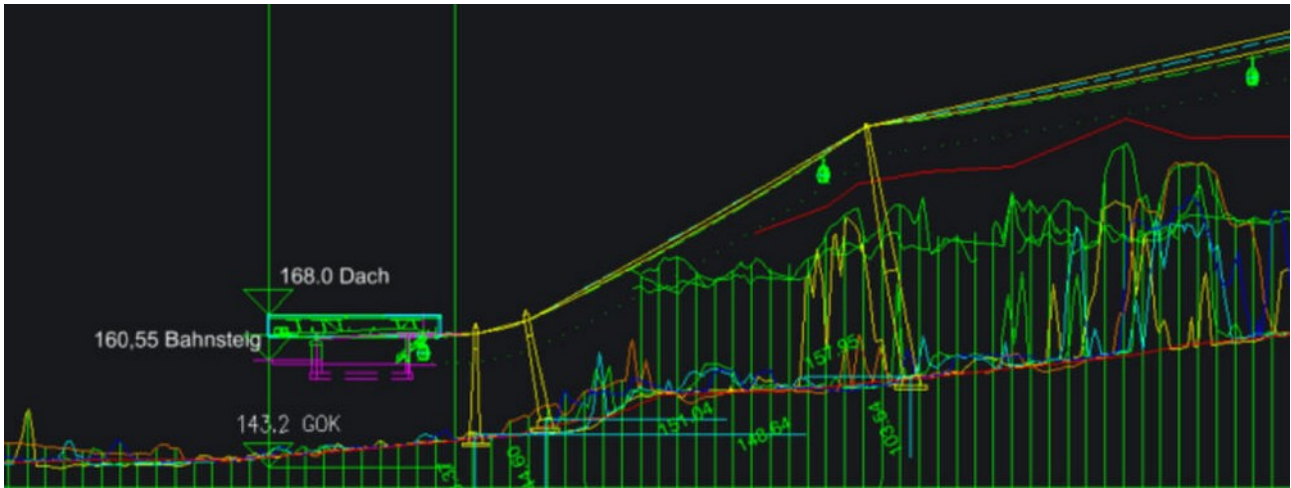


Abb. 11: Notwendige Anhebung des Bahnsteigniveaus und der Linienführung
(Quelle: Kurzbegründung zum Bebauungsplan 1257)

Dies, und hier mögen wir uns wiederholen, für eine nicht sinnvoll ins ÖPNV-Netz eingebundene, die Verkehrs- und Mobilitätswende nicht befördernde, eine nicht vorhandene Netzlücke schließende und nach der BUGA in ihrer Kapazität wahrscheinlich völlig überdimensionierten touristischen Steigt Förderer zu einer touristischen Attraktion, die keine Entsprechung in Wuppertals Verkehrs- und Mobilitätskonzept findet und keine dringend gebrauchte relevante Nord-Süd-Verbindung mit Aussicht auf das Bayer-Werk schafft.

Auf Basis dieser Grundlage ist der Raumwiderstand „Landschaftsbild“ im Rahmen der UVP-Vorprüfung und schließlich auch der Abwägung zu bewerten.

3.3.3 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.

Alleine im Zoo gibt es mehrere Teiche und Gewässer, die sich speisen. Zudem befinden sich im Bereich der Talstation der verrohrte Zoobach und ein weiteres namenloses Gewässer. „Im Zuge der Planung muss voraussichtlich eine Verlegung des Zoobaches erfolgen.“⁴⁹

Im Rahmen der Vorprüfung und der Aufstellung des Bebauungsplans sind demnach aus unserer Sicht eine Reihe ergänzender Gutachten erforderlich.

48 „Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt“ (§ 34 Abs. 1 BauGB)

49 Kurzbegründung zum Bebauungsplan 1257, S. 15

3.3.3.1 Baugrunduntersuchung

Zwar besagt die Kurzbegründung zum Thema:

„Der Parkplatz bildet den südlichsten Ausläufer einer großflächigen Anschüttung im Zooviertel, die sich zwischen dem hier betrachteten Parkplatz im Süden, Wupper im Westen, P&R-Parkplatz im Norden und der Walkürenstraße im Osten erstreckt. Die gesamte Auffüllung ist 2008 untersucht und überprüft worden. Für den Parkplatz konnte nach Auswertung von historischen Kartenwerken festgestellt werden, dass hier lediglich im nordöstlichen Parkplatz-Bereich (hin zur TAW) mit geringen Auffüllungsmächtigkeiten ($< 1,0\text{ m}$) zu rechnen ist. Im weiteren Parkplatzareal (hin zum Boettinger Weg) ist in der Vergangenheit eher eine Abtragung von Erdreich und Gestein erfolgt, weshalb hier keine tiefen Auffüllungshorizonte zu vermuten sind.

Durchgeführte chemische Untersuchungen an den vorgefundenen Auffüllungsmaterialien zeigten keine umweltrelevante Verunreinigung an.“⁵⁰

Dies wird von hier aus skeptisch gesehen! Wir verweisen an dieser Stelle auf den Bericht des Ressort Umweltschutz, Hr. Funke, aus der Sitzung des Umweltausschusses vom 06.12.2023 zur Altlastensanierung des Stadions am Zoo. Dieser, und damit wohl auch die oben genannten Anschüttungen, befindet sich auf einer ehemaligen Deponie inkl. Rückständen von chemischer Industrie und Gewerbeabfällen. Hier wurde von einer überhöhten Konzentration des Kanzerogens Chromat ($0,5\text{mg/l}$ Chrom-6) mit Austrag ins Grundwasser berichtet. Trotz einer ausgiebigen Sanierung des Stadions und umfänglicher Abdichtung beim Einbau der Rasenheizung besteht hier eine Restbelastung bei Hochwasser durch von unten drückendes Grundwasser.⁵¹

Das Grundwassermonitoring an 7 Messstellen wird, laut Vortrag, Ende 2025 abgeschlossen sein.

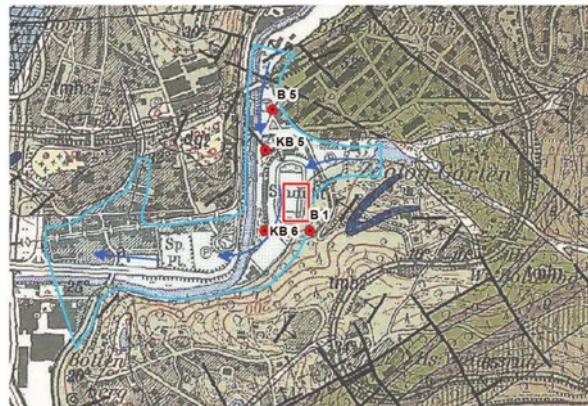
Weitere **Baugrunduntersuchungen** und entsprechende **Altlastengutachten** insbesondere für den Bereich der Talstation und aber auch für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans sind daher notwendig.

3.3.3.2 Grundwasser

Die Grundwassersituation ist im und über den Geltungsbereich hinaus, auch im Zuge der zuvor genannten Altlasten, umfassend in Form eines **hydrogeologischen Gutachtens** inkl. entsprechender Grundwassergleichkarten abzuklären.

Altlastensanierung Stadion am Zoo

1. 100 Jahre Stadion: Sport und Altlasten Grundwassersituation (schematisch)



Quelle: Stadtgeologe Wuppertal, 1985, überarbeitet durch Ahlenberg Ingenieure, 2021)

Abb. 12: Quelle:

Top 2 d. Sitzung des Umweltausschusses v. 06.12.2023

⁵⁰ Ebd. S. 16

⁵¹ Umfangreicher Bericht des Ressort Umweltschutz zur Sanierung des Stadions und der Altlasten (Kosten ca. 500.000 €): <https://ris.wuppertal.de/getfile.asp?id=323288&type=do> (PDF), abgerufen am 26.02.2025

3.3.3.3 Entwässerung

Aufgrund von großflächigen Versiegelungen im Bereich der Tal-, Mittel- und Bergstation ist ein entsprechendes **Entwässerungsgutachten** zu erstellen.

3.3.3.4 Hochwasser und Starkregen

Bereits in der Kurzbegründung ist die Erforderlichkeit einer Starkregenvorsorge für den Bereich der Talstation erwähnt:

„Bei Starkregen bilden sich Fließwege in Richtung der Parkhausfläche. Da Gelände abgetragen werden soll, würde das Wasser vermutlich in die unterste Ebene des Parkhauses fließen. Die Starkregenvorsorge muss daher verstärkt berücksichtigt werden.“⁵²

Ausgelassen wurden hier jedoch die Mittel- und Talstation und ggf. auch lokale Auswirkungen im Zuge der Fundamentierung der Stützen im Bereich des Zoos und der Königshöhe.

Wir halten deshalb ein **Hochwasser-/Starkregengutachten** für den gesamten Geltungsbereich unter Detailbetrachtung der Versiegelungen für erforderlich. Auch Auswirkungen auf den umliegenden Siedlungsbereich sind dabei mit zu betrachten.

Ein solches Gutachten muss mögliche Auswirkungen auf die Grundwasserentnahme für den Zoo sowie die Starkregenproblematik durch die geplante Absenkung der Geländeoberfläche thematisieren.

3.4 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

3.4.1 Denkmalschutz

Die Denkmalbereichssatzung für das Zooviertel ist die derzeit einzige rechtsverbindliche Satzung dieser Art in Wuppertal. Sie schützt das Viertel als **historisches Ensemble** im Gesamt.

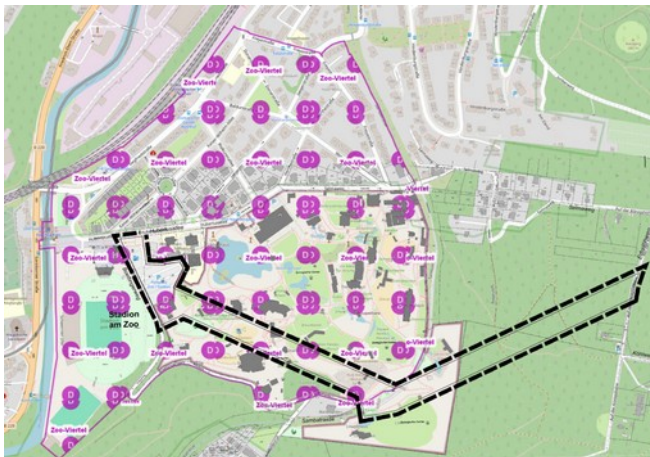


Abb. 13: Quelle: Maptal

https://maptal.github.io/BPlan_1257_Seilbahn/

Insbesondere Sichtachsen, die historische Struktur der Straßen und Plätze, die einheitliche Bauweise mit Naturstein, Holz, Ziegeln und historischen Dachformen vertragen weder die Massivität eines mind. 7-stöckigen Parkhauses mit 450 Parkplätzen, noch einen quasi unvermeidbaren Stilbruch durch moderne Seilbahntechnik (Stahl, Glas, Seilführungen).

Sich hier in der möglichen Höhe der Talstation ausschließlich am Gebäude der Technischen Akademie Wuppertal (TAW) zu orientieren, greift deutlich zu kurz.

Der Denkmalbereich stellt aus unserer Sicht einen erheblichen Raumwiderstand für die Seilbahn dar. Visuelle, städtebauliche und denkmalrechtliche Konflikte sind gravierend und schwer auflösbar. Eine **Alternativenprüfung** und eine umfassende **denkmalrechtliche Bewertung** sind erforderlich und erfordern eine entsprechende Abwägung im Planverfahren.

52 Kurzbegründung, a.a.O., S. 16

3.4.2 Städtebauliche Integration

Vor dem Hintergrund, technische und städtebauliche Notwendigkeiten in Einklang zu bringen, sind die wesentlichen Planungsaspekte durch Studien und Fachgutachten im Sinne des § 34 BauGB zu ermitteln. Hierzu werden Visualisierungstudien und detaillierte Umfeldbetrachtungen einzubringen sein.

3.5 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Wir haben in diesem Kapitel die aus unserer Sicht deutlichsten Raumwiderstände in Bezug zu den verschiedenen Schutzgütern aufgeführt.

Wechselwirkungen sind auf den „ersten“ Blick⁵³ bereits vorhanden. Diese in ihrer Klarheit zu erfassen bedarf eingehendere Untersuchungen und Gutachten, die wir jeweils angeführt haben.

4. Raumplanung

4.1 Landesentwicklungsplan

Neben der „Raumbedeutsamkeit“ von Vorhaben, die auch bereits für die Hängebrücke⁵⁴ bejaht wurde, ist die in Teilen festgestellte Rechtswidrigkeit der 1. Änderung des Landesentwicklungsplans NRW relevant. Mit Urteil vom 21.03.2024⁵⁵ (Az.: 11 D 133/20.NE) hat das OVG NRW auf Normenkontrollantrag des BUND⁵⁶ zwölf Festlegungen der 1. LEP-Änderung für unwirksam erklärt.

Hier sind vor allem folgende Änderungen für das hier behandelte Vorhaben von Bedeutung, die auf den Stand vor der Änderung zurück gesetzt wurden:

Grundsatz 6.1-2: Leitbild „flächensparende Siedlungsentwicklung“

Der wieder wirksame Grundsatz beschreibt die flächensparende Siedlungsentwicklung durch die Regional- und Bauleitplanung, das 5 ha Ziel bis zum Jahr 2020 und die langfristige Reduktion auf "Netto-Null".

Ziel 6.6-2 – Standortanforderungen

Betrifft raumbedeutsame, durch bauliche Anlagen geprägte, Erholungs-, Sport-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen

Ziel 7.1-2: Freiraumsicherung in der Regionalplanung

Im Zuge der Freiraumsicherung in der Regionalplanung wurden die Vorhabengebiete Kiesberg/Königshöhe (und auch Nützenberg) als Freiraumbereiche für zweckgebundene Nutzung „Wald“ bzw. als „Waldbereiche“ gesichert und dem Ziel entsprechend, „durch Festlegung spezifischer Freiraumfunktionen und -nutzungen“, geordnet. Der Regionalplanung obliegt es daher, den Freiraum zu entwickeln und Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen im Freiraum zu treffen.

53 nicht mit „flüchtig“ zu verwechseln!

54 s. unsere Stellungnahme zum [Bebauungsplan 1294 – BUGA Hängebrücke](#) (PDF)

55 Darstellung und Erläuterung durch das MWIKE inkl. Synopse der Änderungen: <https://landesplanung.nrw.de/ovg-urteil-zur-1-aenderung-des-landesentwicklungsplans-nrw>, abgerufen am 26.02.2025

56 Darstellung des BUND NRW inkl. rechtlicher Bewertung des Urteils von RA Dirk Teßmer: <https://www.bund-nrw.de/presse/detail/news/urteil-zum-landesentwicklungsplan-rechtskraeftig/>, abgerufen am 26.02.2025

Ziel 7.1-5: Grünzüge

Hierzu zählt insbesondere der Bereich Kiesberg/Königshöhe, welcher regionalplanerisch als regionaler Grünzug festgelegt ist. Grünzüge sind als

- siedlungsnahen Freiflächen für freiraumorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen,
- Biotopverbindungen und
- in ihren klimatischen und lufthygienischen Funktionen zu erhalten und zu entwickeln.

„Regionale Grünzüge sind insbesondere durch die Bauleitplanung im Rahmen der vorgegebenen landesplanerischen Ziele zu sichern und mit weiteren Flächen, die (...) besondere Bedeutung für die Stadtökologie, den Arten- und Biotopschutz sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels haben, zu ergänzen, zu vernetzen und ggf. wiederherzustellen.“⁵⁷

Grundsatz 7.1-6: Ökologische Aufwertung des Freiraums

Mit diesem Grundsatz unterstreicht der LEP die grundlegende Bedeutung der Landschaftsplanung für die Entwicklung und Aufwertung des Freiraums.

Mit diesem Grundsatz betont der LEP die Verantwortung der gemeindlichen Bauleitplanung sowie der Landschaftsplanung der Kreise und kreisfreien Städte, *„Natur und Landschaft auch als attraktiven Raum für **allgemein nutzbare, nichtkommerzielle** Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen zu erhalten und zu entwickeln.“*

Ziel 7.2-1: Landesweiter Biotopverbund

Zum Biotopverbund s. Kap. 3.2.4 , S. 18

Grundsatz 7.2-5: Landschaftsschutz und Landschaftspflege

Der LEP möchte Freiraum grundsätzlich vor Inanspruchnahme bewahrt wissen, wenn hierdurch *„seine Leistungs- und Funktionsfähigkeit oder besondere Wertigkeit erheblich beeinträchtigt werden kann.“*

Ziel 7.3-1: Walderhaltung und Waldinanspruchnahme

Nur *„ausnahmsweise dürfen Waldbereiche für entgegenstehende Planungen und Maßnahmen (...) dann in Anspruch genommen werden, wenn für die angestrebten Nutzungen ein Bedarf nachgewiesen ist, dieser nicht außerhalb von Waldbereichen realisierbar ist und die Waldumwandlung auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt wird.“⁵⁸*

Entsprechend attestiert auch die Darstellung in der Kurzbegründung:

„Der Wald ist in der Waldfunktionenkarte als Erholungswald Stufe 1 ausgewiesen sowie mit den Funktionen Immissionsschutz und Klimaschutz belegt.“⁵⁹

57 LEP, S. 92

58 LEP, S. 99

59 Kurzbegründung, a.a.O., S. 17

Grundsatz 8.1-1: Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung

Für die Seilbahn kommt der Grundsatz in Betracht, dass „verkehrsinfrastrukturelle Planungen aufeinander abgestimmt werden [sollen], [um] mit der verbesserten Abstimmung von (...) Verkehrsplanung (...) eine Verminderung der Flächeninanspruchnahme und der Verkehrsbelastung sowie eine Vermeidung von zusätzlichem Verkehr und eine Einsparung von Infrastrukturfolgekosten“ zu erreichen.

4.2 Regionalplan

Im Regionalplan Düsseldorf (RPD) wird die Parkplatzfläche teilweise als Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich mit Regionalem Grünzug und teilweise als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt.

Aufgrund nicht gegebener Parzellenschärfe des Maßstabs des Regionalplans wird die Darstellung der Parkplatzfläche, trotz Ausweisung als Regionaler Grünzug in der Kurzbegründung „dem Allgemeinen Siedlungsbereich zugeordnet“. Dies wird im Planverfahren und mit der Bezirksregierung zu prüfen sein.

Aufgrund der Darstellung des Bereichs der Bergstation und der Stützen im RPD als Waldbereich, wird in der Kurzbegründung vorgeschlagen, hier entsprechende Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen, ohne jedoch die nicht gegebene Flächenverfügbarkeit in Betracht zu ziehen.

„Inwiefern die Planung mit den Darstellungen des Regionalplans vereinbar sind, soll im Zuge der landesplanerischen Beteiligung geklärt werden.“⁶⁰ Es ist von hier aus leider nicht bekannt, was eine **landesplanerische Beteiligung** ist, von der hier in der Kurzbegründung gesprochen wird. Ist evtl. eine regionalplanerische Beteiligung gemeint?

Jedenfalls bleibt es Aufgabe im Planverfahren, hier Grenz- und Parzellenschärfe herzustellen und im Rahmen der Abwägung auf die Vereinbarkeit zu prüfen.

Im Zuge dieses Verfahrens zu prüfende Grundsätze und Ziele des RPD sind:

Grundsatz 2.3.2: Klimaökologische Ausgleichsräume

„Zur Erhaltung und zur Verbesserung luft- und klimahygienischer Verhältnisse soll die Funktionsfähigkeit raumbedeutsamer klimaökologischer Ausgleichsräume gesichert werden. Dabei sollen in Ventilationsschneisen und Luftaustauschgebieten keine Barrierewirkungen zu den Siedlungsbereichen entstehen.“ S. hierzu auch Kap. 2.1

Ziel 3.1.1: Freiraum schützen

Wie auch der LEP sieht auch der RPD den Schutz des Freiraums vor Inanspruchnahme vor, indem zusammenhängender Freiraum zu sichern ist.

Grundsätze 4.1.1: Freiraumschutz und Freiraumentwicklung

Freiraumbereiche sollen als großräumiges, übergreifendes regionales Freiraumsystem erhalten und entwickelt werden und sind daher gleichermaßen bei der Umsetzung in der Landschaftsplanung als auch bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen von Bedeutung.

„Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Freiraum können die in den Landschaftsplänen dargestellten Entwicklungsziele sowie die Waldfunktionenkarte als Maßstäbe für die Beur-

60 Kurzbegründung, a.a.O., S. 9

teilung der Freiraumfunktionen durch die Bauleitplanung und die Fachplanungen herangezogen werden.“

Ziele & Grundsätze 4.1.2: Regionale Grünzüge

Als Teil des regionalen Grünzugs *Erholungsraum Gelppe & Wupper* übernimmt der Bereich Kiesberg/Königshöhe Funktionen der Naherholung, des klimaökologischen Ausgleichs und der Biotopvernetzung⁶¹. Insofern ist der Grünzug entsprechend der Ziele des RPD im Hinblick auf seine „freiraum- und siedlungsbezogenen Aufgaben und Funktionen zu erhalten, zu entwickeln oder zu sanieren und vor anderweitiger Inanspruchnahme besonders zu schützen (...). Dazu sind in ihnen die räumlichen Voraussetzungen für die siedlungsräumliche Gliederung, die freiraumorientierte Erholung, den Biotopverbund, die Freiraumvernetzung und den klimatischen und lufthygienischen Ausgleich zu erhalten und zu entwickeln.“

Grundsatz 4.1.3: Freizeit- & Erholungsanlagen

Hier wird im Planverfahren zu prüfen sein, ob die Verträglichkeit mit Freiraumfunktionen gegeben ist und ökologische Verbesserungen erzielt werden. Hier ist besonders zu prüfen und darzustellen, ob sich die „*Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, gemessen an der landschaftlichen Ausgangssituation*“ verbessert.

Ziele & Grundsätze 4.2: Schutz v. Natur & Landschaft

„Zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (...) sind im Zuge der Landschaftsplanung die schutzwürdigen und entwicklungsbedürftigen Landschaftsteile zu konkretisieren und die erforderlichen Schutz- und Entwicklungsziele, Maßnahmen, Ge- und Verbote zu bestimmen.“

Hierzu gehören aus unserer Sicht

- die Konkretisierung, Erhalt, Sicherung und Entwicklung des regionalen Biotopverbunds und Vernetzung und besondere Berücksichtigung schutzwürdiger Biotope in der Bauleitplanung,
- die Mitbetrachtung von Bereichen mit besonderen Potentialen für den Schutz des Klimas sowie für die Anpassung von Natur und Landschaft an den Klimawandel im Rahmen der Landschaftsplanung und
- die Funktion der Verbindungsflächen von Kernbereichen des Biotopverbunds „als Trittsteine oder Korridore“

Grundsätze 4.2.3: Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung

„Die Entwicklung soll sich vorrangig an den vorhandenen Wegenetzen orientieren und insbesondere die Zugänglichkeit der Landschaft für die landschaftsorientierte Erholung und die Lenkung der Erholungsnutzung zum Schutz empfindlicher Bereiche gewährleisten.“

Dies ist bereits durch die Inanspruchnahme größerer Waldbereiche durch die Bergstation, die Stützen inkl. der baubedingten Nutzungen nicht gewährleistet.

Grundsätze 4.3: Wald

Erhalt und Entwicklung sind hier die Maxime, u.a. als

- Bereiche mit besonderen Potentialen für den Schutz des Klimas,

61 s. Beikarte 4C – „Regionale Grünzüge“ zum RPD: <https://www.brd.nrw.de/Themen/Planen-Bauen/Regionalplanung/Regionalplan-Duesseldorf-RPD-Planwerk-und-Aenderungsverfahren-2>, abgerufen am 26.02.2025)

- Räume mit wichtigen Schutz- und Ausgleichsfunktionen für den Wasserhaushalt, für Natur und Landschaft und
- Bereiche für die Erholung und Zeugnisse der kulturlandschaftlichen Entwicklung

4.3 Flächennutzungsplan

Es ist müßig sich mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans (FNP) zu befassen. Lange überholte Darstellungen, wie z.B. eine Bahnanlage im Bereich der Mittelstation wohl noch aus Betriebszeiten der Sambatrasse, verbleiben im FNP und führen zur Unmöglichkeit, dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB⁶² zu entsprechen.

Wuppertal ist in diesem (Parallel-)Verfahren bei der 169. Änderung des Flächennutzungsplans angekommen. Beinahe jedes Bebauungsplanverfahren zieht eine Änderung des FNP im Parallelverfahren mit sich.

Hier bedarf es einer dringenden Aktualisierung in Form einer Neuaufstellung des FNP, um dem Entwicklungsgebot wieder gerecht zu werden.

Es wird im Rahmen des Planverfahrens und der Abwägungen erforderlich sein, das Vorhaben im Hinblick auf Raumwiderstände aufgrund der Grundsätze und Ziele der übergeordneten Raum- und Bauleitplanung hin zu überprüfen.

5. Kompensation und Eingriffsausgleich

Der NABU Wuppertal legt Wert auf einen lokalen Ausgleich für etwaige Eingriffe in Form von Aufwertungen, unter Schutz Stellen, Verbesserungen und Wiederherstellung von Natur und Landschaft auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal.

Eingriffsausgleich oder Kompensation außerhalb Wuppertals lehnt der NABU ab.

Es bedarf zudem der (gesetzlich vorgeschriebenen) 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

Etwaig anfallende Ersatzgelder sollen festgelegt und zweckgebunden werden als Eigenmittel im Rahmen der Fördermittelakquise (z.B. FöNa, ANK, etc.), um so einen, in der Regel, verfünffachten Beitrag für erfolgte Eingriffe zu leisten.

Zudem bieten sich aus unserer Sicht vielfältige Möglichkeiten der Aufwertung abseits von „bloßer“ Waldumwandlung. Artenreiche Offenlandflächen, naturnahe Beweidungskonzepte, Fortschreibung der Landschaftspläne und Ausweisung weiterer Naturschutzgebiete im Bereich von Biotopverbundflächen von herausragender Bedeutung, Insekten-, Amphibien- und Artenschutz, Renaturierung von Uferbereichen, Quellen und Gewässern, Biotopvernetzung, Schaffung und Erhalt von Trittsteinen, Pflege- und Managementpläne und insbesondere deren Umsetzung etc. sind alles gangbare und lohnenswerte Ausgleichsmaßnahmen.

62 Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.