



Schalltechnische Ersteinschätzung zum B-Plan Nr. 284 I+II „Südlich der BAB 1, östlich Tannenbergsstraße, nördlich Dhünn sowie südlich Dhünn, nord-westlich der Realschule Am Stadtpark“ in Leverkusen

Entwurf 1 vom 16.01.2026

Dieser Bericht besteht aus insgesamt 5 Seiten, davon 5 Seiten Text.

Auftraggeber: TecArena-Plus GmbH
Bismarckstraße 122-124
51373 Leverkusen

Berichtsnummer: F 10658-2-BEK
Datum: 15.01.2026

Referenz: LN/LN
Ansprechperson: Lukas Niemietz
0211 999 58 26 - 86
lukas.niemietz@peutz.de



Die Akkreditierung gilt für den in der Urkundenanlage D-PL-20140-01-00 festgelegten Umfang der Bereiche Geräusche und Erschütterungen.
Messstelle nach § 29b BImSchG

1 Einleitung

Durch den Ausbau der BAB 1 im Bereich des Autobahnkreuz Leverkusen im unmittelbaren Nahbereich der BayArena als Spielstätte des TSV Bayer 04 Leverkusen werden für den Zeitraum der Bauarbeiten die heute unter den Stelzen der Autobahn vorhandenen Stellplätze entfallen. Diese Stellplätze werden in der heutigen Situation im "Regelbetrieb" durch die Sportvereine TSV Bayer 04 Leverkusen und den SC Leverkusen genutzt, aber auch durch gewerbliche Nutzer wie die Stadt Leverkusen oder dem nahgelegenen Kino.

Für Spieltage in der BayArena werden die Stellplätze für den öffentlichen Verkehr gesperrt und nur durch den TSV Bayer 04 Leverkusen genutzt.



Abbildung 1.1: Parken in der Bestandssituation (aus " Stellungnahme Verkehr zum **B-Plan 284 I+II**„Südlich der BAB 1,östlich Tannenbergstraße,nördlich Dhünn sowie südlich Dhünn, nord-westlich der Realschule Am Stadtpark“ in Leverkusen durch Brilon Bodzio Weiser, Juni 2025)

Durch den Wegfall der Stellplätze für den Zeitraum des Autobahnausbaus muss hier daher eine Alternativlösung gefunden werden. Hierzu stehen zwei Varianten im Raum, in der ersten Variante werden Bereiche der heutigen Trainingsflächen des TSV Bayer 04 Leverkusen südlich der Stelzen als Interimslösung zu Stellplatzanlagen umfunktioniert, alternativ steht als langfristige Lösung die Errichtung eines Parkhauses im Raum.

Die relevanten Immissionsorte befinden sich nördlich der Stelzen an der Marienburger Straße.

Im weiteren Verfahren muss mit einem Verwaltungsrechtler die Bewertungsgrundlage abgestimmt werden, während die Nutzung durch die Sportvereine unter die Regularien der 18. BImSchV fallen, liegen gewerbliche Nutzungen im Anwendungsbereich der TA Lärm. Sollten die Stellplätze eine öffentliche Widmung erhalten müsste eine Bewertung nach 16. BImSchV erfolgen. Die einzelnen Bewertungsgrundlagen unterscheiden sich deutlich in den Bewertungszeiträumen, ihren Grenz- oder Richtwerten sowie den Ausbreitungsrechnungen, sodass hier keine belastbaren Aussagen möglich sind.



Abbildung 1.2: Planungsvariante Szenario 1 - offene Stellplätze (Quelle: PS Landschaft)

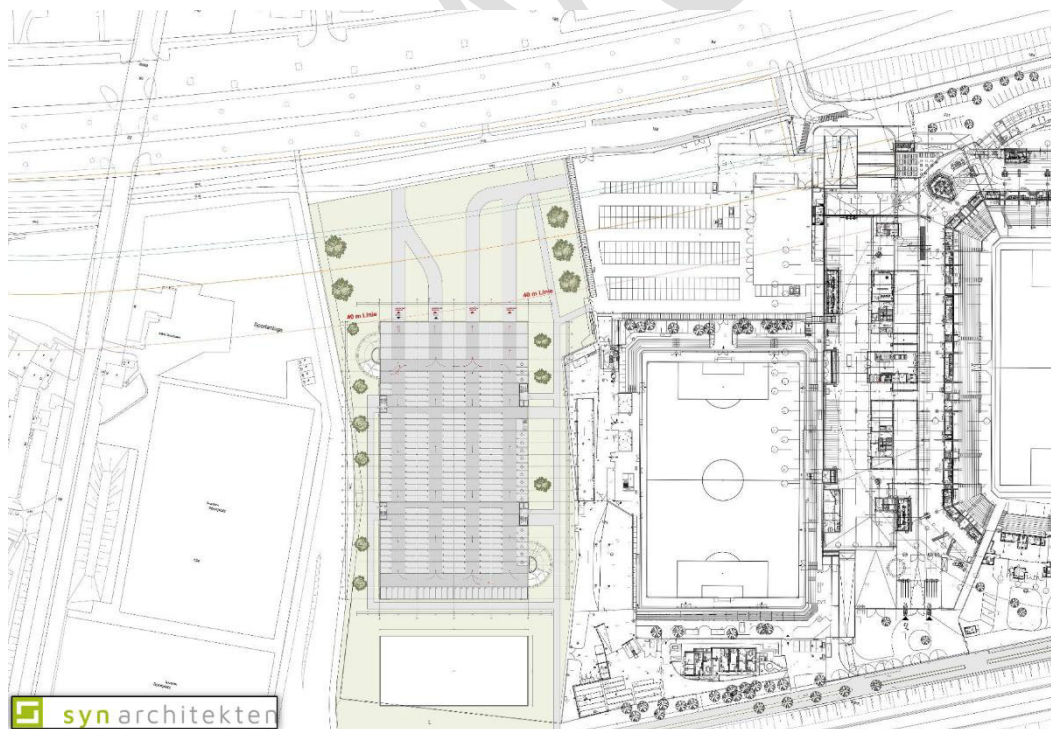


Abbildung 1.3: Planungsvariante Szenario 2 - Errichtung eines Parkhauses (Quelle: synarchitekten)

2 Einschätzung

Bei den relevanten Geräuschquellen der Stellplatzanlagen handelt es sich einerseits um die Geräusche der Parkvorgänge, z.B. in Verbindung mit dem Türen schlagen. Durch das Abrücken der Parkplätze von ihrer heutigen Lage im unmittelbaren Nahbereich der Stellplätze an der Marienburger Straße und ca. 25 m zu den Stellplätzen unter der Stelze (vgl. Abbildung 1.1) rücken die zukünftigen Stellplatzanlagen deutlich nach Süden von der Wohnbebauung ab. In der Variante mit offenen Stellplätzen (vgl. Abbildung 1.2) liegt der minimale Abstand zu den neuen Stellplätzen bei mehr als 80 m zur Wohnbebauung. In der Variante mit einem Parkhaus (vgl. Abbildung 1.3) würde dieses durch die Anbauverbotszone entlang der Autobahn noch weiter nach Süden auf einen Abstand von über 130 m zur Wohnbebauung abrücken.

Die Geräusche der Parkvorgänge werden daher im Vergleich zur heutigen Situation mit den Stellplatzanlagen im unmittelbaren Nahbereich der Wohnnutzungen deutlich gemindert und stellen im Vergleich zu den Immissionen aus den Fahrwegen in beiden Szenarien wohl eine untergeordnete Rolle dar.

Bei den Fahrwegen ist zu unterscheiden, ob diese auf einer öffentlichen Verkehrsfläche stattfinden und als "Verkehrslärm" bewertet werden oder ob diese Fahrwege anlagenbezogen auf einer Privatfläche erfolgen. Die Abgrenzung zu den öffentlichen Verkehrsflächen und der Umgang mit den Fahrzeugbewegungen im Übergangsbereich müssen daher sowohl für die Ist-Situation als auch für die Planfälle geklärt werden.

Schalltechnisch sind insbesondere die Fahrwege im Nahbereich eines Immissionsortes von Relevanz. Sofern durch eine Bündelung der An- und Abfahrtsverkehre nicht punktuell Bereiche stärker belastet werden, als in der Bestandssituation ist hier bei einer gleichbleibenden Stellplatzanzahl durch das Abrücken der Stellplatzanlagen mit einer Pegelminderung zu rechnen.

Der immissionstechnisch besonders relevante Fall ist die Betrachtung der Nutzung der Stellplatzanlagen an Spieltagen, da hier eine voll Auslastung der Stellplätze vorliegt und auch eine Entleerung der Stellplätze im sensiblen Nachtzeitraum bei Abendspielen erfolgen kann.

Mit dem Wegfall der Stellplätze P6 in der heutigen Situation ist im Bereich zwischen der Windthorststraße und der Straße Am Neuenhof mit einer deutlichen Minderung der Immissionen aus der Nutzung der Stellplatzanlagen zu rechnen. Durch die erforderliche Querung der Autobahn zum Erreichen der Stellplatzanlagen oder des Parkhauses, muss hier zukünftig eine gebündelte Erschließung erfolgen. Hierdurch kann es im Nahbereich der Haupteinschließung an der Marienburger Straße zwischen der Tannenberger Straße und der Görresstraße zu geringeren Pegelminderungen bis hin zu Pegelerhöhungen kommen. Dies muss im Detail im weiteren Verfahren ermittelt werden, hierzu sind jedoch die konkreten Erschließungsvarianten erforderlich. Bei der Planung sollte zukünftig versucht werden die Fahrwege auf der Marienburger Straße möglichst weit nach Süden von der Wohnbebauung abzurücken.

Da mit der Umplanung keine zusätzlichen Verkehre erzeugt werden, ist im weiteren Umfeld des Plangebiets hinter der Tannenberger Straße oder der Görresstraße wohl nicht mit immissionsrelevanten Pegelunterschieden zu rechnen.

3 Fazit

Im weiteren Verfahren erfolgt eine Bewertung der anlagenbezogenen Immissionen für die Szenarien: "regulärer Betrieb" und "Spieltag". Hierbei wird differenziert nach Nutzungen zum Tages- und Nachtzeitraum. Wie eingangs beschrieben muss hier für die letztendliche Bewertung die verwaltungsrechtliche Bewertungsgrundlage final geklärt werden. Für die Nutzung an Spieltagen ist eine Bewertung anhand der 18. BImSchV naheliegend, für die reguläre Nutzung u.a. durch gewerbliche Nutzer im Umfeld könnte hier auch eine abweichende Bewertung nach TA Lärm sachgerecht sein.

Bei einer Bewertung als anlagenbezogener Lärm (18. BImSchV oder TA Lärm) ist eine Abgrenzung zu den öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich. Die Beurteilung des Zu- und Abgangsverkehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen sowie im weiteren Umfeld des Plangebiets erfolgt in Anlehnung an die 16. BImSchV.

Durch das Abrücken der Stellplätze ist damit zu rechnen, dass der anlagenbezogene Lärm tendenziell eher gemindert wird, insbesondere im westlichen Bereich der Marienburger Straße mit Wegfall des P6. Im Nahbereich der künftig wohl stärker gebündelten Zuwegung der Stellplatzanlagen könnte es zu einer geringen Erhöhung der Immissionen kommen. Um die lokalen Erhöhungen durch eine Bündelung der Verkehre zu vermeiden sollte unter schalltechnischen Gesichtspunkten versucht werden die Ein- und Ausfahrt zu den Stellplatzanlagen zumindest auf 2 Zufahrten zu verteilen. Lokal könnten hierdurch bei Halbierung der Verkehre Minderungen um rund 3 dB erreicht werden.

Peutz Consult GmbH

ppa. Dipl.-Phys. Axel Hübel
(Messstellenleitung)

i.V. Dr. Lukas Niemietz
(Projektleitung)