



BRILON BONDZIO WEISER
Ingenieurgesellschaft mbH

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

**Auftraggeber:**

Bayer 04 Immobilien GmbH
Finanz- und Rechnungswesen
Bismarckstraße 122-124
51373 Leverkusen

Auftragnehmer:

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft mbH
Konrad-Zuse-Straße 18
44801 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Richard Baumert

Projektnummer:

3.2852

Datum:

28. Februar 2026

Dateiname:

2852_2026-02-28_Leverkusen_B-Plan 284 I+II_Verkehrliche Stellungnahme



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	2
2	Heutige Situation	7
2.1	Stelzenparkplatz	7
2.1.1	Allgemeines.....	7
2.1.2	Alltägliche Situation	8
2.1.3	Spieltag in der BayArena	9
2.2	Verkehrerschließung	11
2.3	Stellplätze	12
2.3.1	Genehmigte Stellplätze.....	12
2.3.2	Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen	13
2.3.3	Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena.....	13
3	Zukünftige Situation	18
3.1	Szenarien.....	18
3.2	Variante 1 „ebenerdige Stellplätze“	21
3.2.1	Umzug des SC Leverkusen auf das Gelände des BV Wiesdorf	21
3.2.2	Planungskonzept	22
3.2.3	Verkehrerschließung	24
3.2.4	Geplante Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen	25
3.2.5	Geplante Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena	26
3.3	Variante 2 „Parkhaus“	27
3.3.1	Herstellung eines Parkhauses	27
3.3.2	Planungskonzept	28
3.3.3	Verkehrerschließung	30
3.3.4	Geplante Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen	32
3.3.5	Geplante Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena	33
4	Vergleich Parkplatz und Parkhaus	34
5	Zusammenfassung des aktuellen Untersuchungsstandes	35
	Literaturverzeichnis	37



1 Ausgangssituation

Im Zuge des Autobahnausbaus der A1 zwischen der Leverkusener Rheinbrücke und dem Autobahnkreuz Leverkusen muss auch die vorhandene Stelzenbrücke ersetzt werden, die sich über den Europaring (B8), die Bahntrasse und eine große Stellplatzfläche bis zur Bismarckstraße erstreckt. Laut der Autobahn GmbH des Bundes läuft die Brücke auf das Ende ihrer Restlaufzeit zu und muss daher vollständig ersetzt werden.

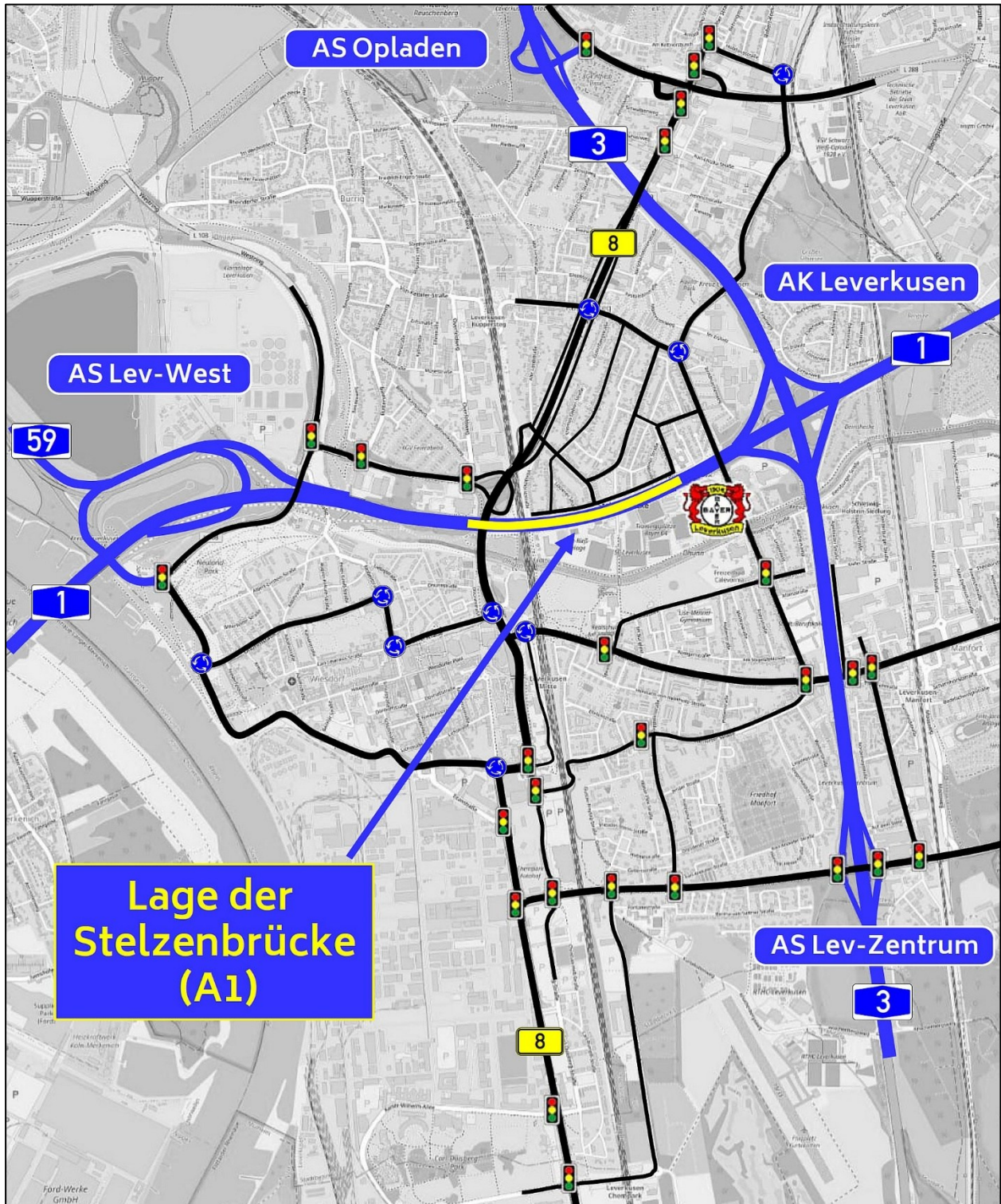


Abbildung 1: Lage der Stelzenbrücke (Kartengrundlage: [1])



Nördlich der Autobahn befindet sich ein großes Wohngebiet (Ortsteil Küppersteg). Südlich der Autobahn liegen eng angrenzend die Sportanlagen von Bayer 04 Leverkusen, TSV Leverkusen und SC Leverkusen. Dazu gehören auch die BayArena, das Ulrich-Haberland-Stadion und mehrere Trainingsplätze.

Abbildung 2 zeigt die Lage der Stelzenbrücke und die unmittelbar an die Brücke angrenzenden Nutzungen.



Abbildung 2: Ausgangssituation (Kartengrundlage: [1])

Die große Fläche unter der Stelzenbrücke wird derzeit als Parkplatz genutzt. In der Summe befinden sich unter Stelze etwa 1.450 Stellplätze. Weitere Stellplätze befinden sich nördlich der Autobahn entlang der Marienburger Straße, die parallel zur Autobahn verläuft sowie südlich der Autobahn auf den Vereinsgeländen von Bayer 04, TSV und SC. Die südlichen Stellplätze sind jedoch nur über den Stelzenparkplatz erreichbar.

Die Nutzung der beschriebenen Stellplätze unterscheidet sich zwischen Spieltagen in der BayArena (Einzelereignisse) und den Nicht-Spieltagen (Normalzustand).

Während die Parkflächen an den Nicht-Spieltagen zu einem großen Anteil als öffentliche Stellplätze beispielsweise für Besucher von Rathaus, Forum, Stadtbibliothek, City C oder Ostermann-Arena aber auch für Pendler zur Verfügung stehen, werden sie an Spieltagen gemäß geltenden Verträgen und Vereinbarungen fast vollständig von den Beschäftigten und Besuchern der BayArena genutzt.

Mit dem baustellenbedingten Wegfall der Stellplätze unter der Stelzenbrücke fehlen Bayer 04 Leverkusen an der BayArena zukünftig viele und wichtige Stellplätze für den Spielbetrieb in der BayArena. Neben den Stadionbesuchern sind davon auch die Mitarbeitenden sowie die Presse- und Medienvertreter betroffen.

Der Stelzenparkplatz wird jedoch auch unabhängig von Spieltagen gut genutzt. Aktuelle Ortsbesichtigungen und Erhebungen zeigen im Tagesverlauf Belegungen von 300-400 Pkw, die sämtlichen Nutzungen im Umfeld zugeordnet werden können.



Ein zeitlich längerer Wegfall sämtlicher Stellplätze unter der Stelze ist für die vorhandenen Anlieger somit als höchst problematisch zu bewerten. Daher hat die Bayer 04 Leverkusen Fußball GmbH im Interesse aller durch die Baustelle betroffenen Einrichtungen mit der frühzeitigen Planung von Ersatzstellflächen im direkten Umfeld der BayArena begonnen. Grundsätzlich wird dabei das Ziel verfolgt, für die Zeit der Brückenbaumaßnahme alternative Stellplätze herzustellen und nach Fertigstellung der Autobahnbrücke die Stellplätze wieder unter der Stelze einzurichten.

Unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs sowie der Wegebeziehungen zwischen Stellplatz und Nutzung stellen die vorhandenen Sportanlagen westlich des Rudolf-Haberland-Stadions ein sinnvolles Areal dar.

Dieses ist jedoch nur möglich, wenn der SC Leverkusen von der Tannenbergsstraße auf die ehemalige Sportanlage des BV Wiesdorf südlich der Dhünn umzieht und dort eine neue Anlage mit Fußballplatz und Gebäuden erhält (vgl. Abbildung 3).

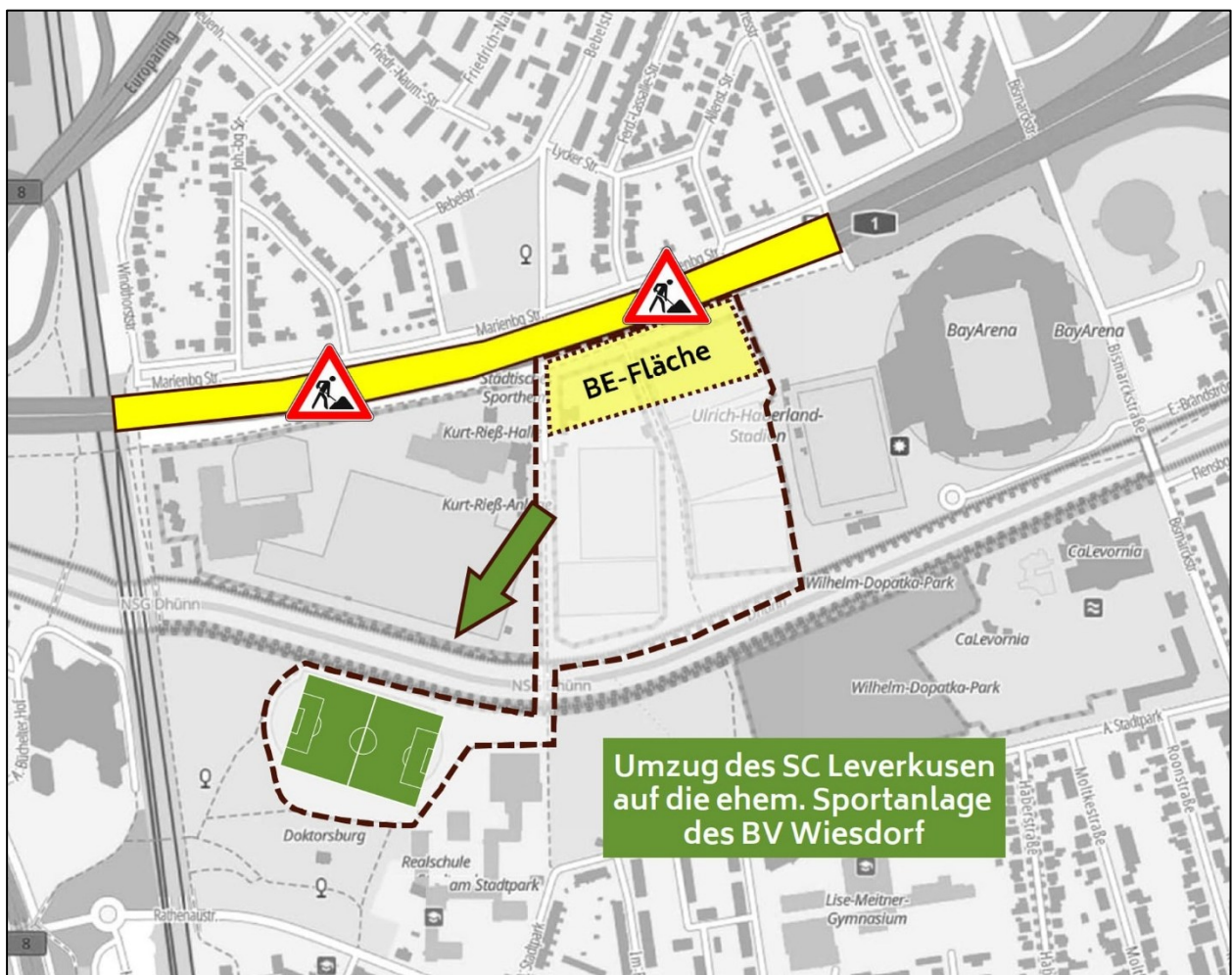


Abbildung 3: Umzug der Sportanlage des SC Leverkusen auf die ehem. Fläche des BV Wiesdorf (Kartengrundlage [2])



Als Alternative zu einem **ebenerdigen Parkplatz (Variante 1)** kommt grundsätzlich auch der **Bau eines Parkhauses (Variante 2)** neben der BayArena in Betracht. Als Grundstücksfläche würde dafür das vorhandene Trainingsgelände von Bayer 04 Leverkusen (3 Sportplätze) ausreichen. Ein Umzug der Sportanlage des SC Leverkusen auf die ehem. Fläche des BV Wiesdorf wäre bei dieser Variante nicht erforderlich.

Abbildung 4 veranschaulicht die beiden beschriebenen Varianten zur Herstellung von Ersatzstellflächen.

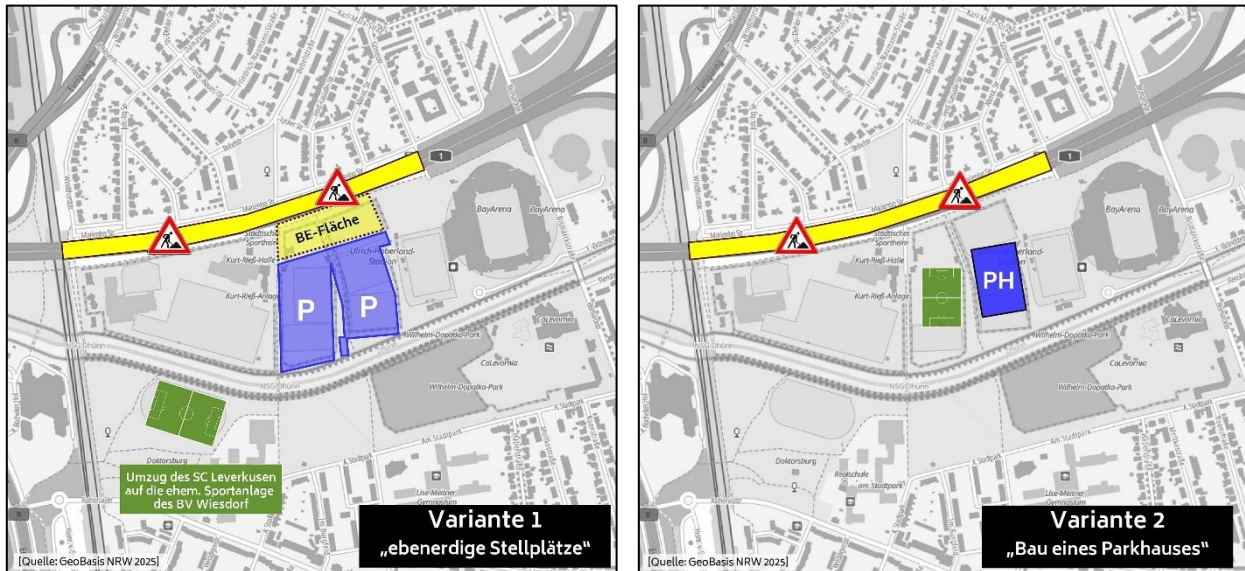


Abbildung 4: Denkbare Varianten für die Schaffung von Ersatzstellplätzen (Kartengrundlage [2])

Sowohl für Variante 1 mit einem Umzug des SC Leverkusen und die übergangsweise Herstellung von Stellflächen auf den heutigen Sportanlagen des Vereins als auch für Variante 2, die den Bau eines Parkhauses auf den Trainingsplätzen von Bayer 04 Leverkusen vorsieht, ist die Durchführung eines Bauleitplanverfahrens erforderlich. Die Stadt Leverkusen führt dieses Verfahren Stadtteil übergreifend (Küppersteg, Wiesdorf) durch. Der dazugehörige Bebauungsplan ist 284 I+II. Abbildung 5 dokumentiert den Abgrenzungsbereich des B-Plan-Gebietes und das relevante umgebende Straßennetz. Im nördlichen Bereich verläuft die Planungsgrenze an der Grundstücksgrenze der Autobahn.

Der heutige Stelzenparkplatz unter der Autobahn sowie die Sportanlagen südlich der Autobahn sind für den Kfz-Verkehr an Nicht-Spieltagen in der BayArena durch das benachbarte Wohngebiet über die Bebelstraße, die Damaschkestraße, die Karl-Marx-Straße und die Görresstraße erreichbar. Für den Fuß- und Radverkehr sind Wegeverbindungen entlang der Dhünn (West-Ost-Achse) sowie durch den Stadtpark im Süden oder das Wohngebiet im Norden vorhanden.

An Spieltagen in der BayArena greift zum Schutz der Anwohner im Umfeld des Stadions ein umfassendes Verkehrskonzept. Dabei werden zahlreiche Wohnstraßen in den letzten Stunden vor Beginn der Fußballspiele durch Poller abgesperrt. Der Stelzenparkplatz ist dann für den Kfz-Verkehr nur nach Norden über die Marienburger Straße und die Straße Neuenhof verkehrlich erschlossen und auf dieser Route entsprechend ausgeschildert. Die in Abbildung 5 in Rot dargestellten Straßen kennzeichnen diese Haupterschließung an Spieltagen in der BayArena.

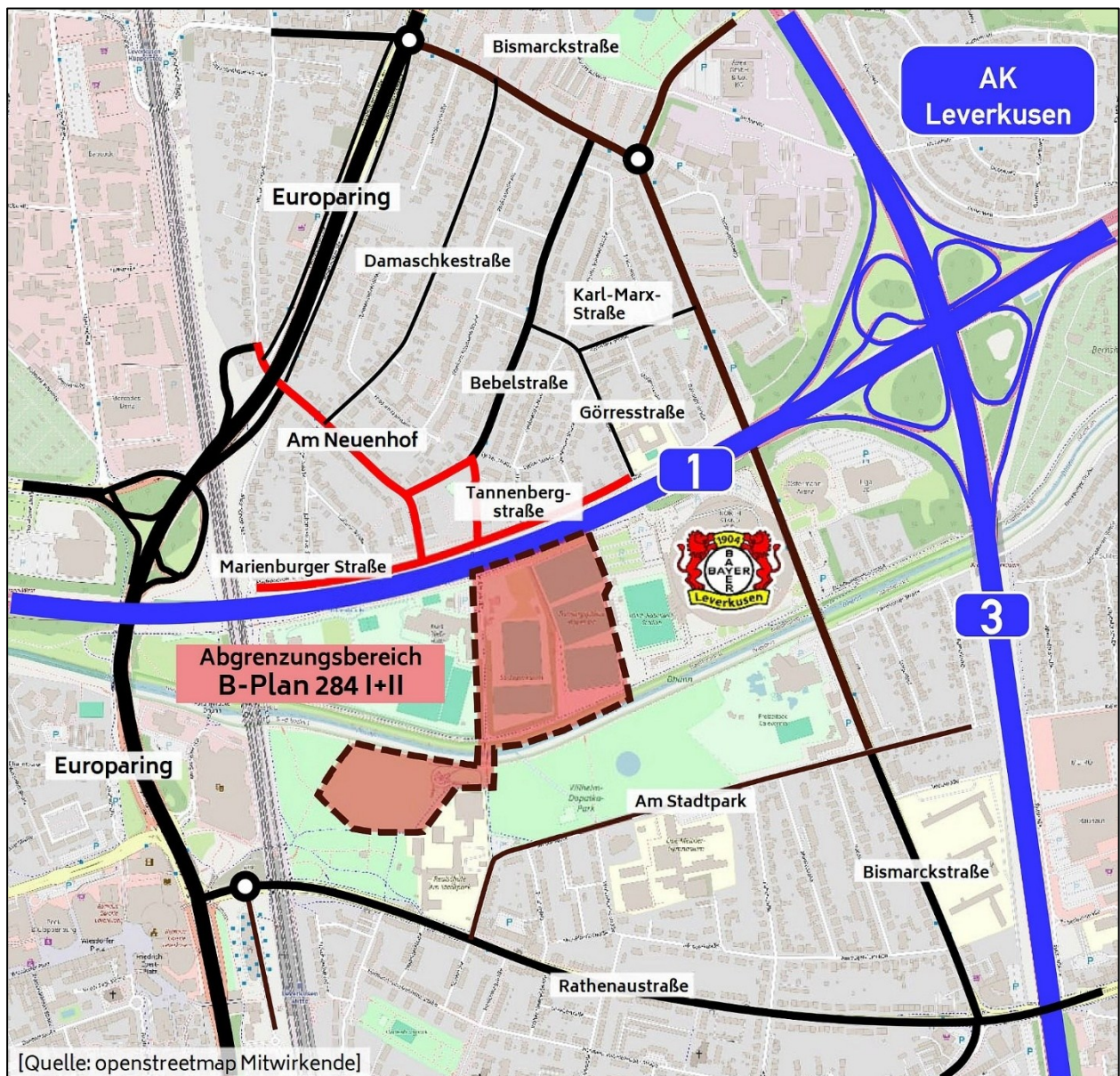


Abbildung 5: Lage des B-Plans 284 I+II und das angrenzende Straßennetz (Kartengrundlage [2])

Als fachlicher Beitrag zum Bauleitplanverfahren sind die verkehrlichen Auswirkungen durch den Wegfall der Stellplätze unter der Autobahnbrücke sowie die denkbaren Varianten zur Herstellung von Ersatzstellplätzen zu prüfen und zu bewerten. Dabei treten die in Tabelle 1 aufgeführten Szenarien für die beiden Belastungsfälle „Spieltag“ und „Nicht-Spieltag“ auf.

Tabelle 1: Definition der zu auftretenden Szenarien

Szenario	Variante	Stelzenparkplatz	Veränderung des Stellplatzangebotes
Analysefall	Bestand	vorhanden und nutzbar	---
Prognose-Nullfall	V0	Ausbau A1 = Wegfall	ersatzloser Wegfall von 1.450 SP
Prognose-Planfall 1	V1	Ausbau A1 = Wegfall	Ersatzbau V1 „Parkplatz“ mit 1.500 SP
Prognose-Planfall 2	V2	Ausbau A1 = Wegfall	Ersatzbau V2 „Parkhaus“ mit 1.500 SP



2 Heutige Situation

2.1 Stelzenparkplatz

2.1.1 Allgemeines

Die Stelzenbrücke überspannt eine als Parkplatz genutzte Fläche, die an allen spelfreien Tagen frei anfahrbar ist. Das Parken ist kostenlos möglich. Nördlich und parallel zur Autobahnbrücke verläuft die Marienburger Straße, an der weitere Stellplätze angelegt sind.

An Spieltagen in der BayArena werden die Stelzenparkplätze von Bayer 04 Leverkusen nach einem konkreten Organisationssystem in verschiedene Bereiche (P5A, P5 und P6) eingeteilt (vgl. Abbildung 7). An Spieltagen ist die Einfahrt nur mit speziellen Parktickets möglich. Die Einfahrten werden entsprechend kontrolliert. Die VIP-Parkplätze P2 bis P4 unmittelbar an der BayArena sind nur über den Stelzenparkplatz erreichbar.



Abbildung 6: Lage und Anbindung des Stelzenparkplatz [1]

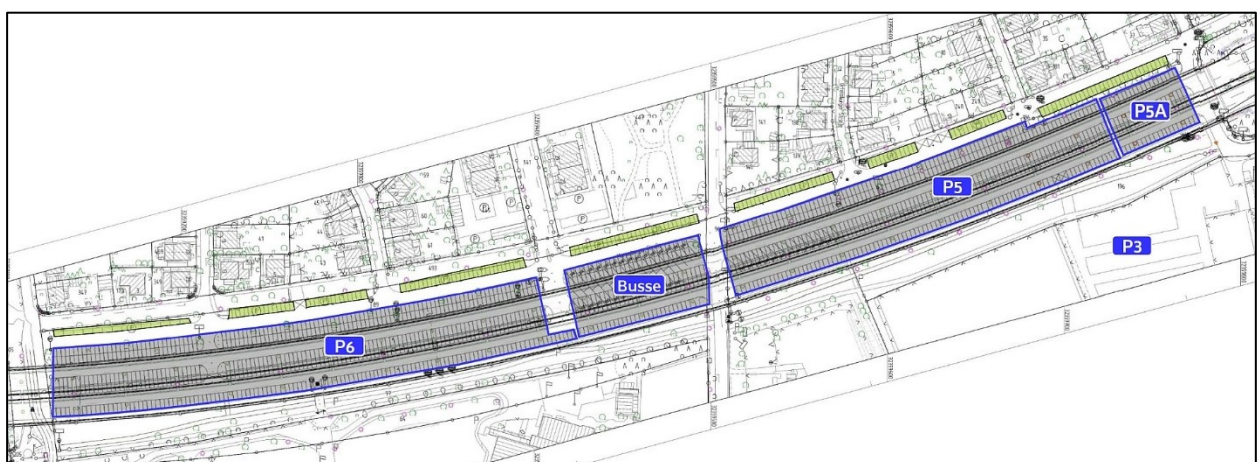


Abbildung 7: Einteilung des Stelzenparkplatzes an Spieltagen



2.1.2 Alltägliche Situation

Anhand von verschiedenen Ortsbesichtigungen ist festzustellen, dass sowohl die Stellplätze unter der Stelzenbrücke als auch die Stellplätze entlang der Marienburger Straße an spieltagfreien Tagen (Normalfall) gut genutzt werden (BayArena, Sportanlagen TSV/SC Leverkusen, Innenstadt). Die folgenden Fotos dokumentieren typische Alltagssituationen. Es wurden unter der Stelze Belegungen von bis zu 400 Pkw beobachtet.



Abbildung 8: Alltagssituation - Belegung unter der Stelze im östlichen Bereich (P5A) [eigene Aufnahme]

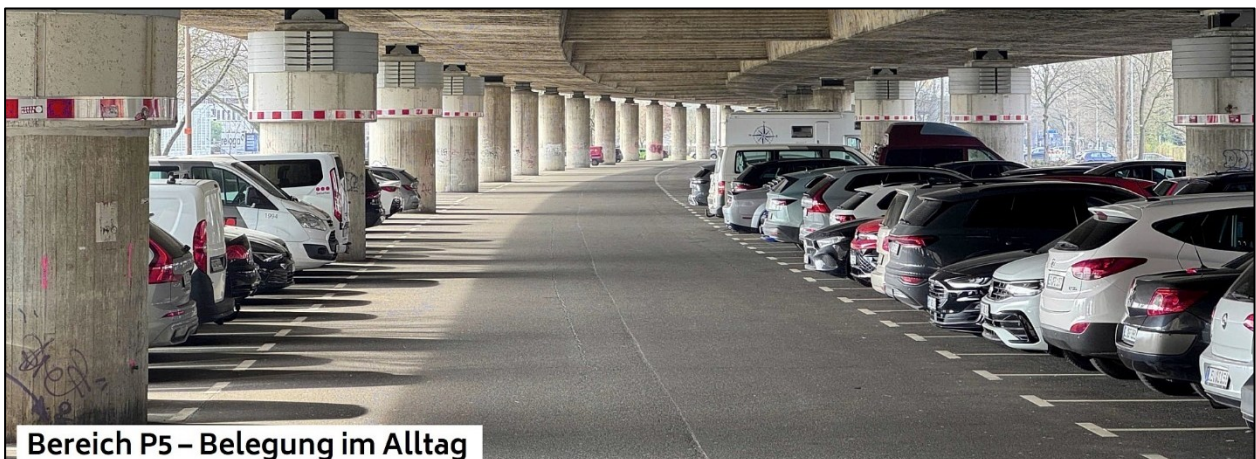


Abbildung 9: Alltagssituation - Belegung unter der Stelze im östlichen Bereich (P5) [eigene Aufnahme]



Abbildung 10: Alltagssituation - Belegung unter der Stelze im westlichen Bereich (P6) [eigene Aufnahme]



2.1.3 Spieltag in der BayArena

An Spieltagen in der BayArena erfolgt eine erste Zufahrtskontrolle (Sichtung der Parktickets) auf der Straße Neuenhof im Bereich der Südrampe des Europarings, um Parksuchverkehr und Falschparken in den Wohnstraßen zu verhindern.



Abbildung 11: Spieltagsituation – Anreise mit Zufahrtskontrolle über die Straße Neuenhof [eigene Aufnahme]

Südlich der Bebelstraße werden die anreisenden Besucher dann per Beschilderung auf die Parkplätze P6 (rechts) bzw. P2-P5 / P7 (links) vorsortiert, um eine störungsreduzierte Anfahrt zu gewährleisten.



Abbildung 12: Spieltagsituation – Beschilderte Vorsortierung bei der Anreise [eigene Aufnahme]

Die Zufahrtskontrollen und die Verkehrslenkung im städtischen Straßennetz erfolgen durch Personal der Stadt Leverkusen. Auf den Parkplätzen ist Sicherheitspersonal von Bayer 04 Leverkusen im Einsatz. Die Einfahrt in den Stelzenparkplatz ist am Spieltag nur an zwei Stellen mit Ticketkontrolle (vgl. Abbildung 6) möglich:

- Tannenbergsstraße (P5)
- Windthorststraße (P6)

Die folgenden Fotos dokumentieren die Organisation der Stelzenparkplätze durch Bayer 04 Leverkusen.

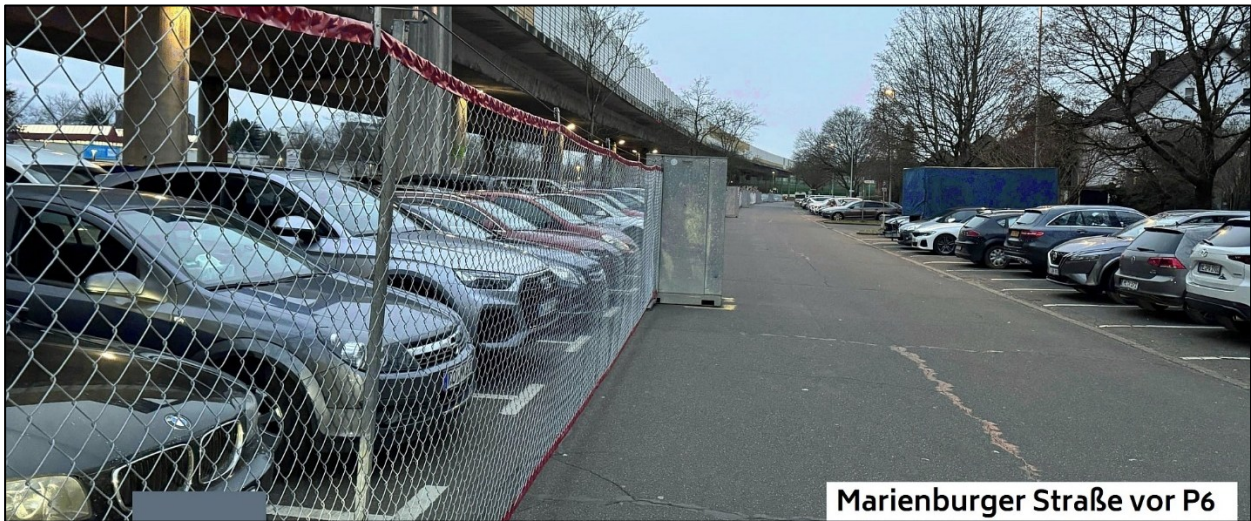


Abbildung 13: Spieltagsituation – Organisation der Stelzenstellplätze durch Bayer 04 Leverkusen [eigene Aufnahme]



Abbildung 14: Spieltagsituation – Hohe Auslastung der Stelzenstellplätze [eigene Aufnahme]



Abbildung 15: Spieltagsituation – Organisation der Stelzenstellplätze – Busparkplätze [eigene Aufnahme]



2.2 Verkehrserschließung

Die Sportanlagen von TSV Bayer 04 Leverkusen und SC Leverkusen sowie deren Stellplätze sind für den Kfz-Verkehr nur aus Norden über den Stelzenparkplatz erreichbar. Die Haupteerschließung des Stelzenparkplatzes an das übergeordnete Straßennetz (B8 - Europaring) erfolgt grundsätzlich mit der dazugehörigen Beschilderung über die Marienburger Straße und die Straße Am Neuenhof.

Außerhalb von Spieltagen in der BayArena bestehen auch Wegeverbindungen an die Bismarckstraße über die Bebelstraße, die Damaschkestraße und die Karl-Marx-Straße.

An das Liniennetz des öffentlichen Personennahverkehrs ist die BayArena sowie die westlich benachbarten Sportanlagen gut angebunden. Die Bushaltestellen auf der Bismarckstraße, im Neuenhof und in der Bebelstraße bieten in kurzer Entfernung attraktive Verknüpfungen. An Spieltagen in der BayArena kommen zusätzlich zahlreiche Verstärkerbusse (Shuttlebusse) hinzu. Darüber hinaus bestehen mit den Bahnhöfen Leverkusen-Mitte (Fußwegdistanz: etwa 1,4 km) und Leverkusen Manfort (Fußwegdistanz: etwa 1,5 km) ein Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr.

Für den Fuß- und Radverkehr existieren rund um die BayArena zahlreiche Wegeverbindungen aus allen Himmelsrichtungen. Die zentrale Achse bildet die Dhünn. Ein getrennter Geh- und Radweg verläuft auf der Südseite der Stelzenbrücke. Dieser ist bei Heimspielen von Bayer 04 Leverkusen hoch frequentiert, da er direkt zum Heimbereich des Stadions führt. Die nördlich der BayArena angelegten Radabstellanlagen werden dementsprechend gut angenommen.

Eine weitere wichtige Achse im Fuß- und Radverkehr verläuft über die südliche Tannenbergsstraße, die Dhünnbrücke, die Doktorsburg bis zum Busbahnhof bzw. zur Leverkusener Innenstadt.

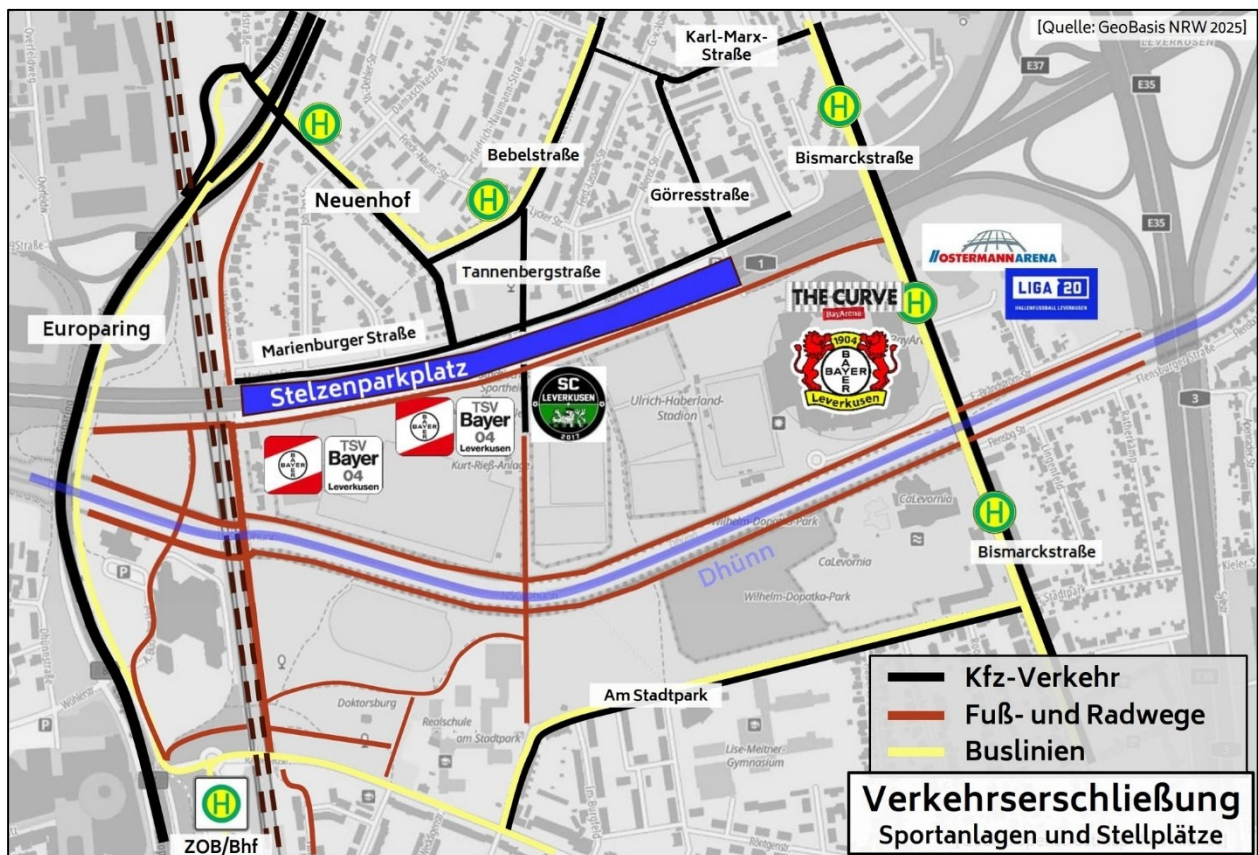


Abbildung 16: Vorhandene Verkehrserschließung des Stelzenparkplatzes sowie der benachbarten Sportanlagen [1]



2.3 Stellplätze

2.3.1 Genehmigte Stellplätze

Im Zusammenhang mit der Genehmigung von Fußballspielen in der BayArena muss eine ausreichende Stellplatzanzahl im direkten Umfeld vorhanden sein. Neben der BayArena benötigen jedoch auch die anderen Nutzungen in der Nachbarschaft Stellplätze.

Abbildung 18 dokumentiert die aktuelle Anzahl an genehmigten Stellplätzen im Umfeld der Stelzenbrücke. In der Summe stehen insgesamt etwa 2.200 Stellplätze zur Verfügung. Davon liegen etwa 1.450 Stellplätze im Bereich der Stelzenbrücke.



Abbildung 17: Nutzungen im Umfeld der Stelzenbrücke [1]

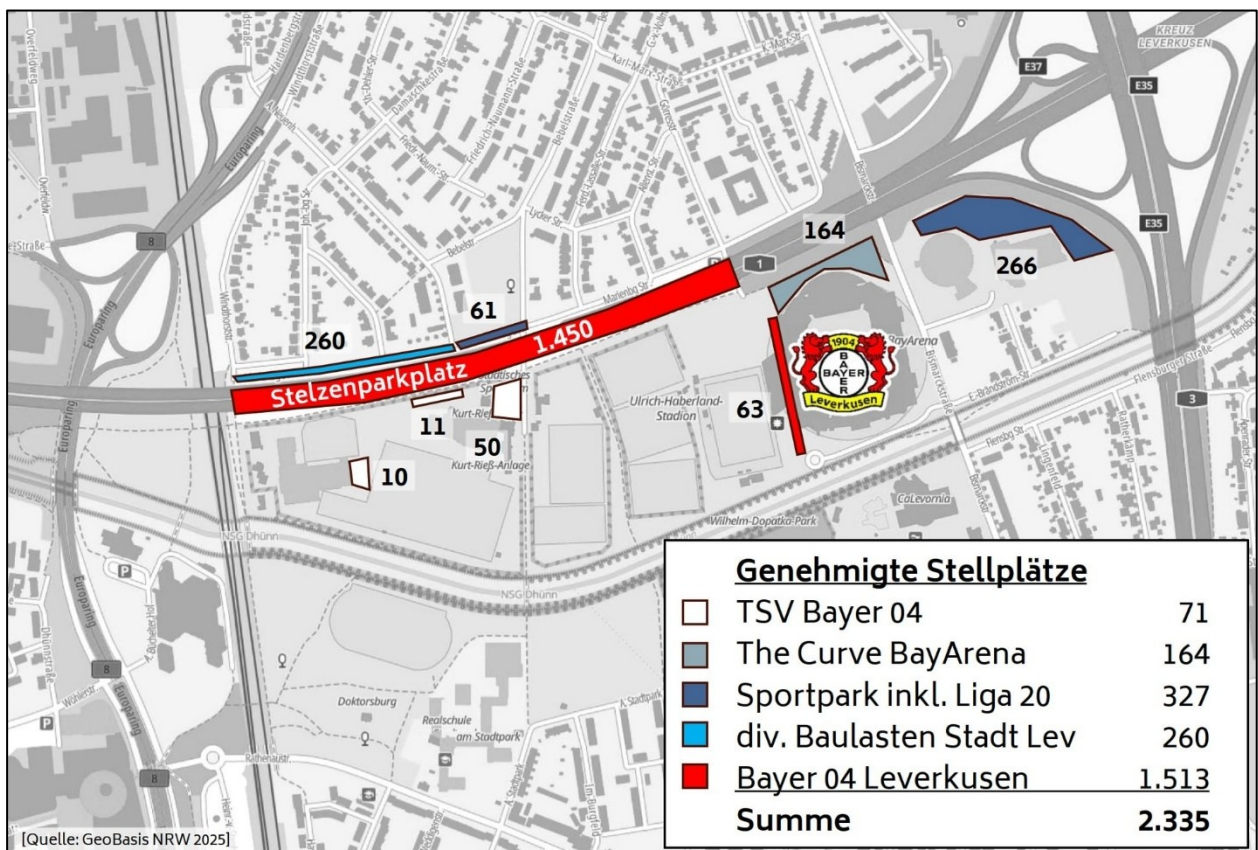


Abbildung 18: Genehmigte Stellplätze im Umfeld der BayArena [1]



2.3.2 Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen

In der spieltagsfreien Zeit benötigt Bayer 04 Leverkusen nur wenige Stellplätze, die alle unmittelbar an der BayArena zur Verfügung stehen. In diesen Zeiten steht der Stelzenparkplatz der Öffentlichkeit komplett zur Verfügung.

Ortsbegehungen haben gezeigt, dass wochentags unter der Stelze bis zu etwa 400 Fahrzeuge parken, die unterschiedlichen Parkzwecken zuordnet werden können.

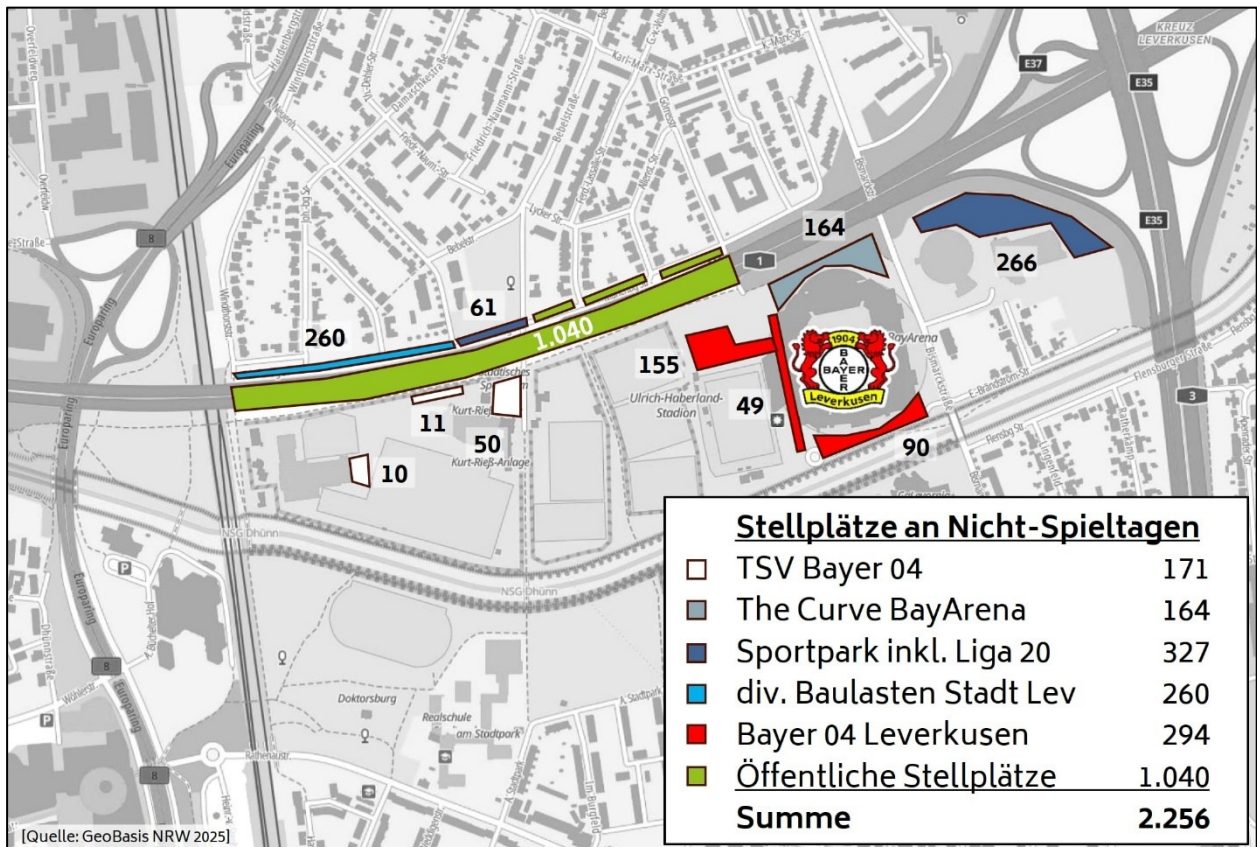


Abbildung 19: Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen [1]

2.3.3 Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena

An Spieltagen in der BayArena unterliegen nahezu alle Stellplätze im direkten Umfeld der Arena einem konkreten, gut funktionierenden Verkehrs- und Parkkonzept, das Bayer 04 Leverkusen und die Stadt Leverkusen praktizieren. So gibt es zahlreiche Informationen auf den beiden Internetseiten (Bayer 04 / Stadt) zur Anreise mit dem Pkw und dem ÖPNV sowie zu den zahlreichen Straßensperrungen im Umfeld der Arena.

- Abbildung 20 zeigt die aktuellen Hinweise zu den Straßensperrungen im Umfeld der BayArena.
- Abbildung 21 zeigt Hinweise zu den Parkplätzen.
- Abbildung 22 zeigt die Lage der Pendelbushaltestelle an der Otto-Bayer-Straße.

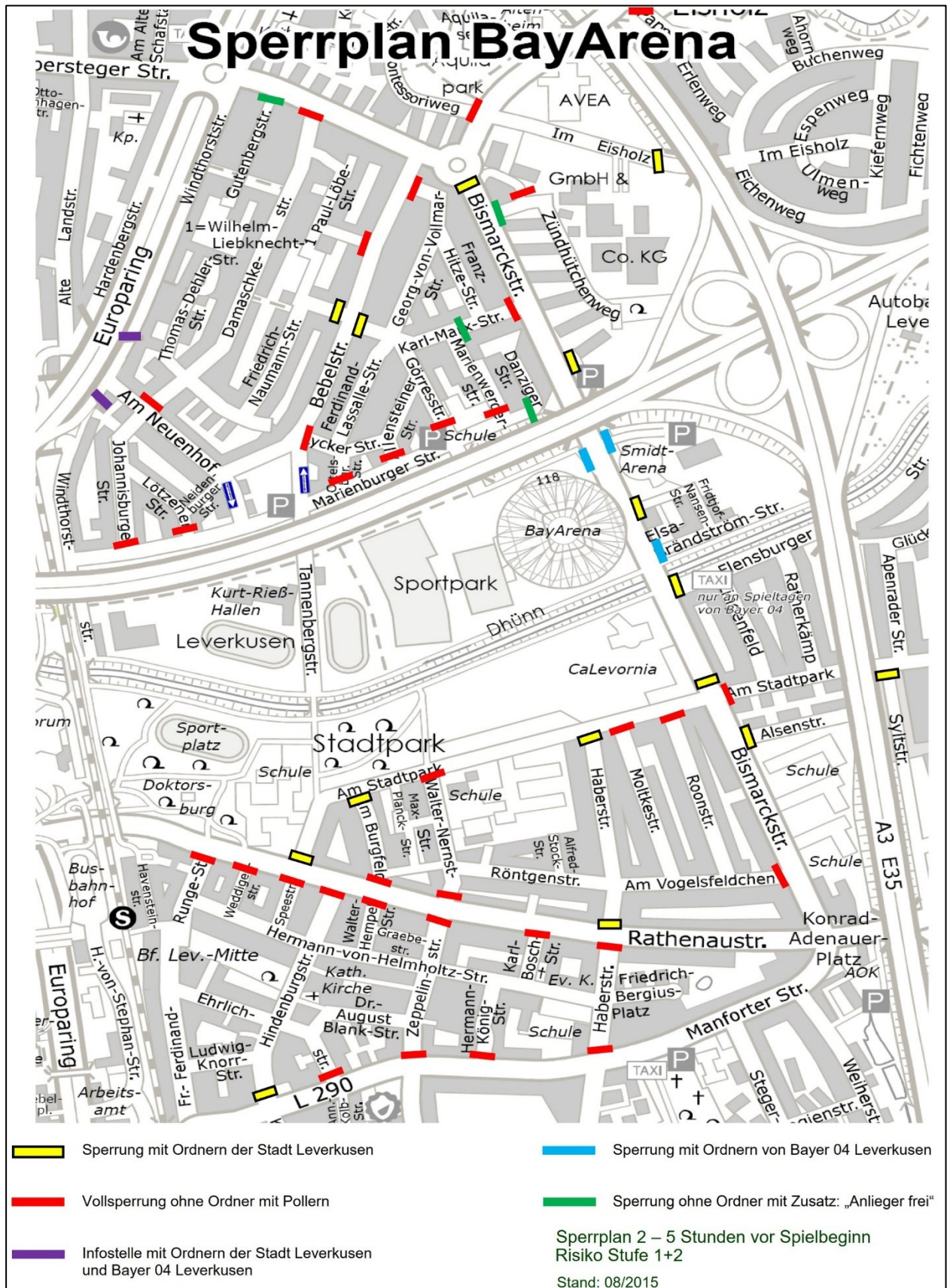


Abbildung 20: Verkehrs- und Parkkonzept an Spieltagen in der BayArena – Hinweise zu den Straßensperrungen im Umfeld der BayArena [3]

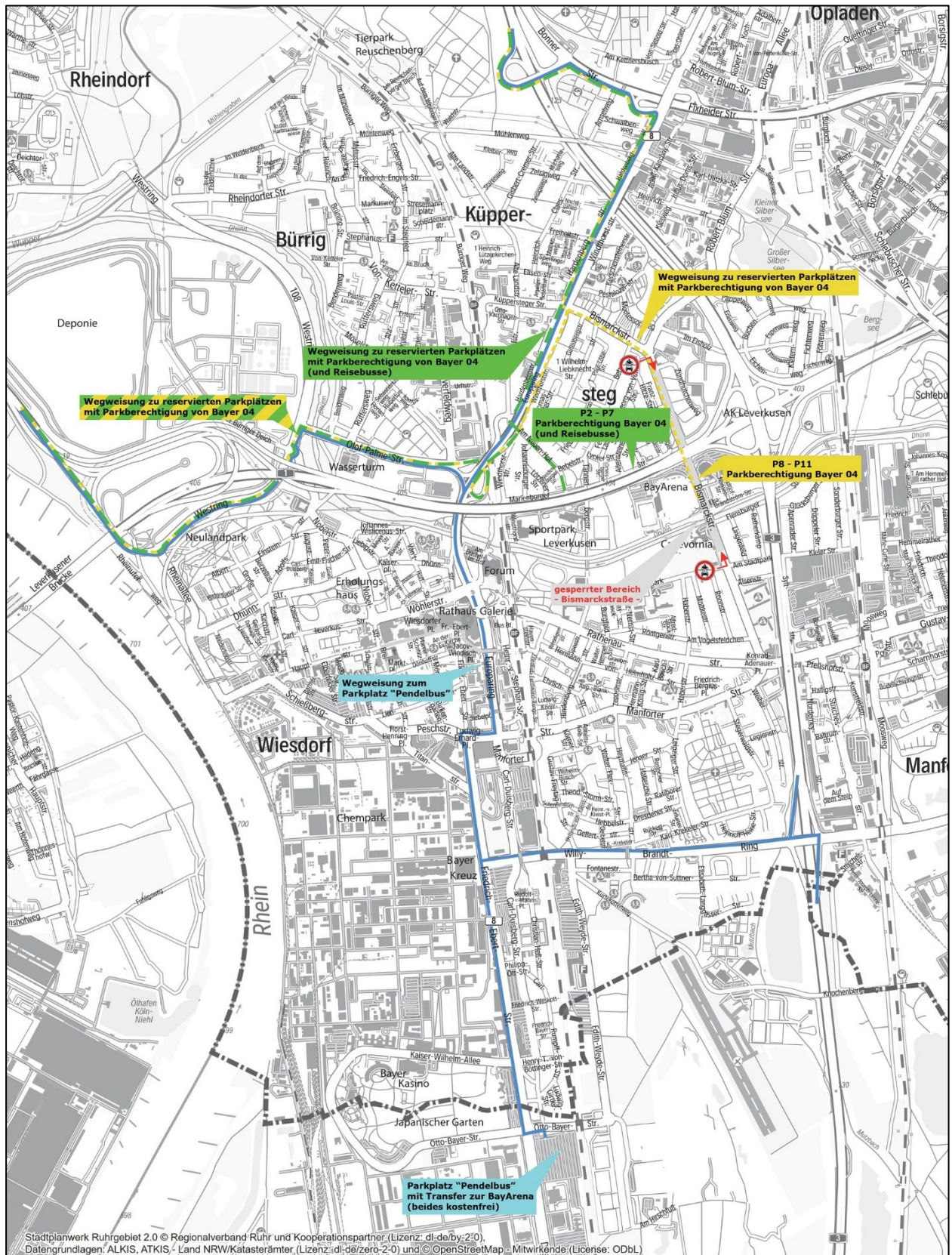


Abbildung 21: Verkehrs- und Parkkonzept an Spieltagen in der BayArena – Hinweise zu den Parkplätzen [3]

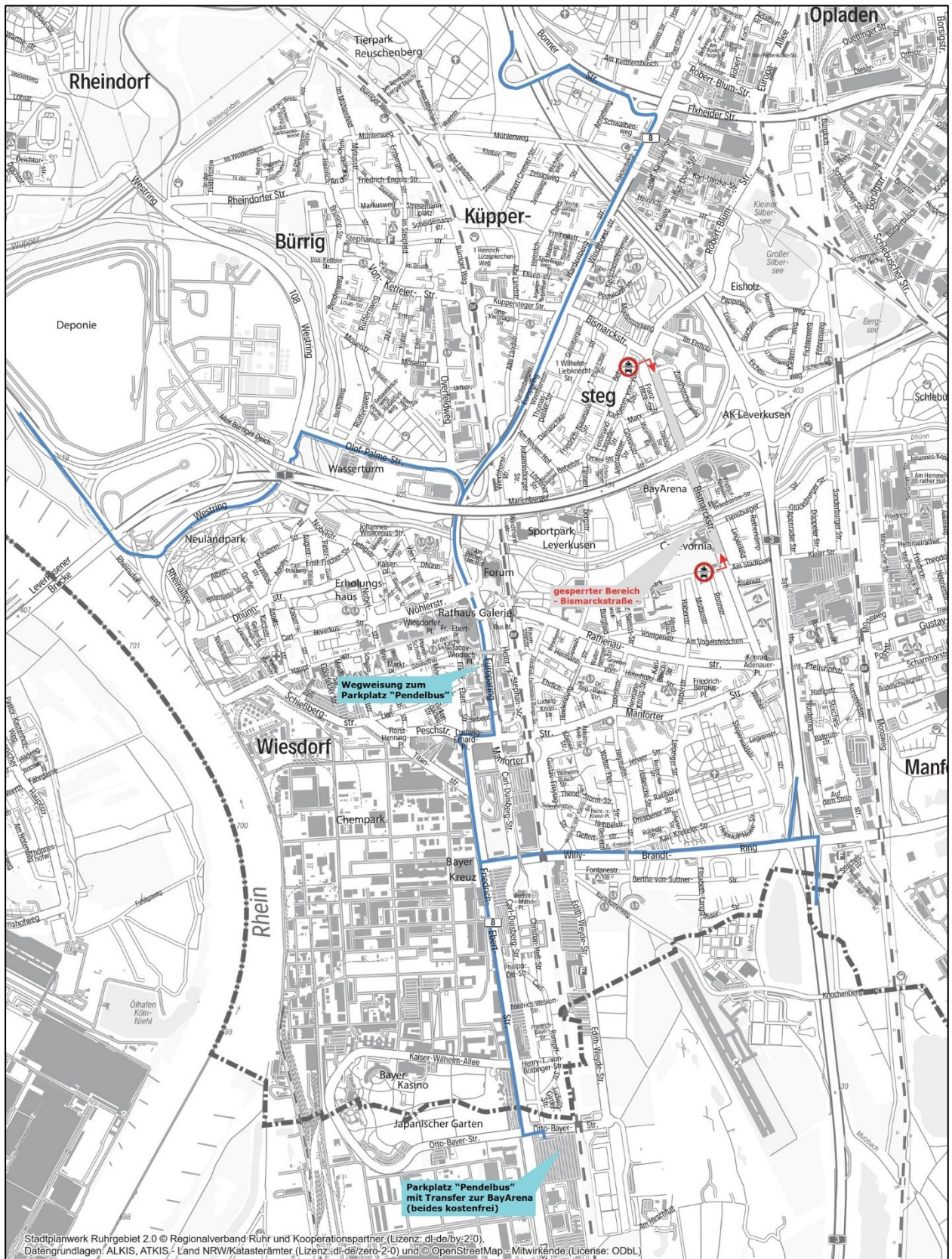


Abbildung 22: Verkehrs- und Parkkonzept an Spieltagen in der BayArena – Hinweise zum Pendelbus [3]



Abbildung 23 dokumentiert die organisierte Aufteilung der vorhandenen Stellplätze, unterteilt nach Nutzergruppen. An Spieltagen wird der Faktor „Doppelnutzung“ deutlich.

Über Verträge und Vereinbarungen zwischen Bayer 04 Leverkusen und den anderen Nutzern (The Curve BayArena, Sportpark, Stadt Leverkusen) stehen den Beschäftigten und den Besuchern der Arena an Spieltagen im gesamten Umfeld der BayArena insgesamt etwa 1.800 Stellplätze zur Verfügung. Dazu gehört u.a. der gesamte Bereich des Stelzenparkplatzes. Unter der Stelze parken an Spieltagen derzeit auch die Reisebusse von Besuchergruppe. Im Mittel der letzten Saison sind dies etwa 15 Busse pro Spiel

Wichtig ist die Bereitstellung von ausreichenden Stellplatzzahlen für die beiden Sportvereine TSV Bayer 04 Leverkusen und SC Leverkusen auch an Spieltagen in der BayArena, da im Umfeld des Stelzenparkplatzes keine alternativen Stellplätze existieren. Die Erreichbarkeit dieser Stellplätze ist über die Zufahrtskontrollen gewährleistet.



Abbildung 23: Nutzung der Stellplätze an Spieltagen in der BayArena [1]



3 Zukünftige Situation

3.1 Szenarien

Im Zusammenhang mit dem mehrstreifigen Autobahnausbau der A1 zwischen der Leverkusener Rheinbrücke und dem AK Leverkusen (A1/A3) muss auch die Stelzenbrücke ersetzt werden. Damit entfallen während der Bauzeit sämtliche Stellplätze unter der Stelze sowie im angrenzenden Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen.

Mit dem Wegfall dieser Stellplätze besteht nicht nur an Spieltagen zwingender Bedarf an einer großen Anzahl an Ersatzstellplätzen. Insgesamt werden bis zu 1.500 Stellplätze benötigt, um die heutigen Nutzungen und Einrichtungen ausreichend bedienen zu können.

Ein **ersatzloser Wegfall dieser Stellplätze (Variante 0)** gefährdet insbesondere den Spielbetrieb von Bayer 04 Leverkusen, beeinträchtigt aber auch schon in Alltagssituationen ohne Spielbetrieb in der BayArena die Erreichbarkeit der ortsansässigen Einrichtungen. Derzeit wird der Stelzenparkplatz von 300-400 Pkw pro Tag genutzt.

Als räumlich nächster Standort zur BayArena kommen für einen Ersatzparkplatz die unmittelbar neben dem Stadion liegenden Flächen in Betracht, die derzeit vom SC Leverkusen (Vereinsgelände mit Sportanlage) und von Bayer 04 Leverkusen (Trainingsplätze) genutzt werden.

Da die Fläche der vorhandenen Trainingsplätze der Lizenzmannschaft von Bayer 04 Leverkusen für die Herstellung von 1.500 Stellplätzen jedoch zu klein ist, müsste für einen **ebenerdigen Parkplatz (Variante 1)** auch die heutige Sportanlage des SC Leverkusen überbaut werden. Dies ist in Kombination mit einer Umsiedlung des Vereins auf die ehemalige Sportanlage des BV Wiesdorf südlich der Dhünn denkbar.

Um den Flächenbedarf für Ersatzstellplätze zu verringern, kommt alternativ zu einem ebenerdigen Parkplatz auch der **Bau eines Parkhauses (Variante 2)** in Betracht. Ein Parkhaus passt flächenmäßig auf die Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen, sodass der SC Leverkusen davon unberührt bliebe.

Beide Varianten erfordern den Ersatz der Trainingsplätze. Daher plant Bayer 04 Leverkusen bereits den Bau eines neuen Leistungszentrums (Bayer 04 Campus), damit sowohl der Trainingsbetrieb für die Lizenzmannschaft als auch der Trainings- und Spielbetrieb für die höheren U-Mannschaften (U23, U19) gewährleistet werden kann.

Im Vergleich zur heutigen Situation (Analysefall) können grundsätzlich drei Szenarien betrachtet werden:

Tabelle 2: Definition der zu prüfenden Szenarien

Name	Szenario	Variante	Stelzenparkplatz	Veränderung des Stellplatzangebotes
A	Analysefall	---	nutzbar	---
P0	Prognose-Nullfall	V0	Wegfall	ersatzloser Wegfall von 1.450 SP
P1	Prognose-Planfall 1	V1	Wegfall	Ersatzbau V1 „Parkplatz“ mit 1.500 SP
P2	Prognose-Planfall 2	V2	Wegfall	Ersatzbau V2 „Parkhaus“ mit 1.500 SP

Für die Stelzenbrücke sind dabei drei Zustände zu unterscheiden:

- Zustand 1 = Umbau der Stelzenbrücke mit Wegfall des Stelzenparkplatzes
- Zustand 2 = Fertigstellung der A1 und Wiederherstellung der Stellplätze unter der Stelze
- Zustand 3 = Fertigstellung der A1 ohne Stellplätze unter der Stelzenbrücke



Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen darüber getätigt werden, ob nach der Fertigstellung der Autobahnbrücke das Parken unter der Brücke wieder möglich sein wird und wenn ja, in welcher Anzahl und Form.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden daher die verkehrlichen Auswirkungen der drei Szenarien P0, P1 und P2 mit den dazugehörigen Varianten V0, V1 und V2 aufgezeigt und verglichen.

Abbildung 24 bis Abbildung 26 veranschaulichen die unterschiedlichen Varianten für die Stellplatzanlagen während der Brückenbaumaßnahme (Zustand 1) und nach der Fertigstellung der Stelzenbrücke (Zustand 2 bzw. Zustand 3).

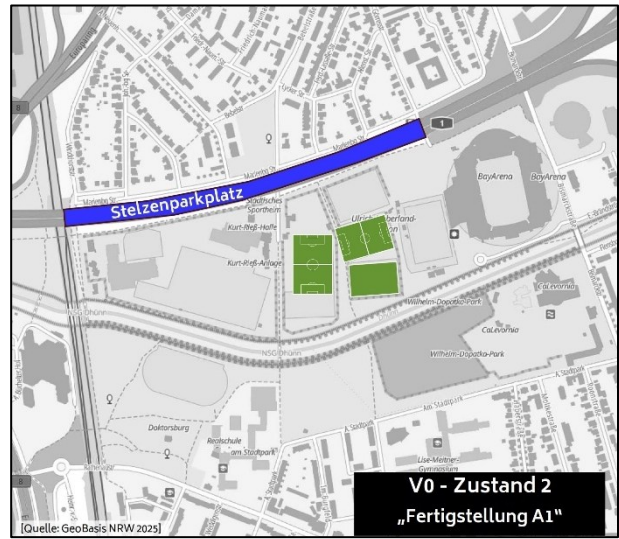
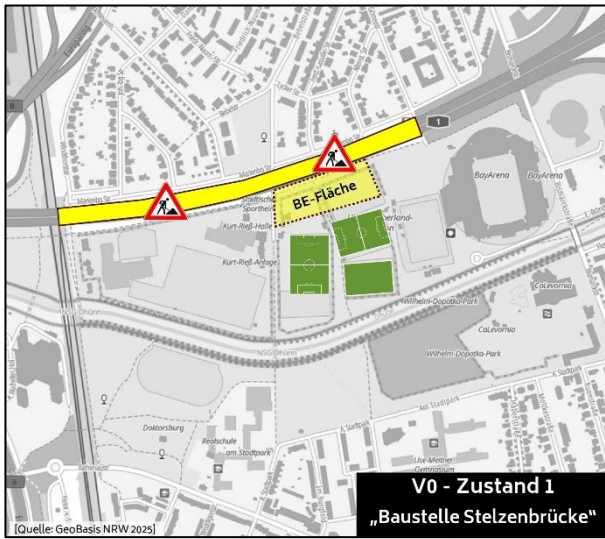


Abbildung 24: Variante 0 mit ersatzlosem Entfall und Wiederherstellung des Stelzenparkplatzes [1]

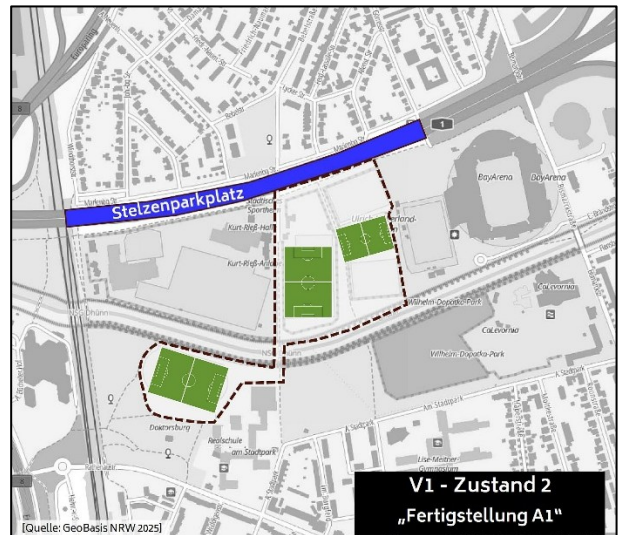
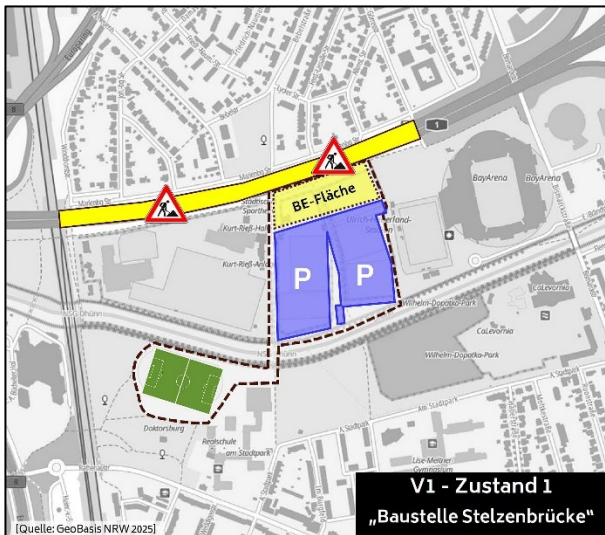


Abbildung 25: Variante 1 mit Ersatzparkplatz und Wiederherstellung des Stelzenparkplatzes [1]

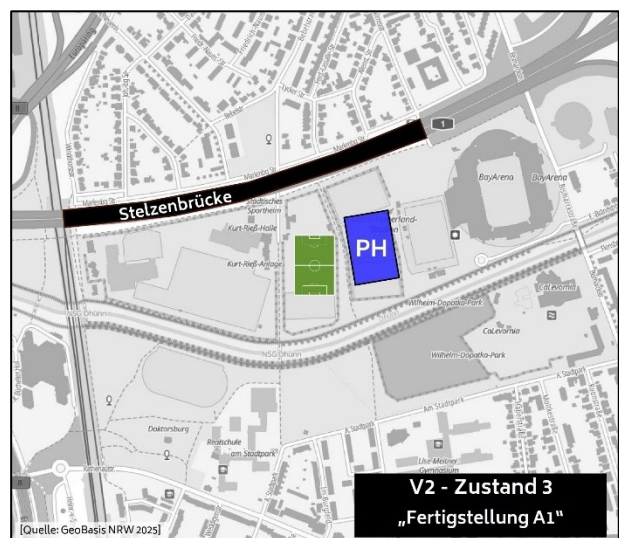
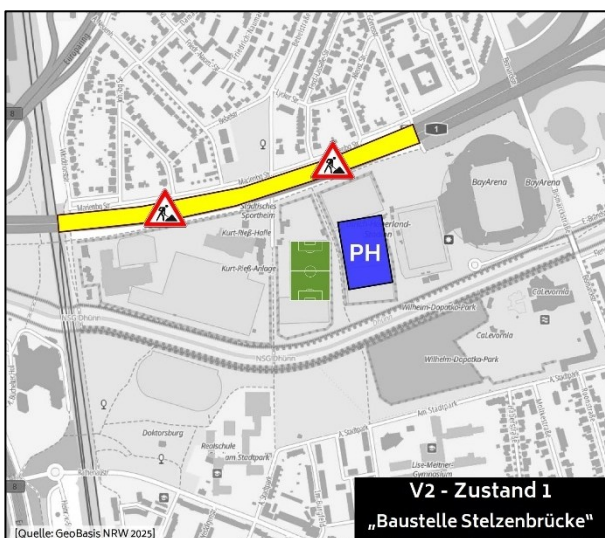


Abbildung 26: Variante 2 mit Bau eines Parkhauses [1]



3.2 Variante 1 „ebenerdige Stellplätze“

3.2.1 Umzug des SC Leverkusen auf das Gelände des BV Wiesdorf

Für die Herstellung eines Ersatzparkplatzes mit 1.500 Stellplätzen südlich der Autobahn neben dem Rudolf-Haberland-Stadion reicht die Fläche der beiden Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen nicht aus, sondern erfordert auch eine Verlegung der vorhandenen Sportanlagen des SC Leverkusen. Im Rahmen des aktuellen Bauleitplanverfahrens 284 I+II wird für diesen Umzug die ehemalige Sportanlage des BV Wiesdorf südlich der Dhünn in Betracht gezogen.

Die verkehrliche Erschließung der neuen Sportanlage des SC Leverkusen wird analog zur heutigen Situation weiterhin über die Straße Am Neuenhof und die Tannenbergsstraße erfolgen. Als Stellplätze für den SC Leverkusen dient weiterhin der Stelzenparkplatz unter der Autobahnbrücke. Während der Brückenbaumaßnahme müssten die erforderlichen Stellplätze für den SC Leverkusen dann auf dem Ersatzparkplatz (V1) bereitgestellt werden.

Da auf der neuen Sportanlage südlich der Dhünn keine bauliche Erweiterung im Vergleich zur heutigen Platzanzahl geplant ist, wird sich das Verkehrsaufkommen des SC Leverkusen zukünftig nicht spürbar verändern. Somit kommt es durch den Umzug des SC Leverkusen zu keiner Veränderung des Verkehrsaufkommens.

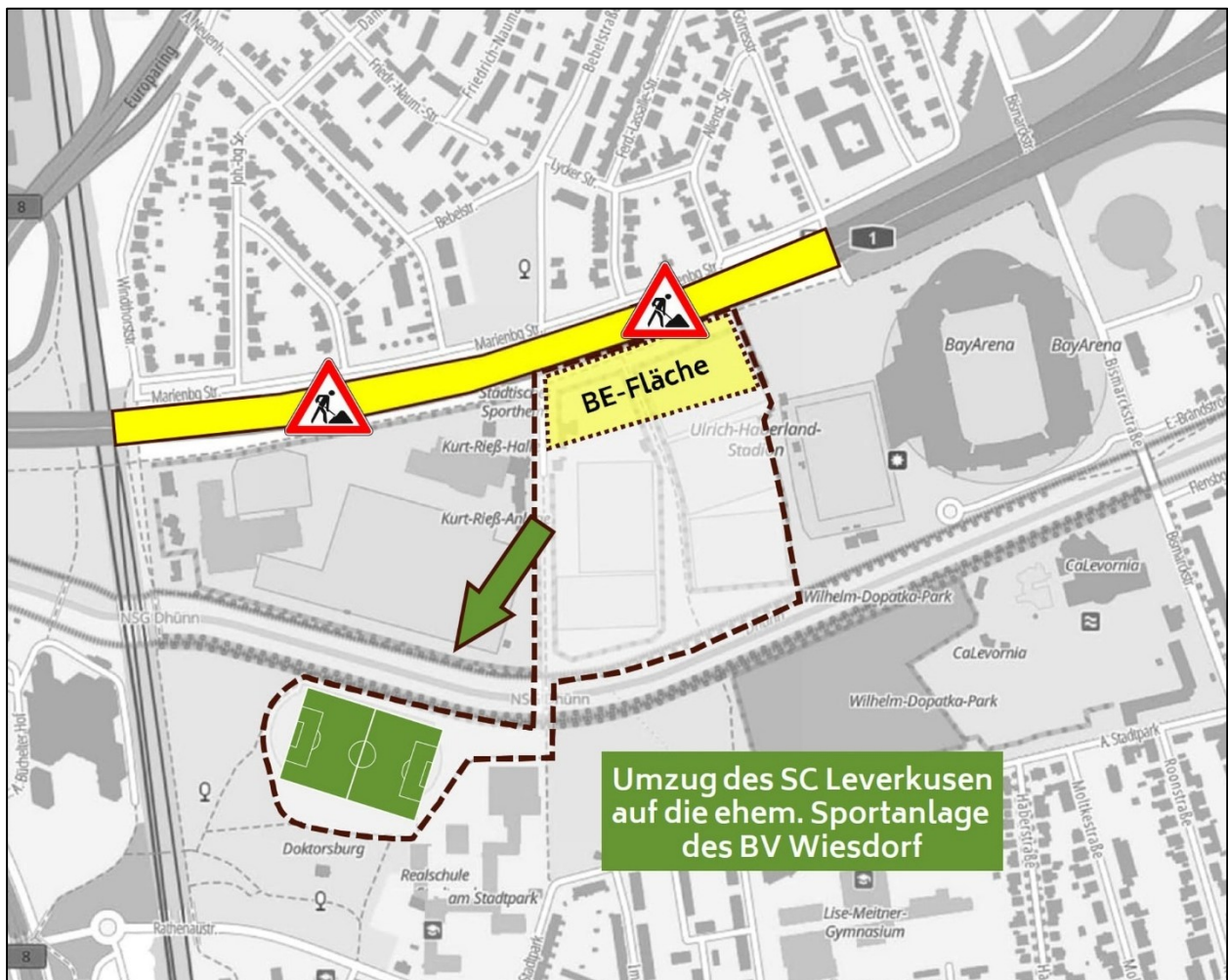


Abbildung 27: Umzug des SC Leverkusen [1]



Abbildung 28 veranschaulicht die veränderte Flächennutzung mit einem großen Ersatzparkplatz (V1) während der baustellenbedingten Sperrung der Stelzenparkplatzes.

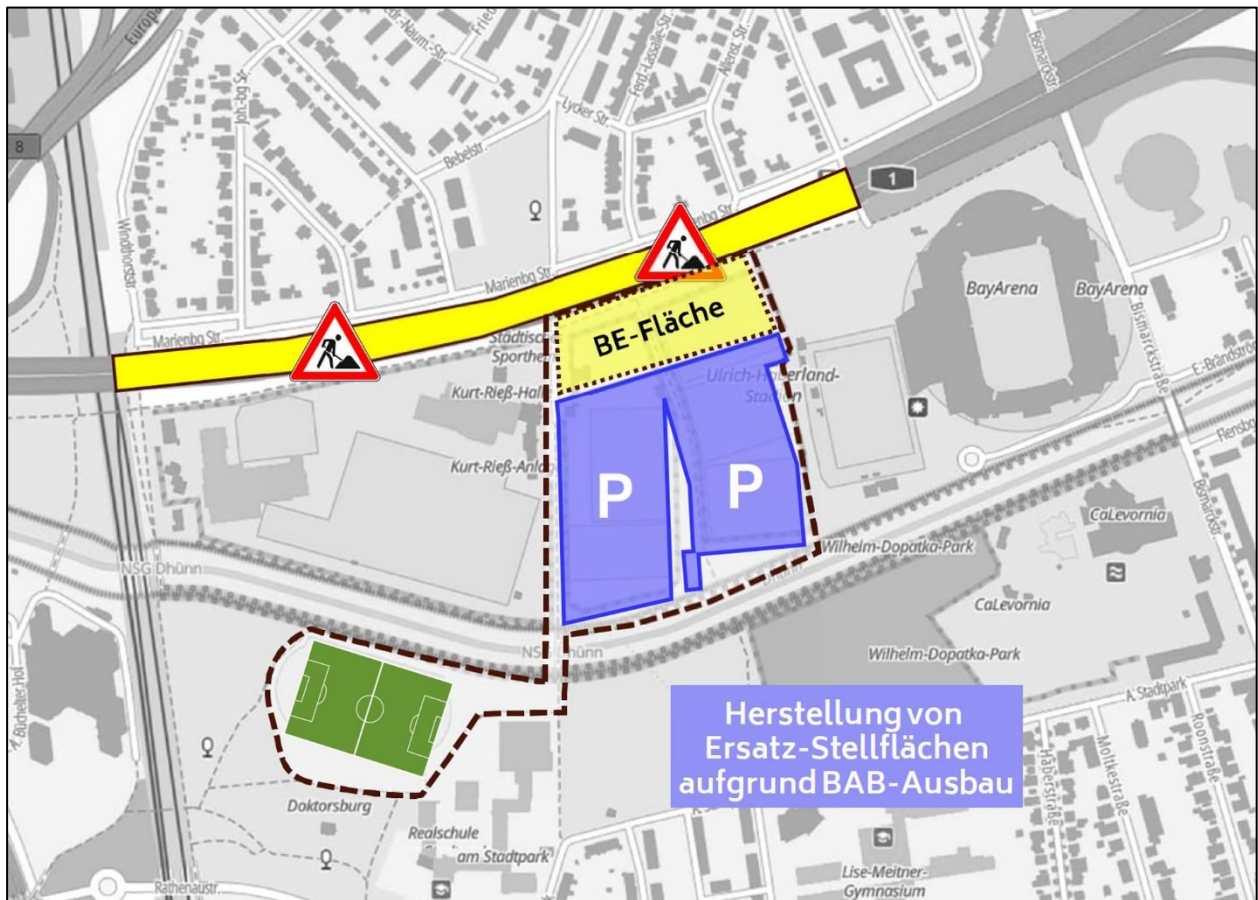


Abbildung 28: Herstellung eines ebenerdigen Parkplatzes [1]

3.2.2 Planungskonzept

Der geplante Ersatzparkplatz ist grundsätzlich als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der Autobahnbrücke vorgesehen. Der Umfang an versiegelter Fläche soll dabei minimal sein und es wird abgestrebt, möglichst viele der vorhandenen Bäume zu erhalten.

Das Planungskonzept vom Büro **pslandschaft.de freiraumplanung** (Joachim Schulze) sieht die Herstellung von zwei nebeneinander liegenden und miteinander verbundenen Parkplätzen vor. Diese Maßnahme besteht aus den folgenden Bausteinen:

- Umzug des SC Leverkusen auf das Areal des BV Wiesdorf
- Herstellung von zwei großen Parkplatzflächen
- Erschließung beider Parkplatzflächen (etwa 1.500 Stellplätze) über die Tannenbergstraße

Abbildung 29 zeigt das aktuelle Planungskonzept für die neuen Stellplatzflächen in der Übersicht. Nördlich des Parkplatzes ist die von der Autobahn GmbH geplante Baustelleneinrichtungsfläche eingezeichnet.



Abbildung 29: Planungskonzept – Lageplan für die Ersatzstellflächen [Quelle: pslandschaft.de freiraumplanung]

In Abbildung 30 ist der Parkplatz im Längsschnitt dargestellt. Um die versiegelten Flächen minimal zu halten, sind kurze Stellplätze (Länge 4,30m) mit einem Überhang (0,70 m) über einer Versickerungsmulde vorgesehen. Die Stellplätze weisen eine Breite von 2,60 auf, die Fahrgassen eine Breite von 5,50 m. Bei einem angenommenen Rückwärtseinparken entspricht die Planung der aktuell geltenden Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten - SBauVO [4].

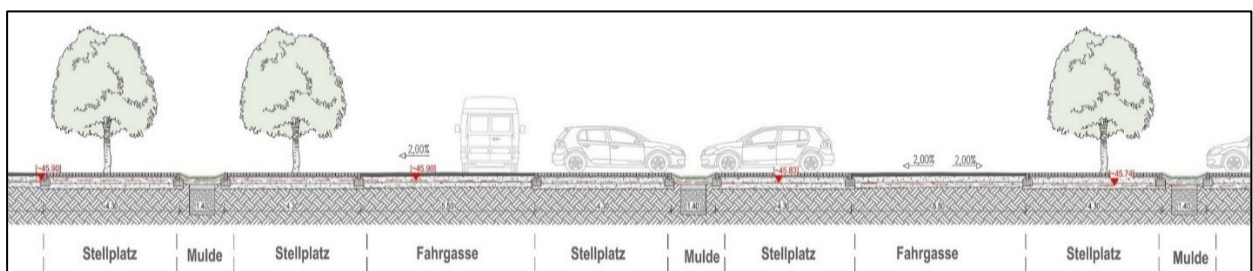


Abbildung 30: Planungskonzept – Querschnitt Parkplatz [Quelle: pslandschaft.de freiraumplanung]



3.2.3 Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung der geplanten Ersatzparkplätze südlich der Autobahn sollte aufgrund der vorhandenen Topographie im Umfeld (Dhünn, Stadtpark, Fuß- und Radwege) analog zur heutigen Situation über die Marienburger Straße und die Straße Neuenhof erfolgen.

Dazu sind während der Brückenbaumaßnahme dauerhaft mehrere Durchlässe unter der Stelzenbrücke einzurichten, damit die Ersatzparkplätze, die BayArena (Parkplätze P2, P3, P4) sowie alle Anlieger erreichbar bleiben. Hierbei sind insbesondere die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge zu nennen. Die genaue Verkehrsführung im Bereich der Baustelle ist zum aktuellen Zeitpunkt noch unbekannt.

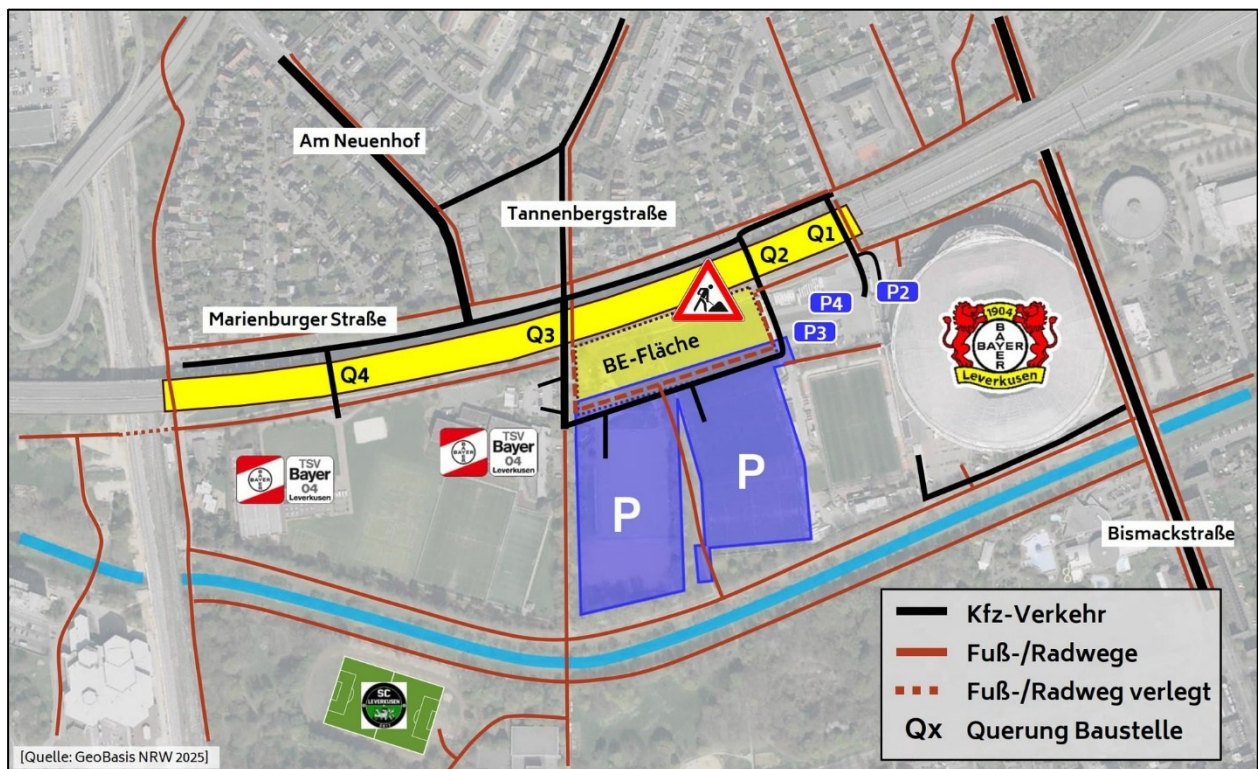


Abbildung 31: Verkehrserschließung der geplanten Stellplätze (V1) während der Baustelle an der Stelzenbrücke [1]

Im Vergleich zur heutigen Situation (V0) verändert sich die zukünftige Verkehrssituation infolge des Ersatzparkplatzes (V1) nur unmittelbar im Bereich der Stelzenbrücke. Die An- und Anreise über die Straße Neuenhof bleibt davon unberührt.

Durch den Wegfall der Stellplätze unter der Stelze wird sich das Verkehrsaufkommen im westlichen und östlichen Abschnitt der Marienburger Straße insbesondere an Spieltagen deutlich reduzieren. Dafür konzentrieren sich zukünftig alle Fahrbewegungen im zentralen Bereich rund um die südliche Tannenbergsstraße, um den Parkplatz anzusteuern.

Die Verlegung der Stellplätze von der Stelze auf einen Ersatzparkplatz südlich der Autobahnbrücke erzeugt neue, heute nicht vorhandene Interaktionen (Konflikte) zwischen den Besuchern, die mit dem Pkw an- und abreisen und dem parallel zur Autobahn verlaufenden Geh- und Radweg.

Auf Basis einer aktuellen Verkehrserhebung (FG/Rad) beim Bundesliga-Top-Spiel gegen Bayern München (14.03.2026) soll die zukünftige Querungsstelle im Bereich der Tannenbergsstraße im Hinblick auf die zu Fuß Gehenden und die Radfahrenden detailliert geprüft werden.



3.2.4 Geplante Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen

Analog zur Bestandssituation wurden die während der Baumaßnahme zur Verfügung stehenden Stellplätze auf die verschiedenen Nutzer und Anlieger übertragen. Danach ergibt sich eine Gesamtstellplatzanzahl von etwa 1.646 Stellplätzen (=1.497+149) an einem Nicht-Spieltag.

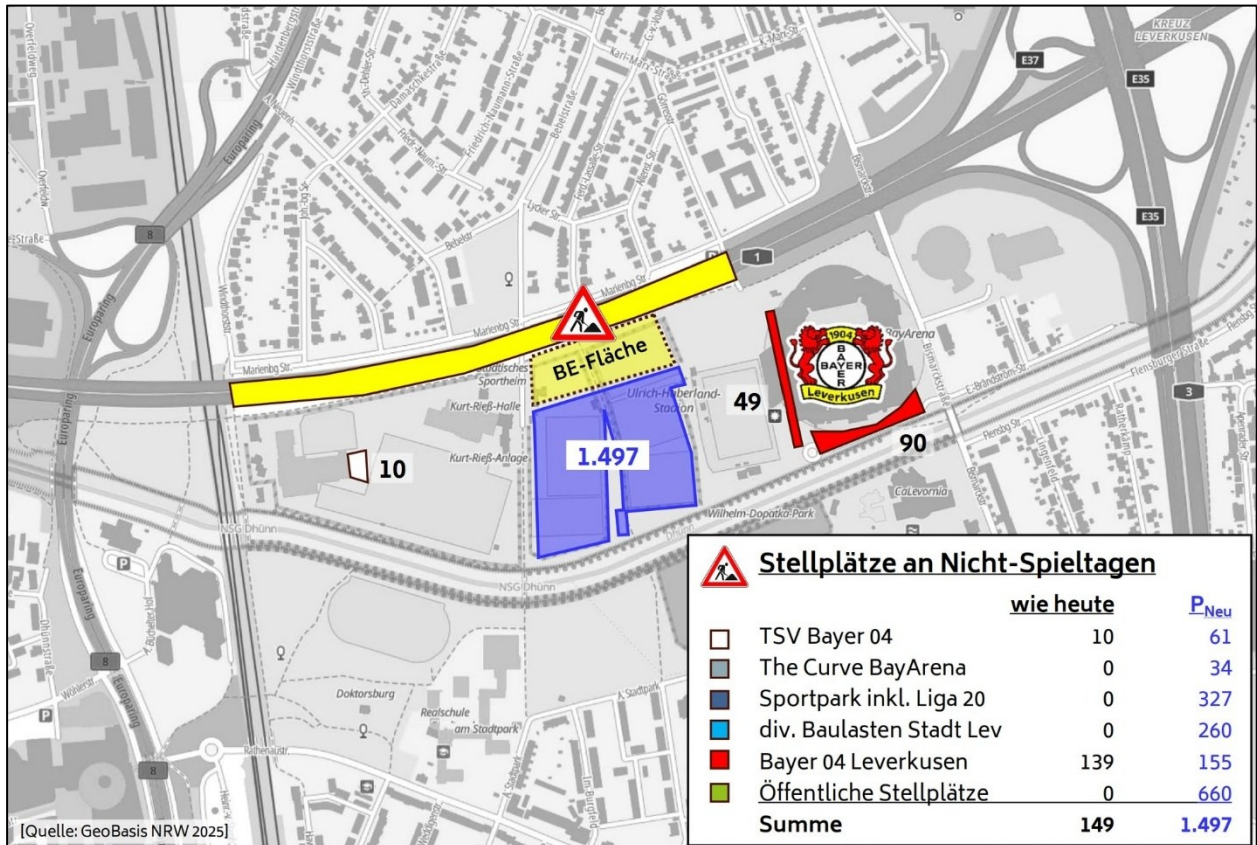


Abbildung 32: Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen mit Baustelle an der Stelzenbrücke [1]

Im Vergleich mit der heutigen Situation stehen trotz eines großen Ersatzparkplatzes zukünftig etwa 610 Stellplätze (= 2.256 SP – 1.646 SP) weniger zur Verfügung.

Die größte Differenz besteht dabei im Angebot der öffentlichen Stellplätze (660 SP anstelle von 1.040 SP). Unter Berücksichtigung der aktuell moderaten alltäglichen Auslastung des Stelzenparkplatzes von bis zu etwa 400 Fahrzeugen kann das zukünftige Stellplatzangebot auf dem Ersatzparkplatz als ausreichend angesehen werden.



3.2.5 Geplante Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena

An Spieltagen in der BayArena muss auch zukünftig das Prinzip der Doppelnutzung von Stellplätzen greifen. Analog zur heutigen Situation können die Beschäftigten und Besucher der BayArena sowohl die öffentlichen Stellplätze sowie in Teilen auch die Stellplätze der Nachbarn (The Curve, Sportpark, Baulasten der Stadt) nutzen.

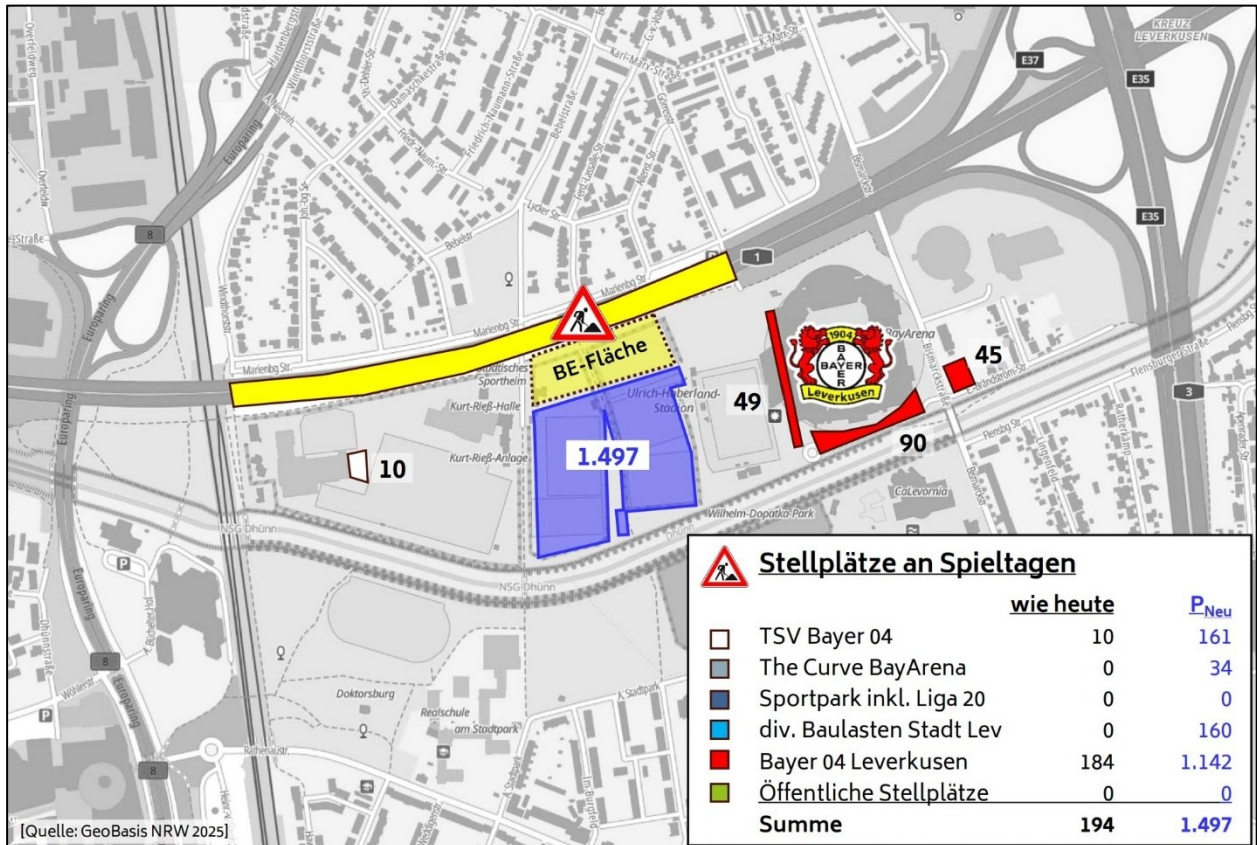


Abbildung 33: Nutzung der Stellplätze an Spieltagen mit Baustelle an der Stelzenbrücke [1]

Im Vergleich mit der heutigen Situation stehen trotz des großen Ersatzparkplatzes zukünftig etwa 653 Stellplätze (= 2.344 SP – 1.691 SP) weniger zur Verfügung. Diese Differenz geht vollständig zu Lasten von Bayer 04 Leverkusen.



3.3 Variante 2 „Parkhaus“

3.3.1 Herstellung eines Parkhauses

Um den Flächenbedarf für Ersatzstellplätze zu verringern, kommt alternativ zu einem ebenerdigen Parkplatz (V1) auch der **Bau eines Parkhauses (Variante 2)** in Betracht. Ein Parkhaus passt flächenmäßig auf die Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen, sodass der SC Leverkusen davon unberührt bliebe.

Analog zur Parkplatzvariante entfallen die Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen auch bei einem Parkhaus vollständig. Daher plant Bayer 04 Leverkusen unabhängig von Variante 1 oder Variante 2 den Bau eines neuen Leistungszentrums (Bayer 04 Campus), um sowohl den Trainingsbetrieb für die Lizenzmannschaft als auch den Trainings- und Spielbetrieb für die höheren U-Mannschaften (U23, U19) gewährleisten zu können.

Abbildung 34 zeigt die Lage und die Ausdehnung eines Parkhauses neben dem Ulrich-Haberland-Stadion.

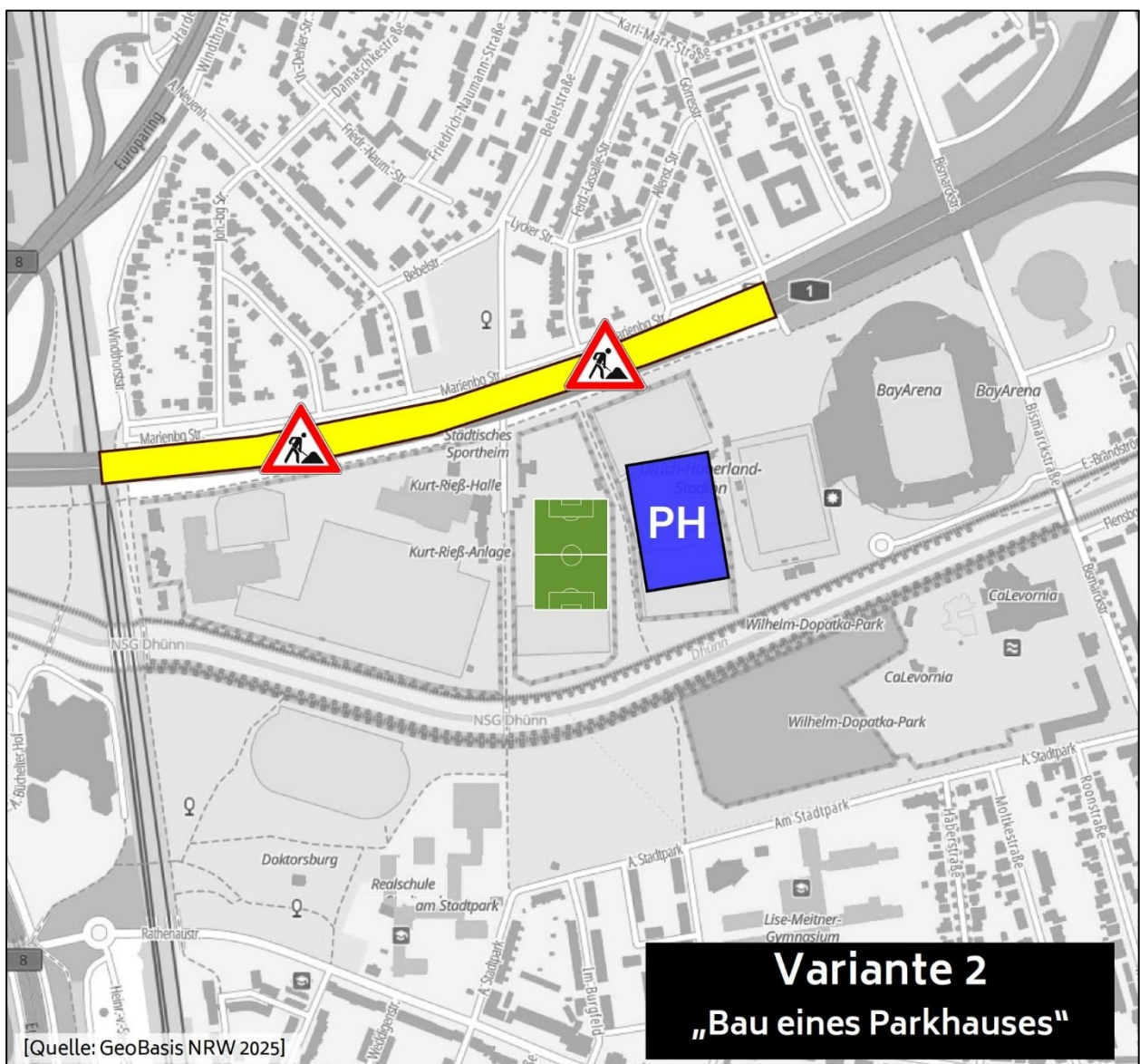


Abbildung 34: Lage eines möglichen Parkhauses auf den Trainingsplätzen von Bayer 04 Leverkusen [1]



3.3.2 Planungskonzept

Im Gegensatz zu einem ebenerdigen Parkplatz stellt der Bau eines Parkhauses keine Übergangslösung bis zur Fertigstellung der Autobahnbrücke dar, sondern ist vielmehr als dauerhafte Lösung anzusehen.

Das Planungskonzept von den **syn Architekten** sieht dabei die folgenden Rahmenbedingungen vor:

- Parkhaus mit etwa 1.500 Stellplätzen (optional auch mehr möglich)
- 5 Etagen
- 2 Spindeln (Auf- und Abfahrt ggf. unterschiedlich nutzbar)
- 4 Ein- und Ausfahrtbereiche mit je 2 Schranken möglich
- 5 Treppenhäuser, davon 2 mit Fahrstühlen
- Erschließung des Parkhauses über einen Durchlass unter der Stelzenbrücke an die Marienburger Straße

Abbildung 35 zeigt das aktuelle Planungskonzept der syn architekten für das Parkhaus in einem Übersichtslageplan auf Basis eines Orthofotos

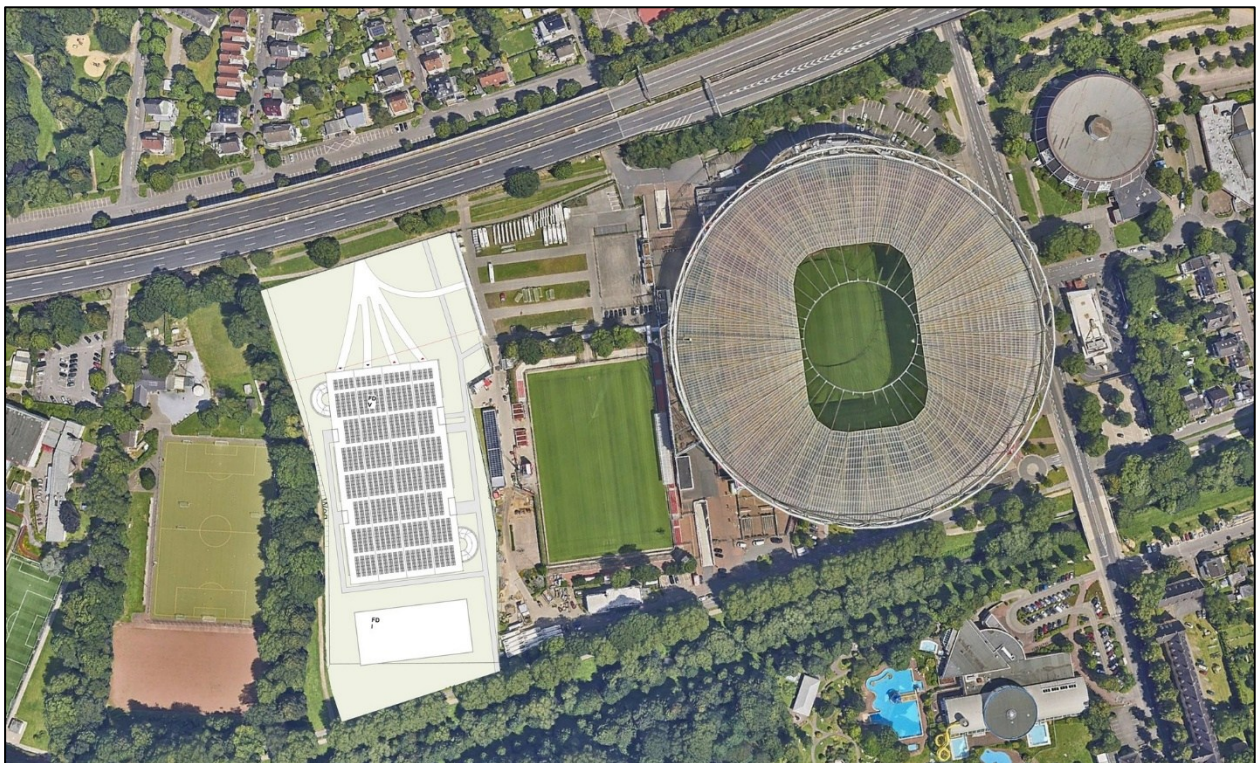


Abbildung 35: Planungskonzept – Lageplan für das Parkhaus [Quelle: syn architekten]



Das Parkhaus bietet mit der gewählten Konstruktion eine flexible und leistungsfähige Abwicklung der An- und Abreiseverkehre. Abbildung 36 veranschaulicht ein denkbare Konzept für die Verkehrsführung innerhalb des Parkhauses. Dabei stellen die schwarzen Linien die Anreiseströme und die roten Pfeile die Abreiseströme dar.

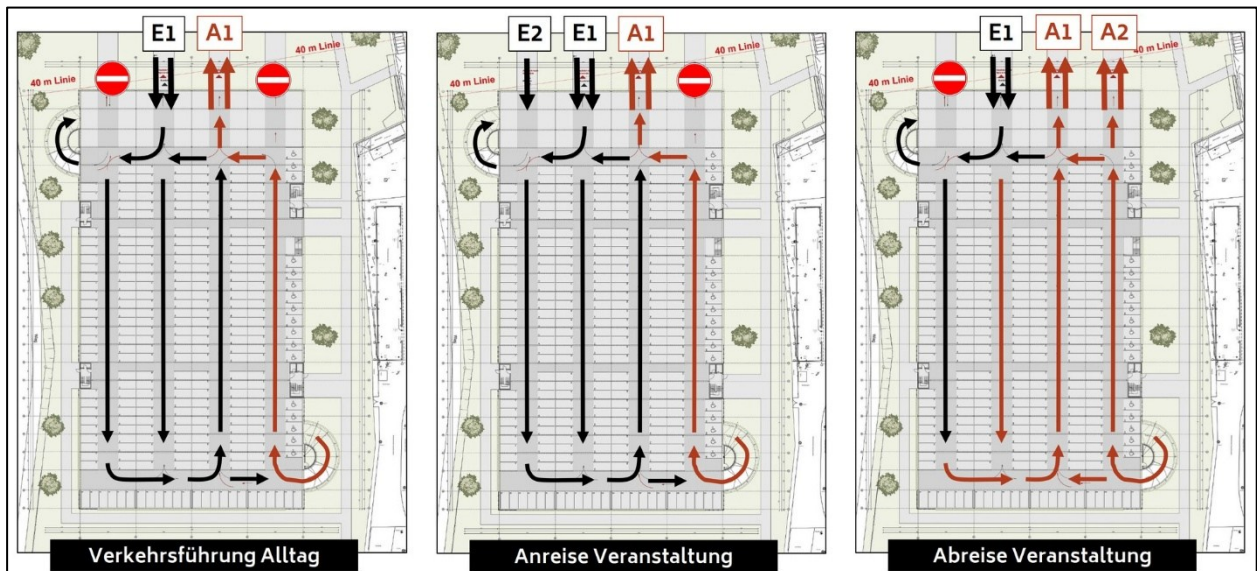


Abbildung 36: Planungskonzept – beispielhafte Verkehrsführung im Parkhaus [Quelle: syn Architekten]

Die äußere Erschließung des Parkhauses an die Marienburger Straße ist in Abbildung 38 veranschaulicht. Die detaillierte Verkehrsführung im Bereich der Stelze ist abhängig von der Planung der Brückenbaumaßnahme.

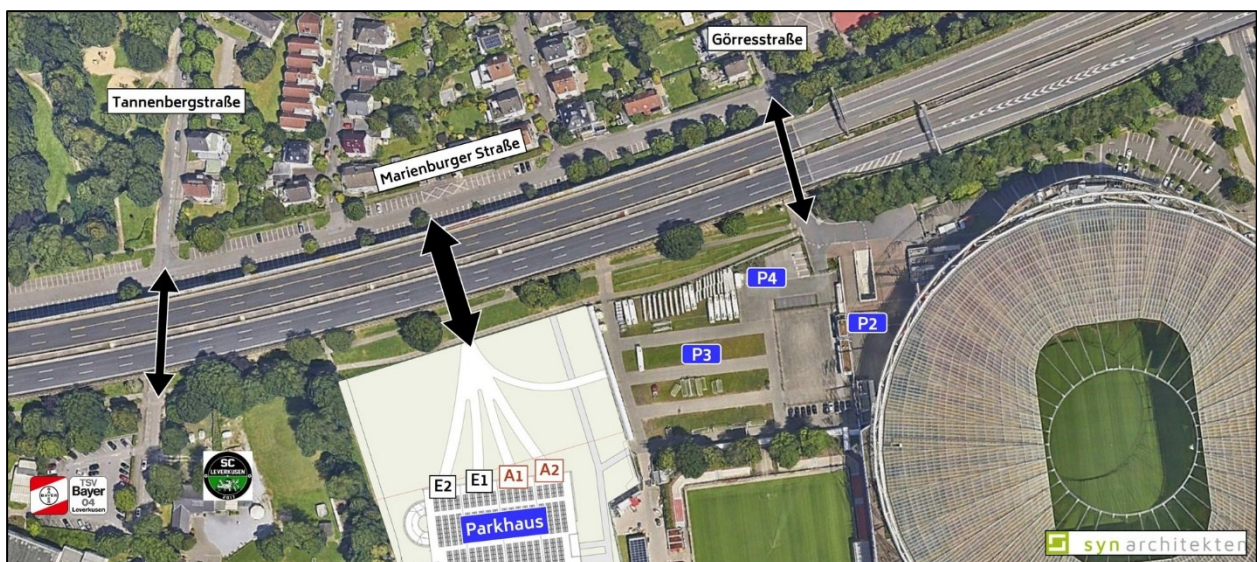


Abbildung 37: Denkbare Konzept für die Verkehrsführung außerhalb des Parkhauses [Plangrundlage: syn Architekten]



3.3.3 Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung eines Parkhauses südlich der Autobahn ist aufgrund der vorhandenen Topographie im Umfeld (Dhünn, Stadtpark, Fuß- und Radwege) kann wie bei dem ebenerdigen Parkplatz und analog zur heutigen Situation über die Marienburger Straße und die Straße Neuenhof erfolgen.

Um die Erreichbarkeit des Parkhauses, die BayArena mit den Parkplätzen P2 (Tiefgarage) und P4 (Medien) sowie alle Anlieger (TSV Leverkusen und SC Leverkusen) zu gewährleisten, sind auch bei dieser Variante insgesamt 4 Durchfahrtsbereiche unter dem Brückenbauwerk erforderlich. Hierbei sind insbesondere die Rettungs- und Einsatzfahrzeuge zu nennen. Die genaue Verkehrsführung im Bereich der Baustelle ist zum aktuellen Zeitpunkt noch unbekannt.

Abbildung 38 dokumentiert die Haupteerschließung des Parkhauses bei Veranstaltungen in der BayArena (Spieltag). An allen anderen Tagen (Normaltag) kann das Parkhaus auch über die Achse Görresstraße/Karl-Marx-Straße sowie über die Bebelstraße und die Tannenbergsstraße angefahren werden.

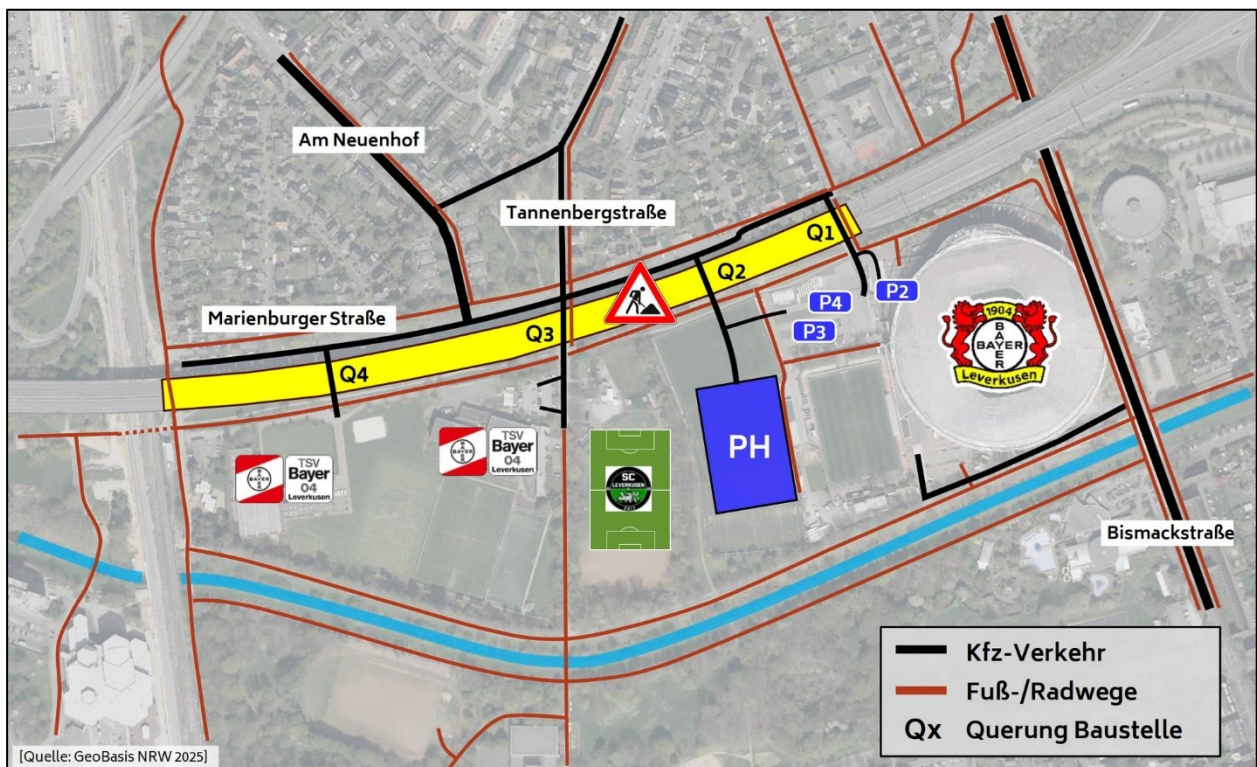


Abbildung 38: Verkehrserschließung des Parkhauses bei Veranstaltungen während der Brückenbaumaßnahme [1]

Im Vergleich zur heutigen Situation (V0) verändert sich die zukünftige Verkehrssituation infolge des Parkhauses (V2) analog zu einem ebenerdigen Parkplatz (V1) nur unmittelbar im Bereich der Stelzenbrücke. Die An- und Anreise über die Straße Neuenhof bleibt davon unberührt.

Im Gegensatz zu einem großen ebenerdigen Parkplatz, der über die Tannenbergsstraße erschlossen wird, erzeugt ein Parkhaus bei dem gewählten Standort auf den Trainingsplätzen von Bayer 04 Leverkusen ein höheres Verkehrsaufkommen auf einem längeren Abschnitt der Marienburger Straße. Die Anbindung des Parkhauses an die Marienburger Straße befindet sich – zumindest während der Brückenbaumaßnahme – zwischen der Ortelsburger Straße und der Allensteiner Straße.



Die Verlegung der Stellplätze von der Stelze in ein Parkhaus südlich der Autobahnbrücke erzeugt ähnlich wie bei einem Parkplatz neue, heute nicht vorhandene Interaktionen (Konflikte) zwischen den Besuchern, die mit dem Pkw an- und abreisen und dem parallel zur Autobahn verlaufenden Geh- und Radweg.

Auf Basis einer aktuellen Verkehrserhebung (FG/Rad) beim Bundesliga-Top-Spiel gegen Bayern München (14.03.2026) soll die zukünftige Querungsstelle zwischen der Marienburger Straße und dem Parkhaus im Hinblick auf die zu Fuß Gehenden und die Radfahrenden detailliert geprüft werden.

An Normaltagen herrscht rund um die Stelzenbrücke ein moderates Verkehrsaufkommen. Stichprobenhafte Zählungen unter der Brücke ergaben Belegungswerte von 300-400 Pkw. Ergänzende Verkehrszählungen im Umfeld der Marienburger Straße an Normaltagen sind geplant, um die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage für das Parkhaus abzuleiten.



3.3.4 Geplante Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen

Analog zur Bestandssituation sowie für den Ersatzparkplatz (Variante 1) wurden die während der Baumaßnahme zur Verfügung stehenden Stellplätze auch für das Parkhaus (Variante 2) auf die verschiedenen Nutzer und Anlieger übertragen. Danach ergibt sich eine Gesamtstellplatzanzahl von etwa 1.649 Stellplätzen (=1.500+149) an einem Nicht-Spieltag.

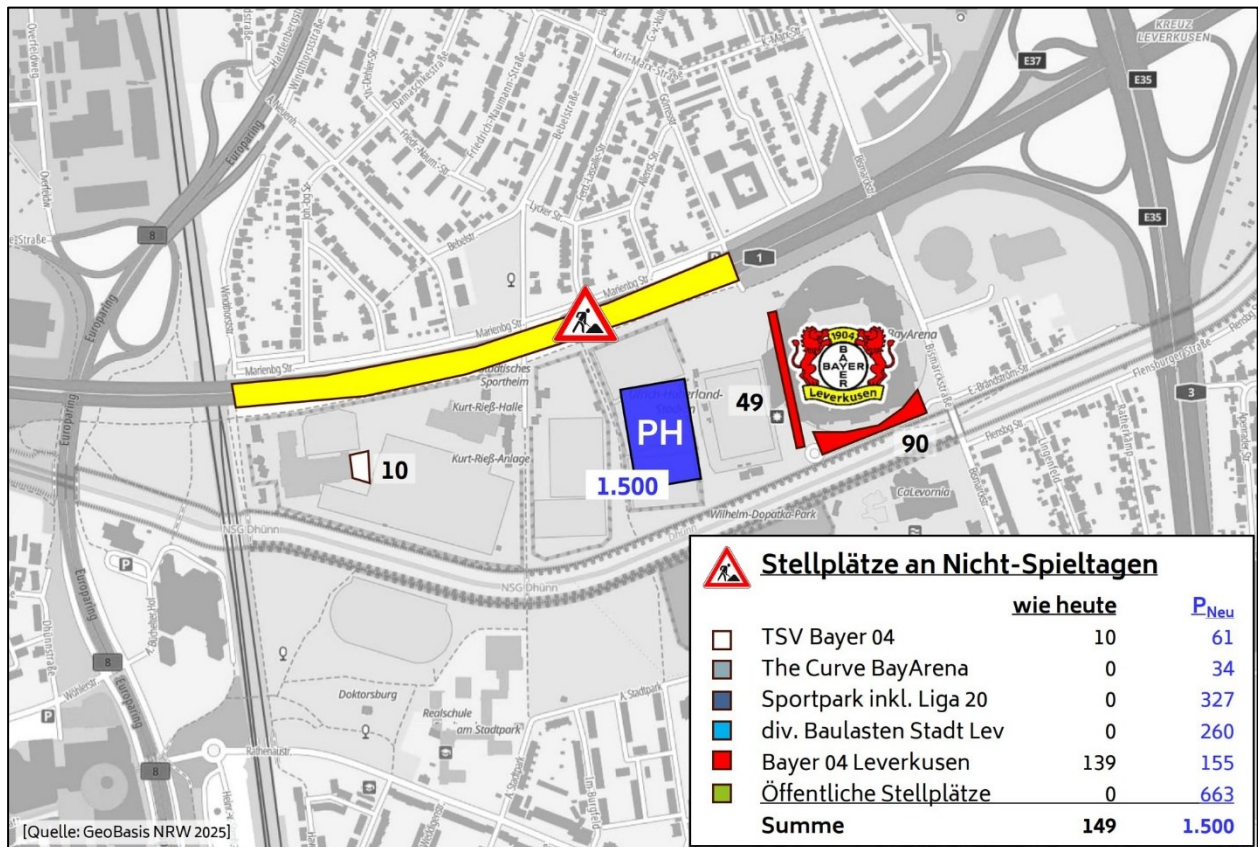


Abbildung 39: Nutzung der Stellplätze an Nicht-Spieltagen mit Baustelle an der Stelzenbrücke [1]

Im Vergleich mit der heutigen Situation stehen trotz eines großen Parkhauses zukünftig etwa 607 Stellplätze (= 2.256 SP – 1.649 SP) weniger zur Verfügung.

Die größte Differenz besteht dabei im Angebot der öffentlichen Stellplätze (663 SP anstelle von 1.040 SP). Unter Berücksichtigung der aktuell moderaten alltäglichen Auslastung des Stelzenparkplatzes von bis zu etwa 400 Fahrzeugen kann das zukünftige Stellplatzangebot im Parkhaus als ausreichend angesehen werden.



3.3.5 Geplante Nutzung der Stellplätze an Spieltagen an der BayArena

An Spieltagen in der BayArena muss auch zukünftig das Prinzip der Doppelnutzung von Stellplätzen greifen. Analog zur heutigen Situation können die Beschäftigten und Besucher der BayArena sowohl die öffentlichen Stellplätze sowie in Teilen auch die Stellplätze der Nachbarn (The Curve, Sportpark, Baulasten der Stadt) nutzen.

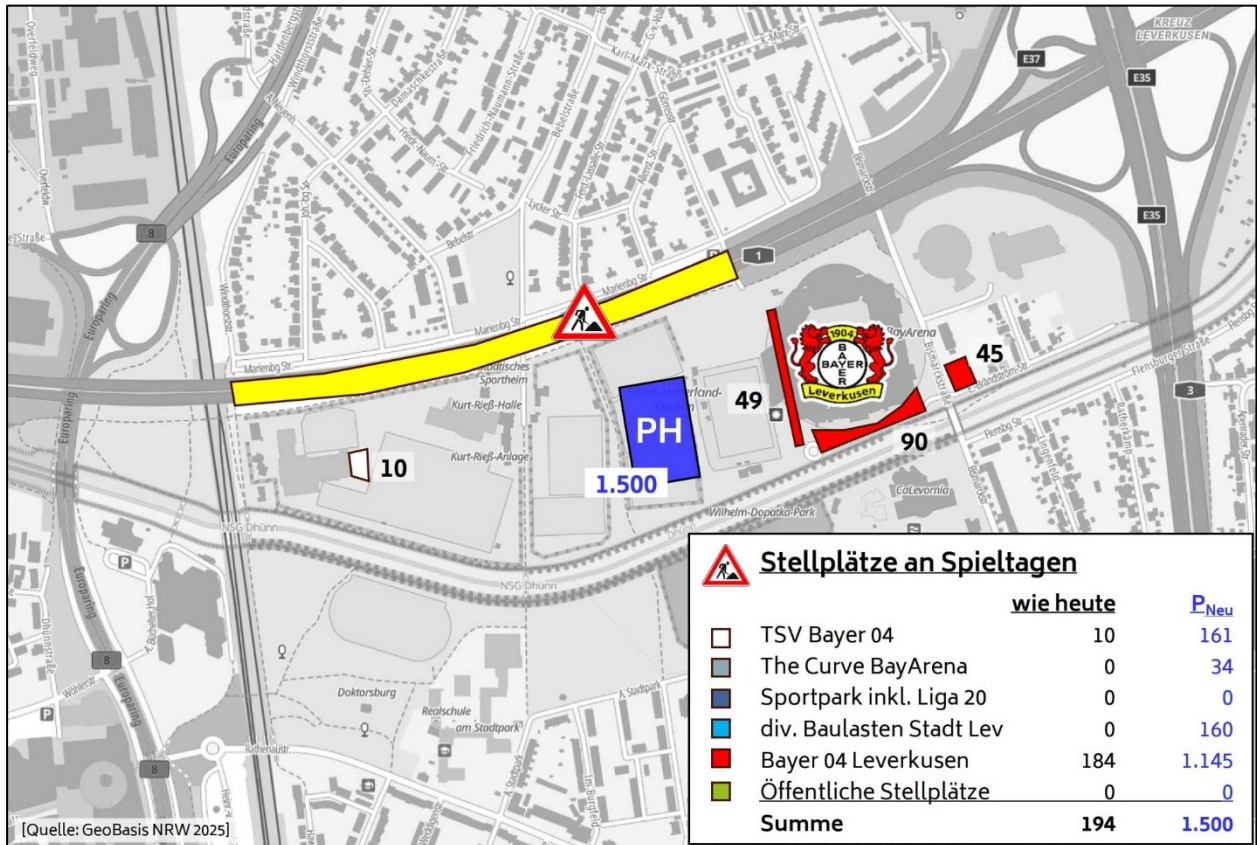


Abbildung 40: Nutzung der Stellplätze an Spieltagen mit Baustelle an der Stelzenbrücke [1]

Im Vergleich mit der heutigen Situation stehen trotz des großen Parkhauses zukünftig etwa 650 Stellplätze (= 2.344 SP – 1.694 SP) weniger zur Verfügung. Diese Differenz geht vollständig zu Lasten von Bayer 04 Leverkusen.



4 Vergleich Parkplatz und Parkhaus

Die beiden betrachteten Varianten „Parkplatz“ (V1) und „Parkhaus“ (V2) bieten voraussichtlich eine ähnliche Stellplatzanzahl. Nach den aktuellen Planungen sind bei beiden Konzepten etwa 1.500 Stellplätze möglich. Beide Varianten können analog zur heutigen Situation über die Marienburger Straße, die Straße Am Neuenhof und den Europaring (B8) für den Kfz-Verkehr erschlossen werden. Abbildung 41 veranschaulicht Erschließung der beiden Varianten im Vergleich.

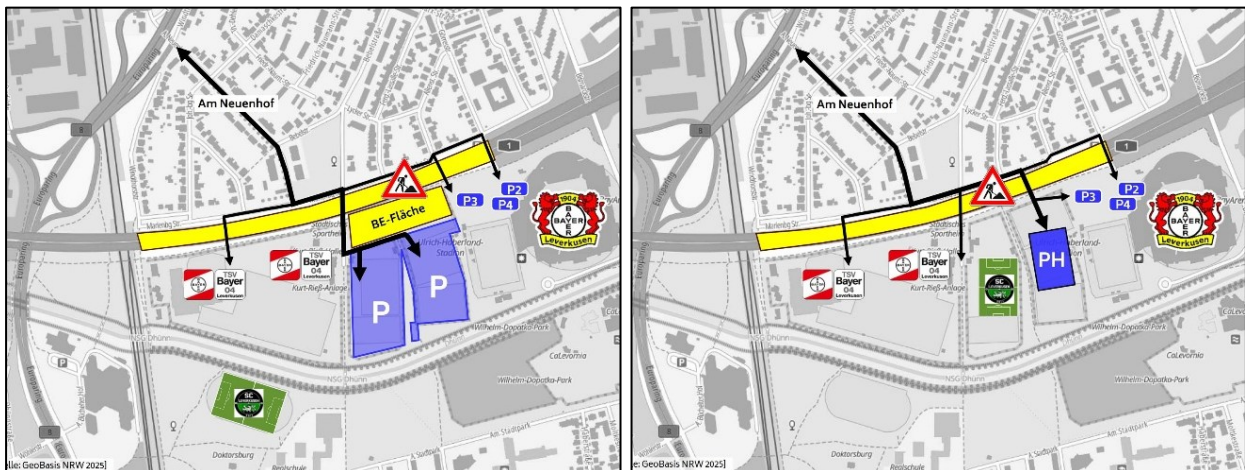


Abbildung 41: Betrachtete Varianten - Parkplatz (V1) und Parkhaus (V2) (Kartengrundlage [2])

Die beiden Varianten, als Ersatz für den wegfallenden Stelzenparkplatz, unterscheiden sich jedoch in zahlreichen anderen Kriterien. Tabelle 3 bietet eine Übersicht über diese Kriterien. Dabei wurden die entsprechenden Eigenschaften der beiden Varianten miteinander verglichen.

Tabelle 3: Variantenvergleich für Parkplatz und Parkhaus während des Neubaus der Stelzenbrücke

Kriterien	Variante 1 = ebenerdiger Parkplatz	Variante 2 = Parkhaus
Stellplatzanzahl	etwa 1.500	etwa 1.500 (ggf. auch mehr möglich)
Baustelleneinrichtungsfläche	ist möglich	ist nur eingeschränkt möglich
Erschließung während der Baustelle	flexibel möglich im gesamten Bereich der BE-Fläche	durch Parkhaus (Ein-/Ausfahrt) sehr restriktiv, geringe Flexibilität
Erschließungsstraße unter Stelze	öffentlich gewidmet (Tannenbergsstraße)	neue private Erschließung (unter der Stelze)
Konflikt zwischen FG/Rad mit Kfz	Tannenbergsstraße	Anbindung Parkhaus
Leistungsfähigkeit An- und Abreise	abhängig von der Verkehrsführung unter der Stelze sowie der konkreten Trennung Kfz/FG+Rad	abhängig von der Verkehrsführung unter der Stelze und auf der Marienburger Straße sowie der konkreten Trennung Kfz/FG+Rad



5 Zusammenfassung des aktuellen Untersuchungsstandes

Durch den baustellenbedingten Wegfall aller Stellplätze unter der Stelzenbrücke (Ausbau A1) entsteht ein massives Stellplatzdefizit im Umfeld der BayArena. Bereits an Tagen ohne Fußballspiele besteht unter der Stelzenbrücke aktuell eine Parknachfrage (gleichzeitige Belegung) in der Größenordnung von 400 Fahrzeugen. Die Parkenden entfallen auf die Sportvereine Bayer 04 Leverkusen, TSV Bayer 04 Leverkusen und SC Leverkusen sowie auf Besucher der Stadt, Anwohner und Pendler.

Ein **ersatzloser Wegfall der vorhandenen knapp 1.500 Stellplätze (Variante 0)** gefährdet insbesondere den Spielbetrieb von Bayer 04 Leverkusen, beeinträchtigt aber auch schon in Alltagssituationen ohne Spielbetrieb in der BayArena die Erreichbarkeit der ortsansässigen Einrichtungen.

Als räumlich nächster Standort zur BayArena kommen für einen Ersatzparkplatz die unmittelbar neben dem Stadion liegenden Flächen in Betracht, die derzeit vom SC Leverkusen (Vereinsgelände mit Sportanlage) und von Bayer 04 Leverkusen (Trainingsplätze) genutzt werden.

Da die Fläche der vorhandenen Trainingsplätze der Lizenzmannschaft von Bayer 04 Leverkusen für die Herstellung von 1.500 Stellplätzen jedoch zu klein ist, müsste für einen **ebenerdigen Parkplatz (Variante 1)** auch die heutige Sportanlage des SC Leverkusen überbaut werden. Dies ist in Kombination mit einer Umsiedlung des Vereins auf die ehemalige Sportanlage des BV Wiesdorf südlich der Dhünn denkbar.

Um den Flächenbedarf für Ersatzstellplätze zu verringern, kommt alternativ zu einem ebenerdigen Parkplatz auch der **Bau eines Parkhauses (Variante 2)** in Betracht. Ein Parkhaus passt flächenmäßig auf die Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen, sodass der SC Leverkusen davon unberührt bliebe.

Beide Varianten erfordern den Ersatz der Trainingsplätze. Daher plant Bayer 04 Leverkusen bereits den Bau eines neuen Leistungszentrums (Bayer 04 Campus), damit sowohl der Trainingsbetrieb für die Lizenzmannschaft als auch der Trainings- und Spielbetrieb für die höheren U-Mannschaften (U23, U19) gewährleistet werden kann.

An **Spieltagen in der BayArena** werden aufgrund des Erfolgs von Bayer 04 Leverkusen derzeit regelmäßig alle vorhandenen Stellplätze im Umfeld der Arena genutzt. Im Vergleich mit der heutigen Stellplatzanzahl bietet ein möglicher Ersatzparkplatz oder ein Parkhaus trotz etwa 1.500 Stellplätzen kein jederzeit ausreichendes Stellplatzangebot.

Aktuelles Fazit:

Die Herstellung von Ersatzstellflächen während der baustellenbedingten Sperrung des Stelzenparkplatzes ist zwingend erforderlich. Sofern der SC Leverkusen auf die ehemalige Sportanlage des BV Wiesdorf südlich der Dhünn umziehen kann und die vorhandenen Trainingsplätze der Lizenzmannschaft durch die Fertigstellung des Bayer 04 Campus entfallen können, ergibt sich zwischen der Tannenbergsstraße und dem Ulrich-Haberland-Stadion eine Fläche, auf der etwa 1.500 Stellplätze für eine mehrjährige Übergangszeit Platz finden (Variante 1).

Um den Flächenbedarf für Ersatzstellplätze zu verringern, kommt alternativ zu einem ebenerdigen Parkplatz auch der Bau eines Parkhauses (Variante 2) in Betracht. Ein Parkhaus passt flächenmäßig auf die Trainingsplätze von Bayer 04 Leverkusen, sodass der SC Leverkusen davon unberührt bliebe.

Für beide Parkkonzepte kann die heutige Verkehrserschließung über die Straße Am Neuenhof weiter genutzt werden. Im nördlich angrenzenden Straßennetz (Marienburger Straße, Neuenhof, Bebelstraße) führen sowohl der Parkplatz als auch das Parkhaus grundsätzlich zu keiner Mehrbelastung. An Spieltagen ist aufgrund des geringeren Stellplatzangebotes gegenüber heute tendenziell mit einer spürbaren Verkehrsabnahme zu rechnen.



Im Vergleich zur Bestandssituation führen beide Parkkonzepte (Parkplatz und Parkhaus) durch die Verschiebung der Stellplätze auf die Südseite der Autobahn und die Konzentration auf eine zentrale Erschließungsachse zu einer Verschlechterung der Verkehrsabwicklung an Spieltagen.

Derzeit verteilen sich die Besucherstellplätze unter der gesamten Stelzenbrücke. Die An- und Abreiseverkehre können über das gut funktionierende Verkehrskonzept der Stadt Leverkusen und von Bayer 04 Leverkusen weitestgehend flüssig und störungsfrei abgewickelt werden. Der größte Vorteil der bestehenden Situation ist die Trennung der Besucherverkehre, die unter der Stelze parken, und des vorhandenen Geh- und Radwegs südlich der Autobahn.

Im Variantenvergleich bietet der ebenerdige Parkplatz (V1) gegenüber dem Parkhaus (V2) den Vorteil einer Übergangslösung. Das Parkhaus ist eine dauerhafte Lösung.

Die Leistungsfähigkeit der beiden Varianten hängt in starkem Maße von der Verkehrsführung unter der Stelze sowie auf der Marienburger Straße ab. Beide Varianten werden voraussichtlich eine zentrale Haupterschließungsachse erhalten, die den vorhandenen Geh- und Radweg kreuzt. Die konkrete Ausbildung dieser Querungsstellen hat Einfluss auf die Leistungsfähigkeit an Spieltagen.

Ausblick:

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wird auf Basis von aktuellen Verkehrszählungen (März 2026) für die heutige Situation mit Stelzenparkplatz (Alltagsverkehr und Veranstaltungsverkehr) fortgeschrieben. Dabei werden auch weitere alternative Erschließungen geprüft und bewertet.

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieuresellschaft mbH
Bochum, 28. Februar 2026



Literaturverzeichnis

- [1] **Land NRW (2025):**
Digitale Orthophotos, Geobasis NRW 2025 (dl-de/by-2-0)
- [2] **OpenStreetMap (2025) – Mitwirkende**
- [3] **Stadt Leverkusen (2025)**
- [4] **Ministerium des Inneren des Landes NRW (2025)**
Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO)*
vom 02.12.2016 § 125 (Fn 2) „Einstellplätze und Fahrgassen“