

Artikel Main-Post vom 08.01.2025

Der Verkehr und die Multifunktionsarena

Die innerstädtische Lage des geplanten Gebäudes sehen viele Kritiker als problematisch an.

Warum die Planer den Standort für ideal halten.

Von Ernst Lauterbach

Zu wenig Parkplätze, die, die es gibt, sind zu weit weg, und Schweinfurter Straße und Berliner Ring können die vielen Autos der Besucher sowieso gar nicht fassen – schon gar nicht während des Berufsverkehrs. So oder so ähnlich lauten zumeist die Argumente von Kritikern der in Würzburg geplanten Multifunktionsarena, die östlich der Grombühlbrücke gebaut werden soll. Sehr oft ist man gar nicht gegen die Arena an sich, nur den Standort hält man eben für ungeeignet. Fragt man Thomas Oehler, den Geschäftsführer der Arena Würzburg Projektgesellschaft, die die Halle bauen wird, sieht der das mit den Augen der Planer und daher völlig anders. „Würzburg liegt mit der Anzahl der verfügbaren Parkplätze pro Besucher im deutschlandweiten Vergleich sogar im oberen Bereich“, weiß Oehler. Natürlich lägen nicht alle direkt nebenan. Aber: „Es gibt Studien, die sagen, dass ein Zuschauer bis zu 1,3 Kilometer Fußweg auf sich nimmt, bei Fußballstadien sind es sogar bis zu zwei Kilometer“, berichtet er. „In Würzburg haben wir im Umkreis von einem Kilometer rund um die neue Arena ein Potenzial von über 3000 Stellplätzen in bereits vorhandenen Parkhäusern und Parkplätzen“, fährt er fort. Verkehrsplaner hätten dazu Zählungen durchführen lassen. „Diese Parkgelegenheiten sind zu den Zeiten, wenn der Anreiseverkehr beginnt, zu circa drei Vierteln leer“, so Oehler.

Mit rund 100 Veranstaltungen pro Jahr rechnen die Planer, zu jeweils einem Drittel Konzerte, Sport- oder Firmenveranstaltungen, so die Prognose. „Größere Veranstaltungen beginnen unter der Woche zumeist um 20.30 Uhr“, weiß Oehler. Das bedeute, die ersten Besucherinnen und Besucher machten sich gegen 19 Uhr auf den Weg. „Das überschneidet sich kaum mit dem Berufsverkehr“, sagt der Geschäftsführer.

Die Stadt habe einst ein Verkehrsgutachten für 9000 Besucher erstellen lassen und es habe dem Standort die Tauglichkeit bescheinigt, sagt Oehler. Die nun geplante Arena sei aber inzwischen auf ein maximales Fassungsvermögen von 7000 Besuchern, etwa bei großen Konzerten, reduziert worden. Für dieses Szenario würden Gutachter mit rund 1600 Autos kalkulieren. Bei einem Besuch von 5000 Personen, wie bei einem ausverkauften Basketballspiel, rechne man mit etwa 1200 Autos.

Außerdem gebe es die Möglichkeit, die Anreisewege der Besucherinnen und Besucher zu steuern, argumentiert er. So sei beabsichtigt, die vier der Halle am nächsten liegenden Parkhäuser zu einem Quartier zusammenzufassen. Dies seien das Parkhaus an der Arena selber, das neue Quellenbachparkhaus, das Parkhaus Ringparkcenter und das Parkhaus Schürerstraße. Von den dort insgesamt zur Verfügung stehenden etwa 1800 Parkplätzen bekomme die Arena bei Großveranstaltungen ein Kontingent von rund 1000 Stellplätzen, sagt Oehler.

„Zusammen mit der Eintrittskarte kann man sich online für das entsprechende Parkhaus im Vorfeld einen Stellplatz kaufen und reservieren“, erklärt er. Jeder Besucher, der das getan hat, habe somit einen sicheren Parkplatz in unmittelbarer Nähe der Arena und müsse nicht suchen. Diese Reservierungsmöglichkeit sei bereits gang und gäbe, etwa bei dem kürzlich eröffneten SAP Garden in München.

„Die Parkhäuser sind an das Verkehrsleitsystem der Stadt angebunden, und wenn die Tickets verkauft sind, werden die Häuser am Veranstaltungstag auf den Hinweistafeln als ‚nicht verfügbar‘ angezeigt“, erklärt er. Wer kein Parkticket für eines der Häuser vorab gekauft habe, müsse dem Verkehrsleitsystem folgen, das ihn zu freien Parkgelegenheiten weiter außen lotse. „Es gibt also keinen Parksuchverkehr rund um die Arena, sobald es dort keine freien Parkplätze mehr gibt. So etwas spricht sich ganz schnell herum.“

Aber warum mit dem Auto kommen, wenn das auch mit dem Öffentlichen Personennahverkehr gut klappt? „Egal, woher man kommt, allein im Umkreis von einem Kilometer rund um die Arena gibt es fast zehn Straßenbahn- und zwei Dutzend Bushaltestellen“, hat Oehler gezählt. „Die nächste Strabahaltestelle ist am Berliner Platz, die nächste Bushaltestelle in der Schweinfurter Straße. Der Hauptbahnhof ist gerade einmal acht Gehminuten vom Westeingang auf der Grombühlbrücke entfernt“, zählt der Geschäftsführer auf.

Alle Veranstaltungstickets sollen, wie jetzt schon in der tectake Arena oder bei den Würzburger Kickers, als Fahrkarten im gesamten Tarifgebiet des neuen Nahverkehr Mainfranken gelten. Der umfasst ab Januar 2025 Stadt und Landkreis Würzburg, Stadt und Landkreis Schweinfurt sowie die Landkreise Kitzingen, Main-Spessart, Bad Kissingen, Rhön-Grabfeld und Haßberge. „Man kann also entweder ganz mit Bus oder Bahn anreisen, oder aber zum Beispiel in Seligenstadt oder Rottendorf parken und das letzte Stück mit der Bahn zurücklegen“, so Oehler. „Und am Busbahnhof in der Nähe des Hauptbahnhofs beginnen und enden sämtliche Linien für die Region und den Landkreis“, so Oehler. Nach Veranstaltungsende soll stellenweise die Taktung bei Bus und Bahn erhöht werden.

„Im Foyer der Arena wird ein großer Bildschirm hängen, der die Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen an den nahegelegenen Haltestellen und dem Hauptbahnhof anzeigen wird“, kündigt er an. „Da kann man dort noch etwas essen oder trinken und sich dann punktgenau auf den Weg machen“, sagt Oehler. „Viele Firmen legen mittlerweile auch großen Wert auf die Nachhaltigkeit ihrer Veranstaltungen. Und da bieten wir eine energieautarke Arena und das Kongress-Ticket für den ÖPNV“, sagt Oehler. Denn auch das soll es geben.

Und wer in Würzburg und der näheren Umgebung wohnt, der könne die erste klimaneutrale Multifunktionsarena Deutschlands auch zu Fuß oder mit dem Rad erreichen, sagt der Geschäftsführer. Denn auch da waren die Planer nicht untätig und werden mit mehreren hundert Fahrradstellplätzen sowie zusätzlichen E-Bike-Ladestationen im Osten und Westen der Arena aufwarten. Drei barrierefreie Eingänge für Menschen mit Handicap werde es außerdem geben.

Neben geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Fußwege und Ampelschaltungen habe es auch Berechnungen der Belastung durch den Fußverkehr gegeben, erläutert er. Die seien gemäß der Empfehlungen zum Verkehrs- und Crowdmanagement für Veranstaltungen erfolgt und hätten die Leistungsfähigkeit der Fußverkehrswege bestätigt.

„Betrachtet man die allgemeine Verkehrsentwicklung und Trends, so werden in Zukunft immer mehr Besucherinnen und Besucher mit dem Fahrrad und dem ÖPNV anreisen“, sagt er. „Und dafür hat die Würzburger Multifunktionsarena den idealen Standort“, ist sich der Geschäftsführer der Projektgesellschaft sicher.