



## **Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025**

**Zwischenbericht zu den Sonderbetrachtungen im  
Rahmen der Modellierung der Testszenarien**

## Impressum

### Auftraggeber:

#### Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr  
Abteilung 5 – Verkehr  
Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung  
Ansgaritorstr. 2  
28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



### Auftragnehmer:

#### Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Stadt- und Verkehrsplaner



#### Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (Stand der Arbeiten: Februar/Mai 2014).

#### Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG: Dipl.-Ing. Theo Janßen, Dr.-Ing. Stephan Krug,  
Dipl.-Ing. Mike Pitschka, Dipl.-Ing. Tim Rohbock

#### Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	IV
<b>1 Sonderbetrachtungen im Rahmen der Modellierung der Testszenarien</b> .....	5
1.1 Einordnung der Sonderbetrachtungen .....	5
1.2 Sonderbetrachtung zur Hochstraße am Breitenweg .....	5
1.3 Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Längsverkehr) .....	9
1.4 Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Querverkehr) .....	12

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Ausgangssituation und Netzveränderung im Planfall mit der Sperrung der Hochstraße am Breitenweg .....	6
Abbildung 2:	Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario.....	7
Abbildung 3:	Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario – Ausschnitt.....	8
Abbildung 4:	Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Längsverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025) .....	11
Abbildung 5:	Nachfrage- und Verkehrsmengenprognose 2025 für den Weserbus im Längsverkehr (Angaben in 100 Personen/Werktag, Bezug: Basisszenario 2025) .....	12
Abbildung 6:	Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Querverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025) .....	13
Abbildung 7:	Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Querverkehr sowie mögliche Anbindung an den übrigen ÖPNV (Zielszenario).....	15

# 1 Sonderbetrachtungen im Rahmen der Modellierung der Test-szenarien

## 1.1 Einordnung der Sonderbetrachtungen

Im Rahmen der Modellierung für die fünf Testszenarien<sup>1</sup> wurden auch für zwei der vorgeschlagenen größeren Einzel-Maßnahmen Sonderbetrachtungen auf der Grundlage des Basisszenarios durchgeführt, da deren verkehrlichen Effekte als so groß angesehen werden, dass diese nicht in eines der Testszenarien integriert werden können, ohne dass es zu Verzerrungen bei den Ergebnissen des entsprechenden Testszenarios kommt. Daher wurden

- die Sperrung der Hochstraße am Breitenweg (siehe Kapitel 1.2) und
- die Einrichtung eines regelmäßigen Fährverkehrs auf der Weser in den beiden Ausprägungen als Längsverkehr (vgl. Kapitel 1.3) und Querverkehr (vgl. Kapitel 1.4)

als Sonderbetrachtungen auf den Daten und Maßnahmen des Basisszenarios erstellt, um so deren Wirkungen gesondert darstellen zu können.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Sonderbetrachtungen kurz zusammenfassend wiedergegeben.

## 1.2 Sonderbetrachtung zur Hochstraße am Breitenweg

Aus Gründen zur städtebaulichen Aufwertung der Bahnhofsvorstadt ist untersucht worden, ob eine Sperrung der Hochstraße am Breitenweg nach Herstellung des Ringschlusses der A281 verkehrlich sinnvoll ist. Da die mit der Sperrung verbundene Netzwirkung als groß eingeschätzt wird, wird diese wie zuvor beschrieben nicht in eines der Testszenarien integriert, sondern im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP Bremen eigenständig untersucht.

Aus dem Ansatz der Stadtplanung ergibt sich das in der Abbildung 1 dargestellte Konzept die Hochstraße zwischen der Rembertistraße und der Daniel-von-Büren-Straße für den fließenden Kfz-Verkehr zu sperren. Die Netzkonstellation im Breitenweg selbst (unterhalb der Hochstraße) kann nicht grundlegend verändert werden.

Die Sonderbetrachtung erfolgt auf der Grundlage des Modellgerüsts und nur der Maßnahmen des Basisszenarios 2025. Dazu wird für diesen Planfall das Netzelement der Hochstraße für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Straßennetz gesperrt und die hierdurch hervorgerufenen Belastungsveränderungen gegenüber dem Basisszenario ermittelt. Ferner werden die mit der Sperrung der Hochstraße verbundenen Reisezeitenveränderungen gegenüber dem Fall mit der durchgängigen Hochstraße (Basisszenario) ermittelt und die sich daraus ergebenden Rückwirkungen auf die Kfz-Verkehrsnachfrage abgeschätzt.

---

<sup>1</sup> Zur Modellierung der fünf Testszenarien und den damit verbundenen Ergebnissen sei auf den Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung aus dem Mai 2014 verwiesen.

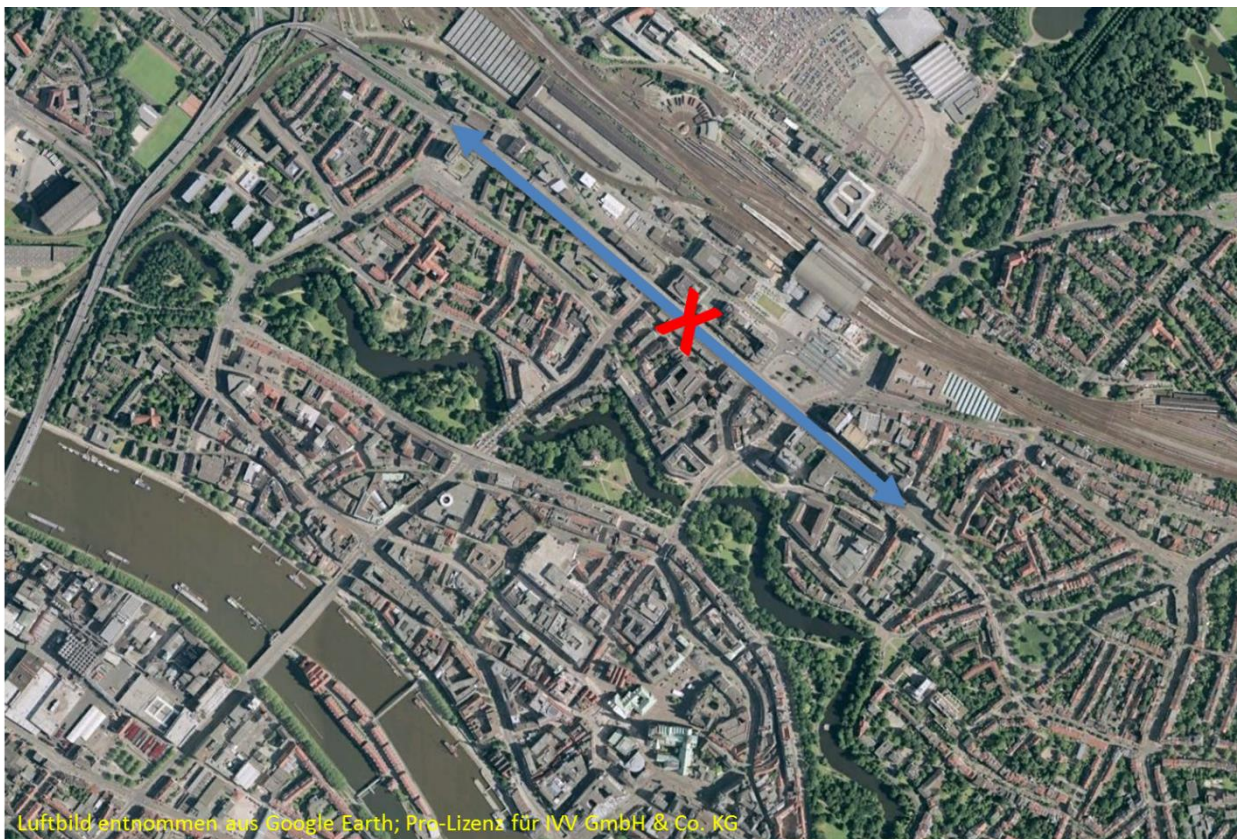


Abbildung 1: Ausgangssituation und Netzveränderung im Planfall mit der Sperrung der Hochstraße am Breitenweg

[Quelle: Google Earth; Pro-Lizenz für IVV GmbH & Co. KG]

Zur Analyse der Netzfunktion sowohl der Hochstraße am Breitenweg als auch des Breitenweges werden im Netzmodell des Basisszenarios und auch des Planfalles mit der gesperrten Hochstraße Routenverfolgungen<sup>2</sup> durchgeführt.

Anhand der Routenverfolgungen im Basisszenario zeigt sich, dass:

- die Hochstraße die Verkehre, die um die Innenstadt herumfahren, aufnimmt. Die Hochstraße hat auch Relevanz für die Verkehre zur B6/B75 und zur A27. Sie hat damit die Funktion die weiter ausgreifenden Verkehre, die die Innenstadt lediglich tangieren, aufzunehmen.
- der Breitenweg die auf die Innenstadt bezogenen Verkehre aufnimmt. Der Breitenweg hat keine Bedeutung für die Verkehre zur/von der A27. Er hat damit die Funktion, die eher lokalen Verkehre aufzunehmen und zu verteilen.

<sup>2</sup> Bei einer Routenverfolgung werden alle Verkehre, die den betrachteten Querschnitt befahren, gesondert erfasst und dargestellt. Die Routenverfolgung gibt damit Aufschluss über die Verkehrsströme, die über den Streckenabschnitt verlaufen. Mit Ihrer Hilfe kann auf die Netzfunktion einer Strecke geschlossen werden.

Das von der Sperrung der Hochstraße am Breitenweg im Wesentlichen betroffene Gebiet kann anhand der durch die Sperrung hervorgerufenen Belastungsveränderungen (im DTV<sup>3</sup>) gegenüber dem Basisszenario veranschaulicht werden (vgl. Abbildung 2). Wie die Abbildung 2 verdeutlicht, erstreckt sich der zentrale Einflussbereich in etwa bis zur B6/B75 im Westen, zum Straßenzug Utbremer Ring / Hollerallee im Norden, zur Georg-Bitter-Straße im Osten und bis zur Neuenlander Straße im Süden.

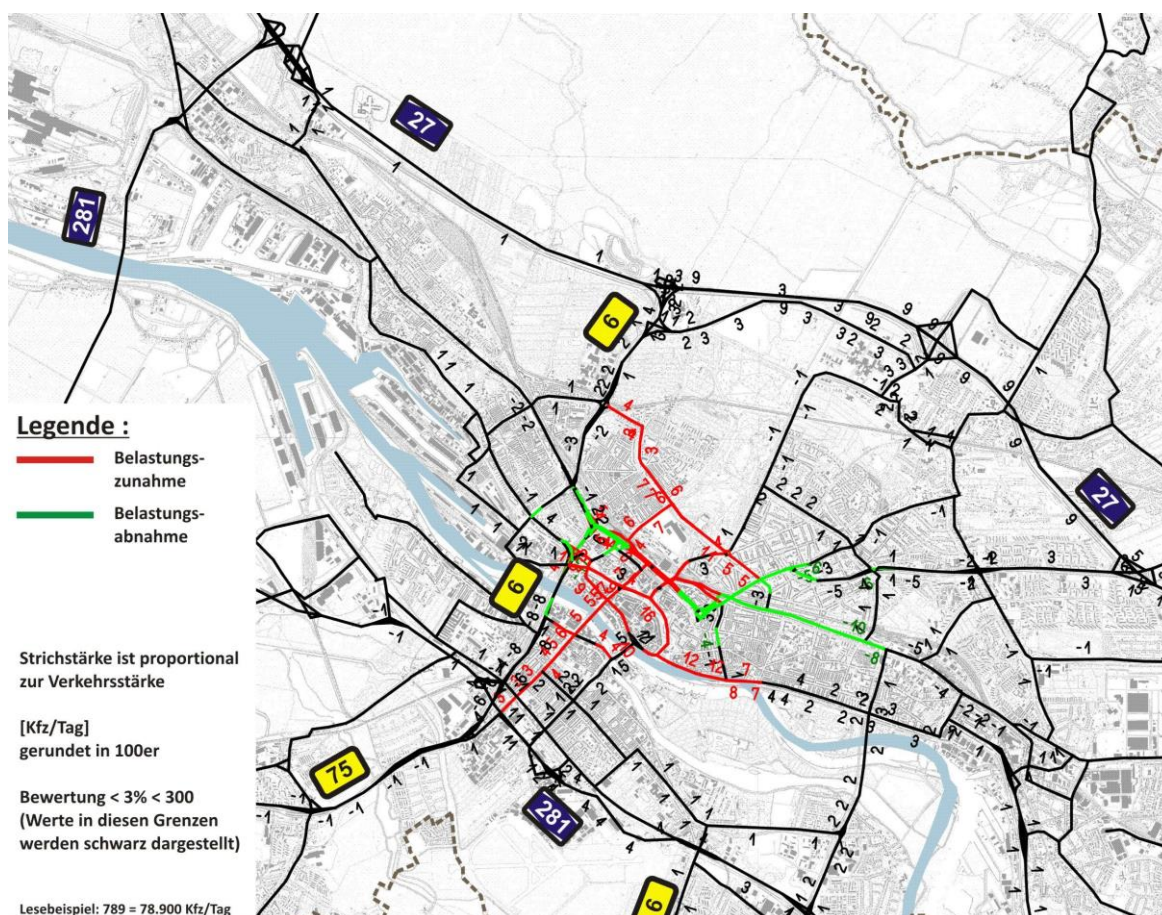


Abbildung 2: Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im Hauptstraßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen]

Für diesen (Haupt-)Einflussbereich werden in der Abbildung 3 die DTV-Belastungsdifferenzen im gesamten untersuchungsrelevanten Straßennetz zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario dargestellt. Aus den DTV-Belastungs-

<sup>3</sup> Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) bezeichnet die Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres.

An dieser Stelle werden die DTV-Belastungen dargestellt, weil diese i. d. R. in den allgemeinen Belastungskarten (beispielsweise den Straßenverkehrszählungen des Bundes) verwendet werden: Ebenso dienen die DTV-Belastungen auch als Eingangsdaten für die Schall- und Luftschadstoffemissionsberechnungen.

differenzen zeigt sich, dass durch die Sperrung deutliche Belastungsverlagerungen im Straßennetz, z. T. deutlich über den Stadtteil hinaus, mit Verkehrsmengenzunahmen u.a. auf:

- der Hollerallee
- der Theodor-Heuss-Allee
- dem Breitenweg
- dem Straßenzug Am Wall / Alten Wall
- der Martinstraße
- der Oster-/Westerstraße
- der Langemarckstraße
- der Bürgermeister-Smidt-Straße
- dem Osterdeich

ausgelöst werden.

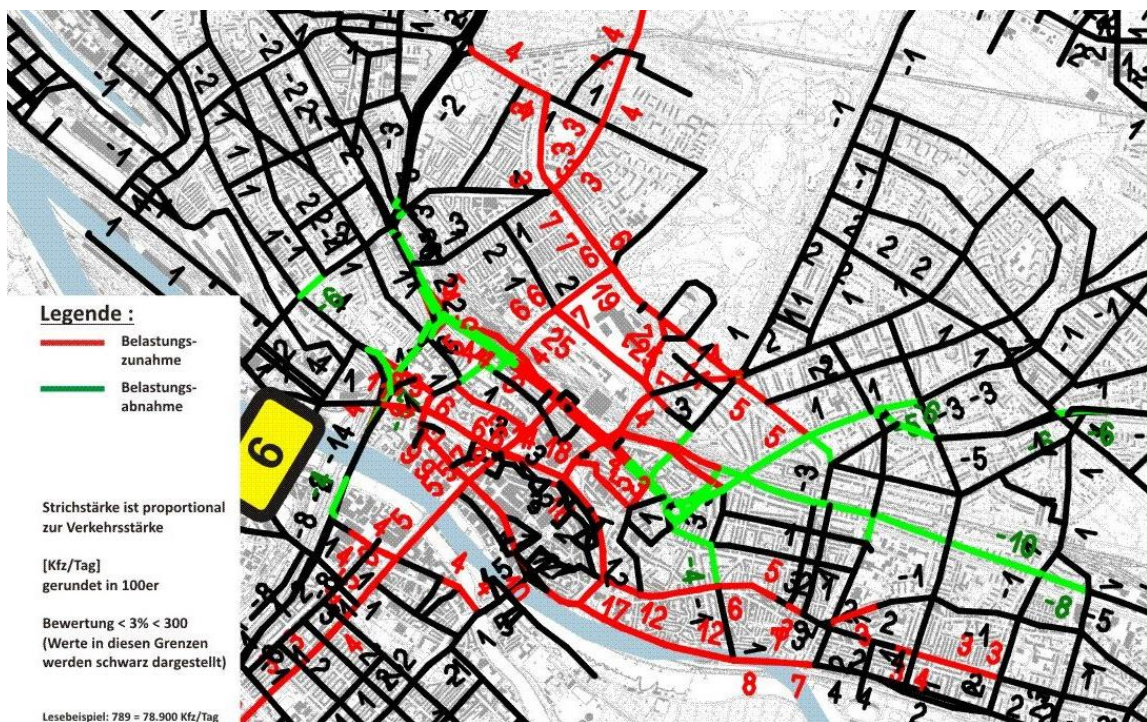


Abbildung 3: Differenz der Kfz-Verkehrsmengen am mittleren Tag des Jahres (DTV) im untersuchungsrelevanten Straßennetz der Stadt Bremen zwischen dem Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg und dem Basisszenario – Ausschnitt

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen]

Die Belastungsanalysen für den Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg zeigen, dass der Breitenweg nicht alle Verkehre aufnehmen kann, die sonst über die Hochstraße ver-



laufen wären. Der Breitenweg wird überlastet, die Knotenpunkte können die Verkehre in den Spitzenzeiten nur noch sehr bedingt abwickeln.

Die Routenverfolgung für den Planfall mit Sperrung der Hochstraße am Breitenweg verdeutlicht, dass der Breitenweg so neben den auf die Innenstadt bezogenen Verkehren auch die Verkehre, die die Innenstadt nur tangieren, aufnehmen muss. Der Breitenweg hat in diesem Falle auch Bedeutung für die Verkehre zur B6/B75 und die A27. Er muss damit neue verkehrliche Funktionen übernehmen, die im Basisszenario der Hochstraße zukommen.

Anhand von Vergleichen der für den Planfall und das Basisszenario ermittelten Netzwidestände lassen sich Veränderungen in der Netzwidestandssituation (der mittlere Reisezeiten im MIV) zwischen dem Planfall und dem Basisszenario für Teile der Verkehrszellen in der Innenstadt und den angrenzenden Bereichen erkennen. Diese Veränderungen sind jedoch nicht so groß, dass hierdurch relevante Rückwirkungen auf die Verkehrsnachfrage zu erwarten sind.

Somit kann festgehalten werden, dass durch die Sperrung der Hochstraße am Breitenweg die Kfz-Belastungssituation im Hauptstraßennetz spürbar verschlechtert wird. Der Breitenweg wird überlastet. Gleiches gilt für die von den Verlagerungen betroffenen Knotenpunkte, beispielsweise den Knotenpunkt Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße oder Breitenweg/Bahnhofplatz. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Spitzenstunden. Mit der Sperrung der Hochstraße entstehen Zielkonflikte in Bezug auf die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Verkehrlenkung / Verkehrsbündelung. Aus verkehrlicher Sicht ist die untersuchte Sperrung der Hochstraße am Breitenweg, ohne Kompensationsmaßnahmen, nicht zu befürworten, zumal auch Zunahmen der Verkehrsbelastung in den angrenzenden Stadtteilen auftreten. Vielmehr sind zur Lösung der verkehrlichen Aspekte weitergehende Detail-/Sonderbetrachtungen zur konkreten Ausgestaltung des Straßennetzes nötig.

Die Aufnahme der Sperrung der Hochstraße am Breitenweg in das Zielszenario kann nicht empfohlen werden. Wegen der besonderen Bedeutung – unter anderem aus städtebaulicher Sicht – werden spätere Detailbetrachtungen zur vertieften Untersuchung angeregt.

### 1.3 Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Längsverkehr)

Im Rahmen einer Sonderbetrachtung zum VEP wurde ein Konzept für ein öffentliches regelmäßiges Fährbindungssystem auf der Weser (Weserbus) im Längsverkehr entwickelt und verkehrlich sowie wirtschaftlich bewertet. Die Untersuchungen bauen auf den Überlegungen einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1994 auf. Die Machbarkeitsstudie wurde gemeinsam durch das Bremer Büro für Verkehrsökologie (BVÖ) und Hamburg Consult (HC) erstellt. Die dort bereits ermittelten Rahmenbedingungen wie Fahrzeiten, Fahrzeug- und Betriebskosten wurden übernommen. Die Kostenansätze wurden aktualisiert. Eine modellgestützte verkehrliche Bewertung wurde in dieser damaligen Studie nicht durchgeführt.

Das Angebotskonzept für den Weserbus im Längsverkehr ist in Abbildung 4 dargestellt und ergänzt das ÖPNV-Angebot des Basisszenarios wie folgt:

- Linienverlauf zwischen Blumenthal und Weserwehr mit Halt an insgesamt 10 Fähranlegern: 5 Fähranleger sind bereits vorhanden (Martini-Anleger, Gröpelingen/Waterfront, Mittelsbüren, Vegesack und Blumenthal), 5 weitere Fähranleger müssen neu gebaut werden (Weserwehr, Stephanitorsbollwerk, Woltmershausen, Überseestadt, Hasenbüren),
- Bedienung an Werktagen im 30'-Takt zwischen 9 und 18 Uhr (Bedienung auch an Wochenenden, jedoch im Rahmen des VEP kein Angebotskonzept ausgearbeitet),
- Fahrzeit zwischen Blumenthal und Weserwehr beträgt 79 min (gemäß Studie BVÖ/HC),
- Einsatz von 6 Schiffen mit jeweils 2 Personen Besatzung
- tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif.

Die Fähranleger werden bestmöglich an das Bus- und Straßenbahnnetz des Basisszenarios angebunden. Dies kann beispielsweise durch die folgenden Linienverlängerungen zu den Anlegern erreicht werden (vgl. Abbildung 4):

- Vegesack (Linie 87, 98, 99),
- Gröpelingen/Waterfront (Linie 28),
- Weserwehr (Linie 25, 37, 42 und Reaktivierung 41S).

Von den übrigen Fähranlegern kann die nächstgelegene Bus- oder Straßenbahnhaltestelle innerhalb von längstens 5 Minuten zu Fuß erreicht werden. Lediglich der Anleger Mittelsbüren besitzt keine Anbindung an das ÖPNV-Netz.

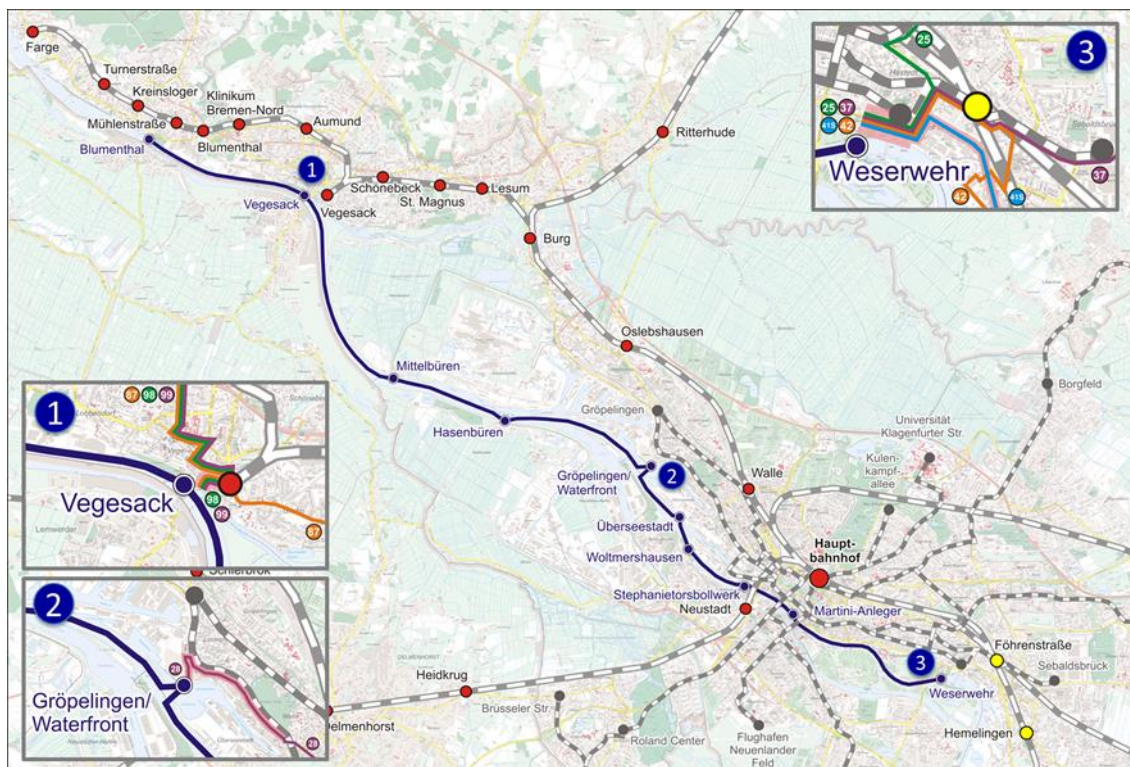


Abbildung 4: Linienvverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Längsverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen]

Die verkehrliche Bewertung erfolgt auf der Grundlage des VEP-Modellinstrumentariums<sup>4</sup> und zeigt für den Weserbus im Längsverkehr folgende Prognoseverkehrsmengen am Werktag (vgl. Abbildung 5):

- zwischen Blumenthal und Vegesack ca. 600 Personen/Werktag,
- zwischen Vegesack und Martini-Anleger ca. 900 bis ca. 1.100 Personen/Werktag,
- zwischen Martini-Anleger und Weserwehr ca. 100 Personen/Werktag.

Die voraussichtlichen Investitionskosten in die Fähranleger liegen bei mehr als 4 Mio. €, die jährlichen Betriebskosten nach augenblicklicher Übersicht bei knapp 8,0 Mio. €. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis Weserwehr im Alltagsverkehr auf absehbare Zeit weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen lassen. Diese Erkenntnis war Anlass, über eine punktuelle Verbesserung der Weser-Querkehre nachzudenken (vgl. Kapitel 1.4).

<sup>4</sup> In das für das Basisszenario vorhandene Modellgerüst wurde das oben beschriebene Angebotskonzept für den Weserbus im Längsverkehr eingebracht und mit dem so erweiterten ÖV-Angebot eine neue Nachfrageberechnung und Belastungsermittlung im öffentlichen Linienverkehr durchgeführt.

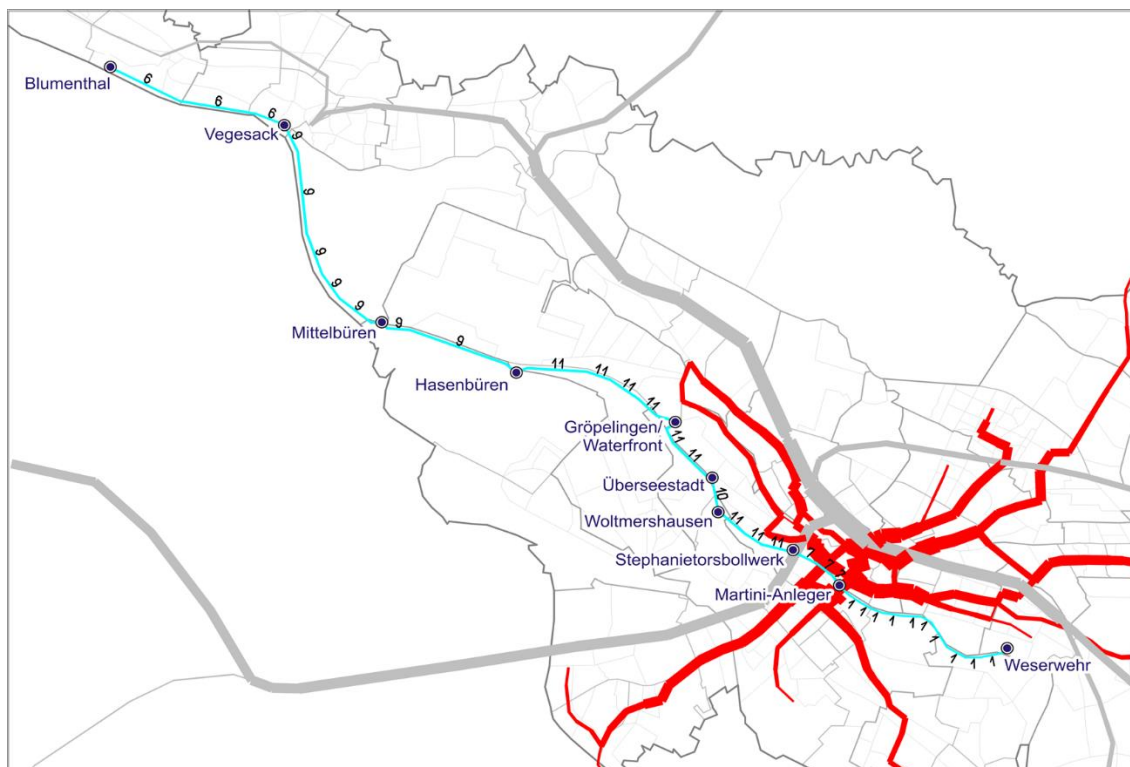


Abbildung 5: Nachfrage- und Verkehrsmengenprognose 2025 für den Weserbus im Längsverkehr  
(Angaben in 100 Personen/Werktag, Bezug: Basisszenario 2025)

[Quelle: eigene Darstellung]

#### 1.4 Sonderbetrachtung zum Fährverkehr auf der Weser (Querverkehr)

Die Ergebnisse der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung des Weser-Längsverkehrs mit Schiffen zeigen, dass sich dieser im Alltagsverkehr auf absehbare Zeit weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen lässt. Deshalb wurde eine Linienverbindung im Weser-Querverkehr untersucht, die verkehrlich attraktiv und wirtschaftlich akzeptabel ist. Aufgrund der Erfahrungen mit dem saisonalen Betrieb zwischen Lankenauer Höft und Waterfront ab Sommer 2013 und den relativ günstigen Rahmenbedingungen (Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Walle/Überseestadt, Arbeitsplätze im GVZ/Waterfront/Überseestadt) wurde aufbauend auf dem ÖPNV-Angebot des Basisszenarios das folgende angebotsseitig und betrieblich optimierte Angebotskonzept für den Weserbus im Querverkehr entwickelt (vgl. Abbildung 6):

- 2 neue Fährverbindungen von Woltmershausen zur Überseestadt und zur Waterfront mit insgesamt 3 Fähranlegern, davon Waterfront/Pier II vorhanden, Überseestadt in der Umsetzung und Woltmershausen neu zu bauen.
- Bedienung an Werktagen zwischen 07:00 – 20:00 im 30'-Takt,
- Fahrzeitprofil gemäß Studie BVÖ/HC,
- Einsatz von einem einzigen Schiff mit 2 Personen Besatzung (wird durch 30'-Takt und umlauftechnische Verknüpfung beider Fährlinien erreicht),

- tarifliche Einbindung in den VBN-Tarif.

Die Fähranleger werden bestmöglich an das Bus- und Straßenbahnnetz des Basisszenarios angebunden. Dies kann durch die folgenden Linienverlängerungen zu den Anlegern erreicht werden (vgl. Abbildung 6):

- Verlängerung Linie 28 bis Anleger Gröpelingen/Waterfront,
- Verlängerung Linie 61 bis Anleger Woltmershausen.

Besonderer Fokus wurde auf den Berufsverkehr gelegt und entsprechend die Erreichbarkeit des GVZ durch ein angepasstes Betriebskonzept der Linie 61 verbessert. Die Linie 61 wird im Planfall Weser-Querverkehr über das GVZ geführt und verkehrt im 60'-Grundtakt zwischen Fähranleger – GVZ – Sandhausen (GVZ-Sandhausen ggf. Bedarfsverkehr). Zur Hauptverkehrszeit (HVZ) wird der Grundtakt im Abschnitt Fähranleger – GVZ auf einen 20'-Takt verdichtet.

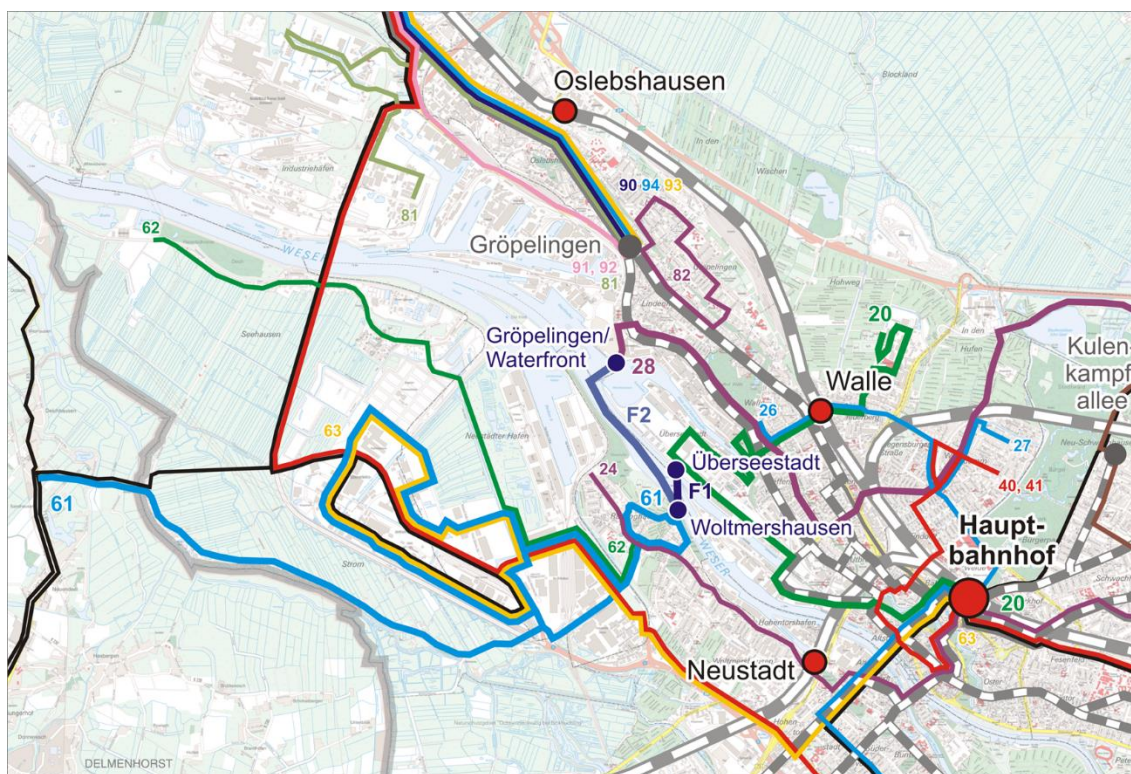


Abbildung 6: Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Querverkehr sowie Anbindung an den übrigen ÖPNV (Bezug: Basisszenario 2025)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen]

Die verkehrliche Bewertung erfolgt wiederum auf der Grundlage des VEP-Modellinstrumentariums<sup>5</sup> und zeigt für den Weserbus im Querverkehr folgende Prognoseverkehrsmengen am Werktag:

- Fährverbindung Woltmershausen – Gröpelingen/Waterfont ca. 500 Personen/Werktag,
- Fährverbindung Woltmershausen – Überseestadt ca. 200 Personen/Werktag.

Trotz der im Modell eingestellten optimierten Busanbindung zeigt sich, dass die zunächst vermuteten Durchfahrer von Walle/Überseestadt in Richtung GVZ kaum vorhanden sind (unter 50 Personen pro Tag). Die direkte Busanbindung in Woltmershausen bringt dem Fährbetrieb somit kaum zusätzliche Fahrgäste. Diese erreichen den Fähranleger ganz überwiegend zu Fuß. Demzufolge ergibt sich ein hoher Punkt-zu-Punkt Verkehr zwischen Woltmershausen und der Waterfront und im geringeren Maße in die Überseestadt. Die nicht unerheblichen Mehrkosten für die Herstellung und den Betrieb der Busanbindung auf Woltmershauser Seite stünden somit in keinem positiven Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen. Auch von der Linie 24 aus kann ein in Woltmershausen einzurichtender Fähranleger fußläufig erreicht werden. Die nah am Fähranleger befindliche Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Seite, in der Überseestadt, befindet sich dagegen bereits im Betrieb.

Diese Erkenntnis hat zu einem modifizierten Vorschlag für die Bedienung geführt:

Aufnahme von zwei Fährverbindungen

- a) Woltmershausen – Überseestadt, Linie F 1
- b) Woltmershausen – Waterfront, Linie F 2

die im 30-Minutentakt mit folgender Fahrtenabfolge miteinander verknüpft werden:

- Woltmershausen – Überseestadt (F 1) und zurück sowie direkt im Anschluss
- Woltmershausen – Waterfront (F 2) und zurück usw.

Auf die Verlängerung der Linien 28 und 61 zu den Anlegern Gröpelingen/Waterfront bzw. Woltmershausen und auf ein angepasstes Betriebskonzept der Linie 61 wird aus den o. g. Gründen verzichtet (zur möglichen Einbindung in das ÖPNV-Liniennetz siehe Abbildung 7).

---

<sup>5</sup> In das für das Basisszenario vorhandene Modellgerüst wurde das oben beschriebene Angebotskonzept für den Weserbus im Querverkehr eingebracht und mit dem so erweiterten ÖV-Angebot eine neue Nachfrageberechnung und Belastungsermittlung im öffentlichen Linienverkehr durchgeführt.



Abbildung 7: Linienverlauf und Haltepunkte/Anleger des Weserbusses im Querverkehr sowie mögliche Anbindung an den übrigen ÖPNV (Zielszenario)

[Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: GeoInformation Bremen]

Die Betriebszeiten liegen werktags zwischen 7:00 und 20:00 Uhr, samstags bei 9:00 bis 19:00 Uhr und sonntags bei 10:00 bis 19:00 Uhr.

Die Investitionskosten betragen nach Schätzung des Gutachters ca. 0,75 Mio. € und die jährlichen Betriebskosten ca. 1,1 Mio. €.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass ein Weser-Querverkehr zwischen Woltmershausen und Überseestadt bzw. Waterfront eine attraktive Ergänzung des Bremer ÖPNV darstellt. Solange nicht mehr als ein einziges Schiff erforderlich ist, ist der Aufwand in Abhängigkeit von den verfügbaren Finanzen vertretbar. Im Rahmen einer konkreten Kalkulation und Vergabe sind die Kosten zu überprüfen.

Ein Weser-Querverkehr auf der Grundlage des vorstehenden angebotsseitig und betrieblich optimierten Konzepts ist deshalb wie beschrieben in das Zielszenario des VEP Bremen aufgenommen worden.