

**Bericht der Verwaltung
für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)
am 3. Juli 2014**

**Vorlage Nr.
für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
am 2. Juli 2014**

Stadtteile am Fluss über den Fluss verbinden

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer 25. Sitzung am 14. Mai 2013 folgenden Beschluss gefasst:

Stadtteile am Fluss über den Fluss verbinden, Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 11. April 2013 (Drucksache 18/317 S)

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan konkret zu prüfen, inwieweit für ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser eine entsprechende Nachfrage besteht,
2. darüber hinaus vertiefend zu prüfen, inwieweit sich ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser einrichten ließe und die bereits bestehenden Schiffsanleger und möglichen Anlegepunkte in Gröpelingen (Waterfront), Woltmershausen (Lankenauer Höft und Westerdeich), Walle (Holzhafen, Schuppen 2 und Landmark Tower), Mittelsbüren (Moorlosen Kirche), Mitte (Martinianleger/Schlachte), Neustadt (Stadtwerder) und Östliche Vorstadt (Sielwall und Weserstadion) einbezogen werden können, und diese in modellhaften temporären Angeboten erproben zu lassen,
3. zu prüfen, wie und welche Fährverkehre über das Tariffsystem der BSAG beziehungsweise des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) in ein kundenfreundliches Gesamtnetz des ÖPNV integriert werden,
4. zu prüfen, inwieweit eine Erweiterung des Fährsystems auch in und nach Bremen-Nord sowie nach Hemelingen umsetzbar ist, und ob eine Einbeziehung der von der Fähren Bremen Stedingen GmbH betriebenen Fähren zwischen Vegesack und Lemwerder, Blumenthal und Motzen sowie zwischen Farge und Berne in das Tariffsystem des VBN möglich ist,
5. der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen bis Ende 2013 zu berichten.

Die Verwaltung legt den folgenden Bericht verspätet vor, da die Bewertung der Wirkung der hier zu unterscheidenden Maßnahmen aus fachlicher Sicht nur in Wechselwirkung mit allen Verkehrsarten und unter Beachtung der zukünftigen Stadtentwicklung möglich ist. Die Fragestellungen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) untersucht. Die Bewertung von Einzelmaßnahmen erfolgte im VEP im Frühjahr 2014. Somit war eine vorherige Berichterstattung an die Deputation leider nicht möglich.

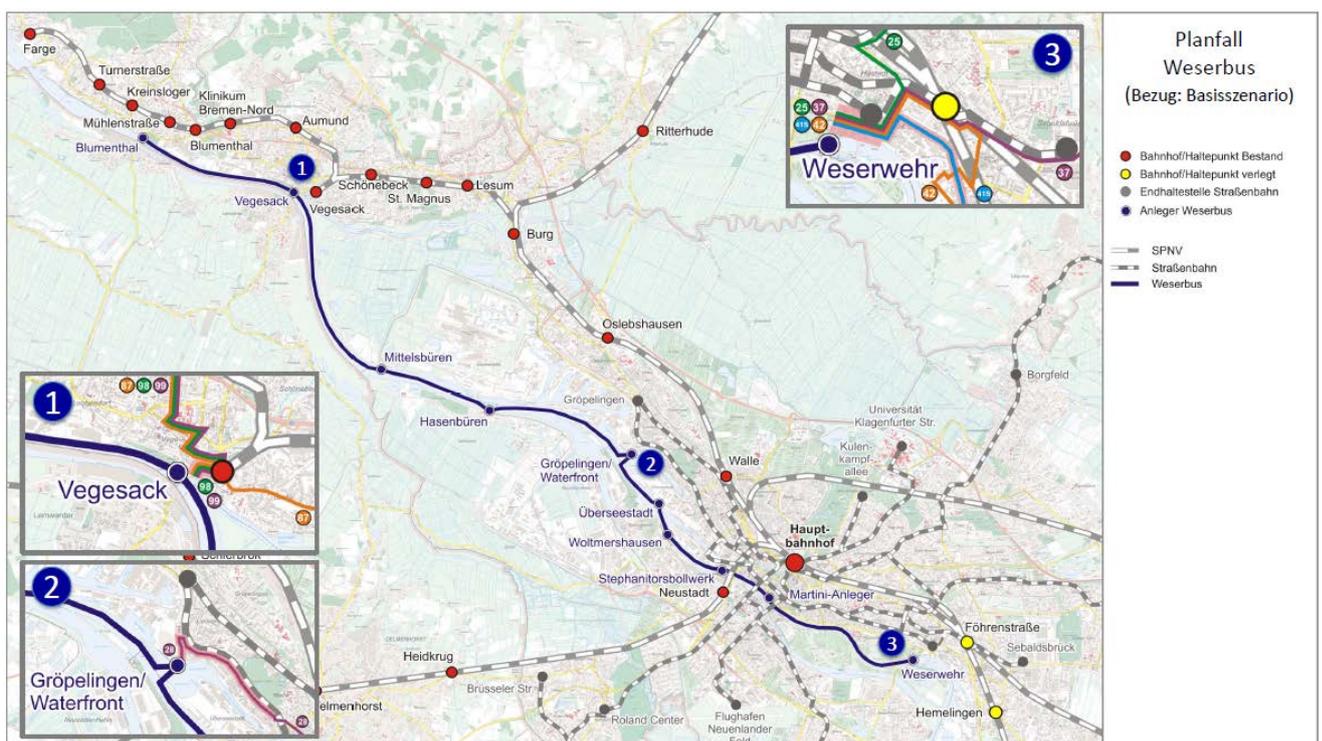
Bremen hat die Initiative der Europäischen Kommission „Intelligente Städte und Kommunen“ aufgegriffen und sich als „Smart-city“ beworben. Ein Bestandteil des Antrags auf finanzielle Förderung liegt in der Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten in der Überseestadt und dem Bremer Westen durch die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger. Dabei sind emissionslose Schiffsverkehre ein Bestandteil des Projekts.

Zu 1. im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan konkret zu prüfen, inwieweit für ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser eine entsprechende Nachfrage besteht, und

Zu 2. darüber hinaus vertiefend zu prüfen, inwieweit sich ein öffentliches regelmäßiges Fährverbindungssystem auf der Weser einrichten ließe und die bereits bestehenden Schiffsanleger und möglichen Anlegepunkte in Gröpelingen (Waterfront), Woltmershausen (Lankenauer Höft und Westerdeich), Walle (Holzhafen, Schuppen 2 und Landmark Tower), Mittelsbüren (Moorlose Kirche), Mitte (Martinianleger/Schlachte), Neustadt (Stadtwerder) und Östliche Vorstadt (Sielwall und Weserstadion) einbezogen werden können, und diese in modellhaften temporären Angeboten erproben zu lassen,

Zu 4. zu prüfen, inwieweit eine Erweiterung des Fährsystems auch in und nach Bremen-Nord sowie nach Hemelingen umsetzbar ist

Zur Beantwortung der Fragen wurde eine Linienführung zwischen Weserwehr und Bremen-Blumenthal sowie eine 30-minütige Bedienungsfolge im Verkehrsmodell des VEP für den Prognosehorizont 2025 eingestellt, die eine möglichst hohe Potenzialausschöpfung erwarten ließ („Maximalmodell“ - siehe nachfolgende Abbildung).



Weitere Randbedingungen der Untersuchung waren:

- Integration des Weserbusses in das Liniennetz des Basisszenarios des VEP (*Das Basisszenario enthält alle zurzeit geplanten und im Bau befindlichen Maßnahmen mit deren Betriebsaufnahme bis 2025 zu rechnen ist und die für den Zeitraum 2025 aktualisierten Strukturdaten*)
- Entwicklung des Weserbusses aufbauend auf einer früheren Machbarkeitsstudie (*Übernahme der bereits ermittelten Rahmenbedingungen wie Fahrzeiten, Fahrzeug- und Betriebskosten, die für die Untersuchung aktualisiert wurden, eine Modellbetrachtung im Zusammenwirken aller Verkehrsarten wurde in der genannten Studie nicht, aber im aktuellen VEP-Verkehrsmodell durchgeführt*)
- 10 Anleger zwischen Blumenthal und Weserwehr (Weserwehr, Martini-Anleger, Stephanitorsbollwerk, Woltmershausen, Überseestadt, Gröpelingen/Waterfront, Hasenbüren, Mittelsbüren, Vegesack, Blumenthal)
- 30'-Takt ganztags zwischen 9 und 18 Uhr, da in diesem Zeitraum die meisten Fahrgäste erwartet werden und somit dem Aufwand gegenüber ein vergleichsweise hoher Nutzen vermutet wurde
- Fahrzeit ca. 79 min
- Einsatz von 6 Schiffen à 2 Personen Besatzung (Berechnung nach Betriebsstunden)
- Anbindung der Anleger an das Bus- und Straßenbahnnetz durch Linienverlängerungen zu den Anlegern
 - Vegesack (Linie 87, 98, 99)
 - Gröpelingen/Waterfront (Linie 28)
 - Weserwehr (Linie 25, 37, 42 und 41S (Wiederinbetriebnahme))
 - Anbindung der restlichen Anleger durch Fußwege von bis zu 5 Minuten zur nächstgelegenen Haltestelle (*bis auf den Anleger Mittelsbüren, der über keine weitere Anbindung zum ÖV Netz verfügt*)

Die Berechnung und Auswertung durch das Verkehrsmodell kommt unter den beschriebenen Randbedingungen des Basisszenarios zu dem Ergebnis, dass trotz der attraktiven Routenführung und der dichten Bedienungsfolge maximal nur 1.100 Fahrgäste pro Tag das Angebot auf dem am stärksten nachgefragten Streckenabschnitt zwischen Martinianleger und Hasenbüren nutzen würden. Nördlich davon sind es noch 900 Fahrgäste bis Vegesack und ab dort bis zum Anleger Blumenthal noch 600 Fahrgäste. Zwischen Martinianleger und Weserwehr besteht auf der Grundlage der Modellannahmen dagegen keine nennenswerte Nachfrage (nur ca. 100 Fahrgäste,).

Für die Einrichtung des Verkehrs entsprechend der Modellannahmen sind nach Schätzung des Gutachters IVV Investitionskosten von ca. 5,0 Mio. € und jährliche Betriebskosten von ca. 7,6 Mio. € erforderlich. Aufgrund des sich daraus ergebenden Nutzen/Kosten-Verhältnisses bei max. 1.100 zu erwartenden Fahrgästen und durch Einbeziehung in den VBN-Tarif ist ein wirtschaftlicher Betrieb nicht darstellbar. Zu deutlich geringeren Kosten befördert eine einzelne Straßenbahnlinie in Bremen das 10- bis 15-fache Fahrgastaufkommen auf nur halb so langer Strecke und erreicht dennoch keine volle Kostendeckung. Es ist im Ergebnis festzuhalten, dass Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis Weserwehr sich auf absehbare Zeit im Alltagsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen lassen.

Aus dieser Konsequenz heraus wurde eine Linienverbindung im Weser Längs- und Querverkehr gesucht, die eine akzeptable Nutzen-Kosten -Relation aufweisen könnte. Eine

solche Verbindung müsste deutlich kürzer und mit nur einem Schiff und 2 Personen je Schicht (Berechnung nach Betriebsstunden) befahrbar sein. Zusätzlich kam aus dem Projektbeirat des VEP die Anforderung, den Berufsverkehr fahrplantechnisch einzubeziehen. Aufgrund der Erfahrungen beim bereits erfolgten Probetrieb zwischen Lankenauer Höft und Waterfront im Sommer 2013 und den aus den Modelldaten heraus zu erwartenden relativ günstigen Rahmenbedingungen (Einwohnerpotenzial Woltmershausen/Walle/Überseestadt, Arbeitsplätze im GVZ, Waterfront und Überseestadt), wurde auf diese Verbindung exemplarisch Bezug genommen und folgender Modellfall zur Berechnung im Netzzusammenhang definiert:

- Fährverbindung von einem noch einzurichtenden Fähranleger in Woltmershausen Geesteweg/Höhe Wümmeweg zur Silbermannstraße in der Überseestadt alle 20 Min von 5:30 - 9:00 Uhr und von 14:30-18:00 Uhr, sonst alle 30 Minuten (Betriebszeit 5:30 bis 19:00 Uhr)
- Busanbindung auf der Woltmershauser Seite durch die Linie 61 (zwischen GVZ und Woltmershausen alle 20 Min. in der HVZ) sowie Busanbindung ab Haltestelle Silbermannstraße an die Linie 20 (Radiallinie zum Hauptbahnhof sowie tangential Richtung Walle/Findorff) abgestimmt auf den Fährbetrieb (20-Minutentakt)
- Fährverbindung vom genannten Fähranleger in Woltmershausen zur Waterfront im Stundentakt zwischen 9:00 und 20:00 Uhr

Bei dieser Konstellation wird im Verkehrsmodell (im Zustand des Basisszenarios) zwischen Woltmershausen und der Waterfront mit 500 Fahrgästen pro Tag ein deutlich höheres Fahrgastpotenzial erreicht als zwischen Woltmershausen und der Überseestadt (200 Fahrgäste pro Tag). Die vorher aufgrund der im Modell eingestellten optimierten Busanbindung vermuteten Durchfahrer von Walle/Überseestadt in Richtung GVZ, waren kaum vorhanden (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 2die 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.
- Die im Modell zugrunde gelegten 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.

Unter den genannten Rahmenbedingungen wird eine Inanspruchnahme von 700 Fahrten pro (Werk-)Tag erwartet (zur möglichen Einbindung in das ÖPNV-Liniennetz siehe Abbildung).

Die Investitionskosten betragen nach Schätzung des Gutachters ca. 0,75 Mio. € und die jährlichen Betriebskosten 1,1 Mio. €. Die Bewertung im VEP führt zu einem mittleren Zielerreichungsgrad bei hohen Kosten und vergleichsweise guter Wirkung.



Abbildung:

Mögliche Einbindung der Fähren Woltmershausen – Überseestadt (F1 Dunkelblau) und Woltmershausen - Pier2/Waterfront (F2 Hellblau) in das Netz des ÖPNV (Basisszenario des VEP)

Die Querverbindungen über die Weser (Waterfront – Woltmershausen – Überseestadt und zurück) sind Maßnahmen des Zielszenarios des Verkehrsentwicklungsplans. Dies wurde am 05.06.2014 in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) beschlossen.

Günstigere Konstellationen bezüglich Kosten und Nutzen sind auf anderen Relationen nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wurden keine weiteren Weserquerverkehre mehr untersucht.

Zusätzliche Fährverbindungen würden sich bezüglich der Nutzen-Kosten-Relation erwartungsgemäß ungünstiger darstellen als die ausgewählte Verbindung. Ein kostendeckender Betrieb wäre aber auch bei dieser Verbindung nicht darstellbar. Pro Fahrgast müssten ca. 5,- Euro Fahrpreis für eine Kostendeckung erhoben werden. Im ÖPNV Tarif würden aber selbst beim Verkauf von Einzelkarten nur 2,40 € pro Fahrt eingenommen, die aber nicht 1:1 den ÖPNV Unternehmen zufließen sondern nach einem internen Aufteilungsschlüssel des VBN ermittelt werden (siehe hierzu auch die Antwort zu 3.).

Angebote von privater Seite, spezifisch für touristische Zwecke, mit auf diese Zielgruppe ausgerichteten Fahrtenangeboten, ohne Einbeziehung in den ÖPNV-Tarif und somit nicht im VBN verkehrend, werden durch die Ergebnisse der Untersuchung nicht in Frage gestellt.

Längsverkehre auf der Weser von Bremen-Nord bis Weserwehr lassen sich derzeit im Alltagsverkehr weder verkehrlich noch wirtschaftlich rechtfertigen. Davon ausgenommen sind touristische Verkehre. Nach Einführung des Weserquerverkehrs zwischen Woltmershausen - und Überseestadt (Linie F 1) und Woltmershausen - Waterfront (Linie F 2) ist dieser auszuwerten und hinsichtlich weiterer Potentiale von Längsverbindungen zwischen Waterfront und Innenstadt zu prüfen.

Zu 3. zu prüfen, wie und welche Fährverkehre über das Tarifsystem der BSAG beziehungsweise des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) in ein kundenfreundliches Gesamtnetz des ÖPNV integriert werden.

Eine Integration von Fährverkehren in den VBN-Tarif ist grundsätzlich möglich. Dabei bestehen verschiedene Möglichkeiten: Eine Fährnutzung kann fakultativ, z.B. gegen Zahlung eines Aufpreises oder obligatorisch, eingeschlossen werden. Des Weiteren wäre zu klären, ob die Fährnutzung mit allen VBN-Tickets möglich sein soll oder sich diese nur auf bestimmte Ticketgattungen beispielsweise Zeitkarten beschränkt.

Um eine möglichst hohe Akzeptanz der unter Frage 2 dargestellten Fährverkehre zu erreichen, wäre eine vollständige Integration dieser Verkehre in den VBN-Tarif erforderlich, was bei den durchgeführten Untersuchungen auch unterstellt wurde. Das beauftragte Fährunternehmen müsste sich dazu im Rahmen der bestehenden Regelungen am VBN beteiligen und alle sich daraus ergebenden Verpflichtungen erfüllen. Auch die Aufteilung der Einnahmen würde nach den Regularien des VBN erfolgen. Wie bei allen anderen öffentlichen Verkehrsmitteln auch ist davon auszugehen, dass die Fahrgelderträge bei weitem nicht ausreichen, um die entstehenden Kosten zu decken, so dass zur Durchführung des Fährbetriebes regelmäßigen Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand erforderlich sein werden. Da ein eigenwirtschaftlicher Betrieb ganzjährig und zu den geforderten Tageszeiten nicht möglich ist, muss der Betrieb öffentlich ausgeschrieben werden.

Zu 4. zu prüfen, inwieweit eine Erweiterung des Fährsystems auch in und nach Bremen-Nord sowie nach Hemelingen umsetzbar ist, und ob eine Einbeziehung der von der Fährn Bremen Stedingen GmbH betriebenen Fährn zwischen Vegesack und Lemwerder, Blumenthal und Motzen sowie zwischen Farge und Berne in das Tarifsystem des VBN möglich ist.

Bereits in den Jahren 2008/2009 wurden vom VBN mit den Fährn Bremen-Stedingen, der Reederei Halöver (Sielwallfähre) und der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven als Betreiber der Fähre Bremerhaven – Nordenham Gespräche über die mögliche Einbeziehung in den VBN-Tarif geführt.

In diesem Zusammenhang wurden entsprechende Verkaufsstatistiken ausgewertet sowie eine face-to-face Befragung mit einer Stichprobengröße von 936 befragten Personen durchgeführt. Befragt wurden dabei nur Personen, die auf den Fährn zu Fuß oder mit dem Fahrrad angetroffen wurden. Dabei gaben 5,5% der Befragten an, dass sie vor der Fährnutzung ein Verkehrsmittel des ÖPNV genutzt haben, nach der Fährfahrt nutzten danach 6,6% ein öffentliches Verkehrsmittel.

Vor dem Hintergrund dieses geringen Anteils an ÖPNV-Nutzern, bezogen auf die Gesamtzahl der Fährfahrgäste und mit der Einschätzung, dass durch eine Tarifintegration keine nennenswerten Fahrgaststeigerungen erreicht werden können, haben die Beteiligten Unternehmen seinerzeit entschieden, die Integration der oben genannten Fährn in den VBN-Tarif nicht weiter zu verfolgen, da der erforderliche Aufwand in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen stand.

Beschlussvorschläge

1. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die Vorlage zur Kenntnis.