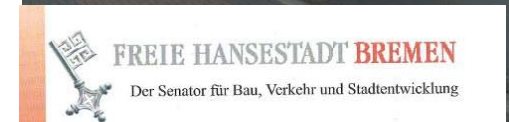

Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Zwischenstand – Ergebnisse zu den Prüfaufträgen

Regionalausschuss Bremen-Nord
18. März 2014

Zielsetzung zur Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes

- Neuordnung des Netzes zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs
 - Konzeption eines hierarchisch gestaffelten Netzsystems
 - Schaffung eines geschlossenen Netzsystems der übergeordneten Straßen
- Ziel ist Entwicklung eines Vorzugsnetzes für den Lkw-Verkehr zur:
 - Definition eines rechtssicheren Mindeststraßennetzes für den Lkw-Durchgangsverkehr
 - Konzentration der Lkw-Durchgangsverkehre auf leistungsfähigen Straßen / Bündelung des Lkw-Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen; dies gilt auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und Bündelung der stadtinternen Lkw-Verkehre
 - Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftsstandorte
 - Anbindung der wesentlichen Verkehrserzeuger möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
 - Optimierung der Lkw-Fahrzeiten im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtstadt
 - Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes mit der Möglichkeit bei Nichtbeachtung des Lkw-Führungsnetzes, Fahrverbote auf den nicht im Lkw-Führungsnetz enthaltenen Straßen anzuordnen
 - Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / störungsempfindlichen Anliegernutzungen auf der Ebene der Gesamtstadt

Ergebnis wurde umgesetzt in



Das Bremer
Lkw-Netz
Karte für Lkw-Fahrer
und Disponenten

The Bremen
Truck Routing
System

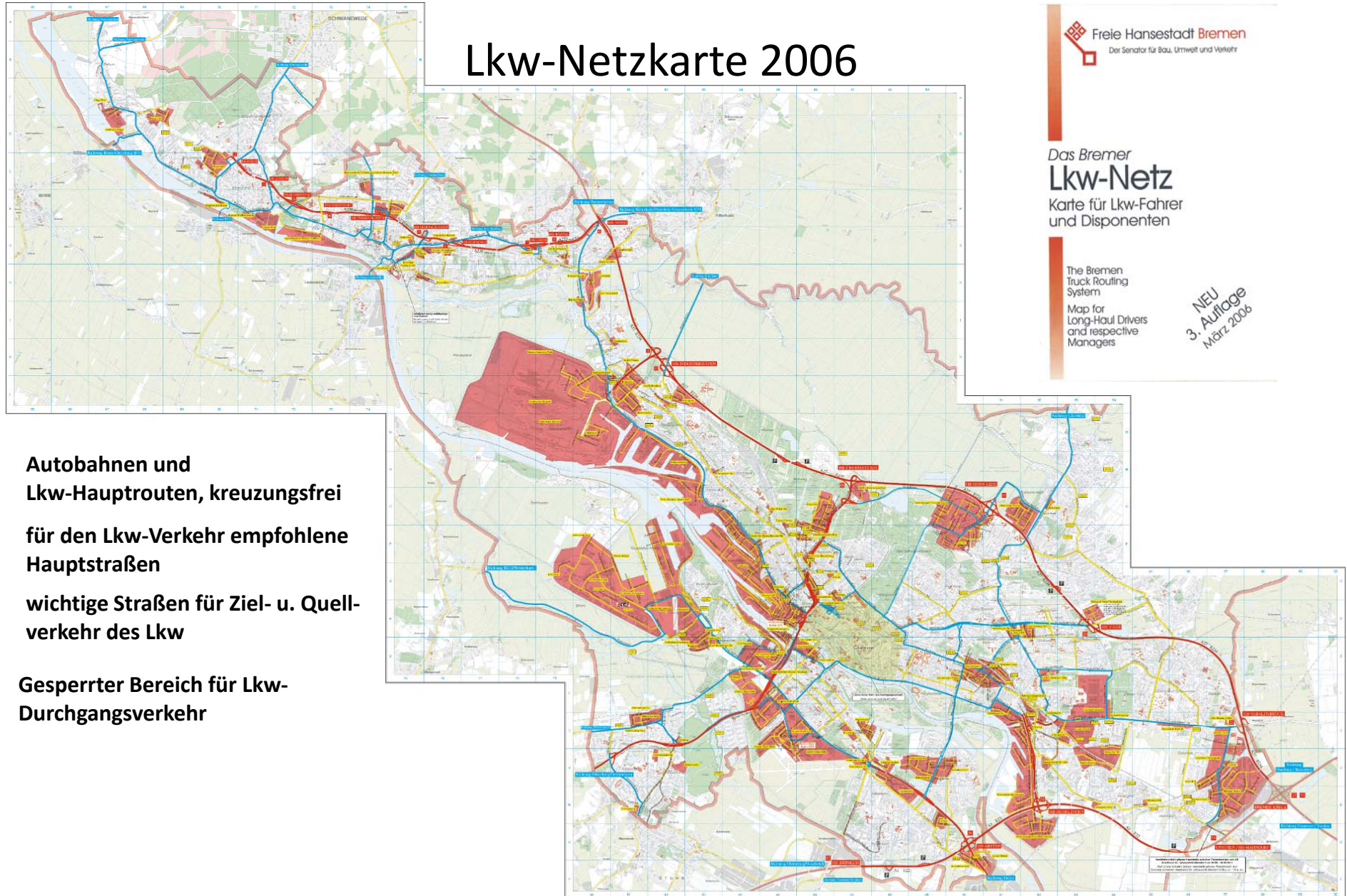
Map for
Long-Haul Drivers
and respective
Managers



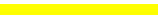

Januar 1998

Бременская сеть для
грузовых автомобилей

Карта для водителей
грузового транспорта и
для диспонтентов

Lkw-Netzkarte 2006



-  **Autobahnen und Lkw-Haupttrouten, kreuzungsfrei**
-  **für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptstraßen**
-  **wichtige Straßen für Ziel- u. Quellverkehr des Lkw**
-  **Gesperrter Bereich für Lkw-Durchgangsverkehr**

Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr

Das Bremer
Lkw-Netz
Karte für Lkw-Fahrer
und Disponenten

The Bremen
Truck Routing
System
Map for
Long-Haul Drivers
and respective
Managers

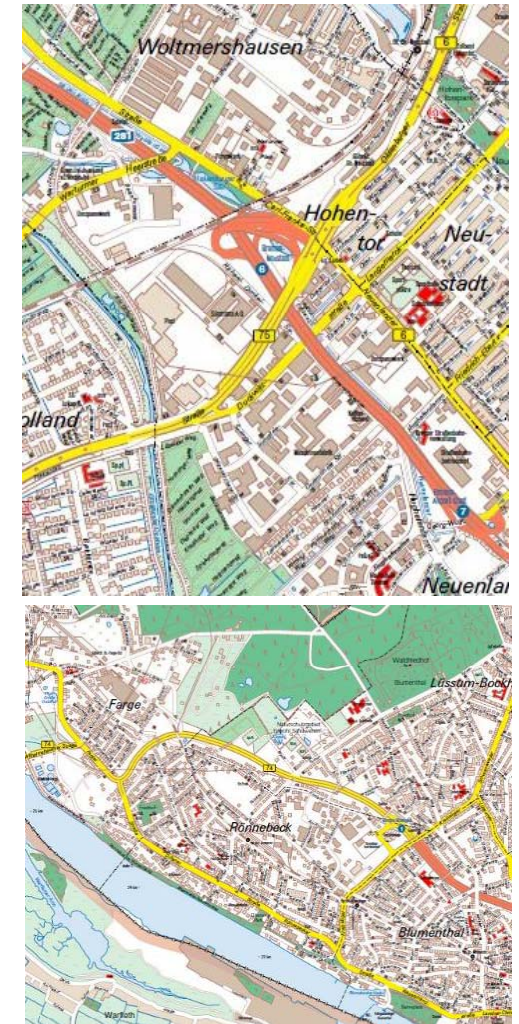
NEU
3. Auflage
März 2006

Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes aus dem Jahr 2006 ist erforderlich

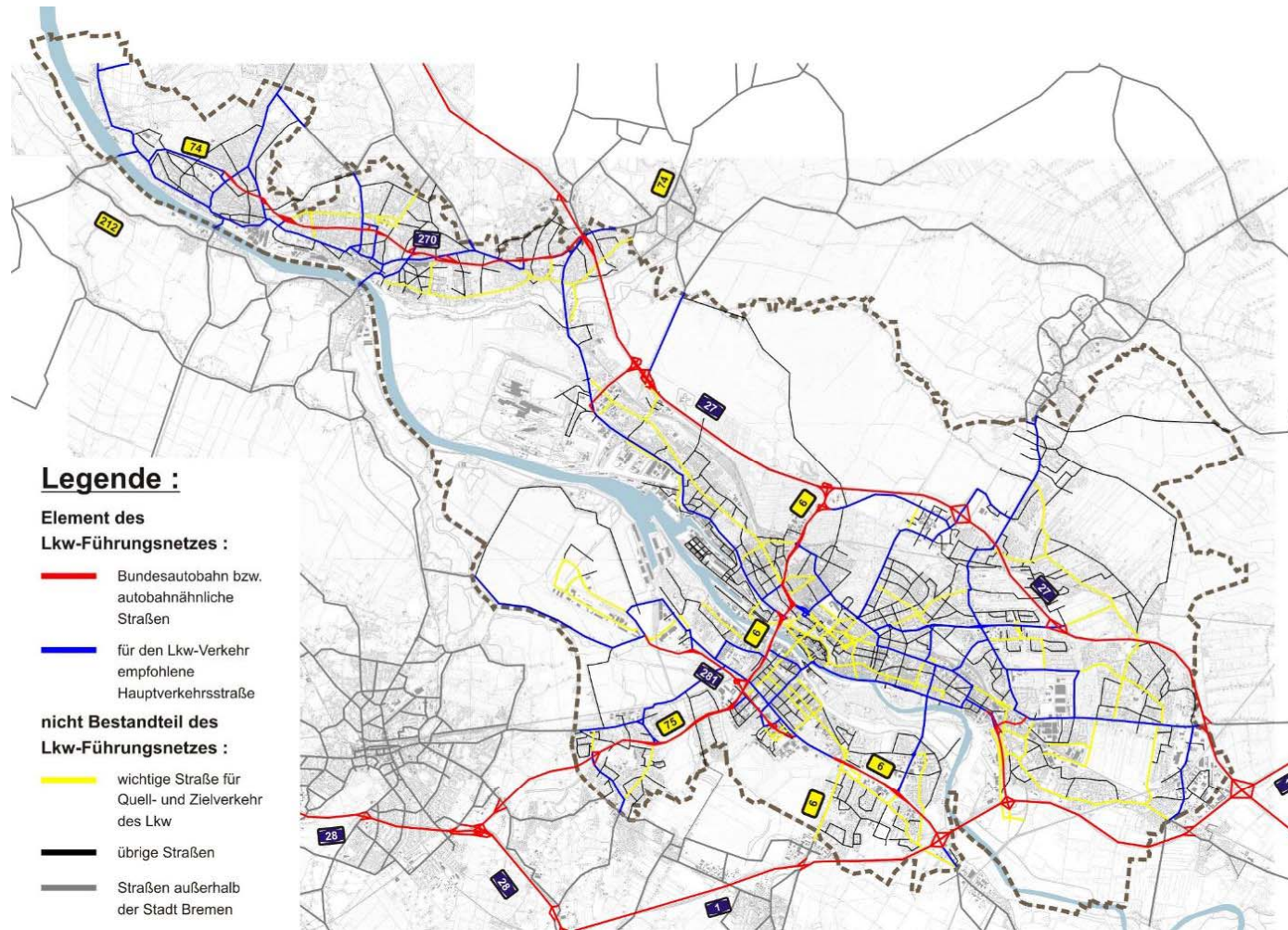
- Veränderung im Straßennetz durch Neubaumaßnahmen, so dass sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf das Lkw-Führungsnetz verändert hat
 - A 281,
 - A 270 / B 74
 - Ortsentlastungsstraße Lilienthal
- Veränderungen der Anliegernutzung (sensible / störungsempfindliche Nutzung) zwischen 1995 und heute
 - Einwohner
 - Krankenhausbetten
 - Altenheimplätze
 - Kindergartenplätze
 - Schulplätze

zusammengefasst im Einwohnergleichwert (EGW)

Einwohnergleichwert-Faktoren	
Anliegermerkmal	EGW-Faktor
Einwohner	<input type="text" value="1.00"/>
Krankenhausbett	<input type="text" value="2.00"/>
Altenheimplatz	<input type="text" value="2.00"/>
Kindergartenplatz	<input type="text" value="1.50"/>
Schulplatz	<input type="text" value="1.50"/>
<input type="button" value="OK"/> <input type="button" value="Abbrechen"/>	



Aktuelles Straßennetzmodell mit Funktionszuweisung zur Lkw-Führung (Ausgangssituation für die Prüfaufträge mit seit 2006 in Betrieb genommenen Straßen)



Das Lkw-Führungsnetz weist zwei Streckenkategorien auf:

- die BAB bzw. autobahnähnliche Straßen, diese umfassen ca. 110 km Netzlänge (rote Strecken),
- die uneingeschränkt vom Lkw befahrbaren Hauptverkehrsstraßen; diese umfassen ca. 155 km Netzlänge (blaue Strecken).

Die Strecken des Lkw-Führungsnetzes umfassen ca. 35 % des untersuchungsrelevanten Straßennetzes

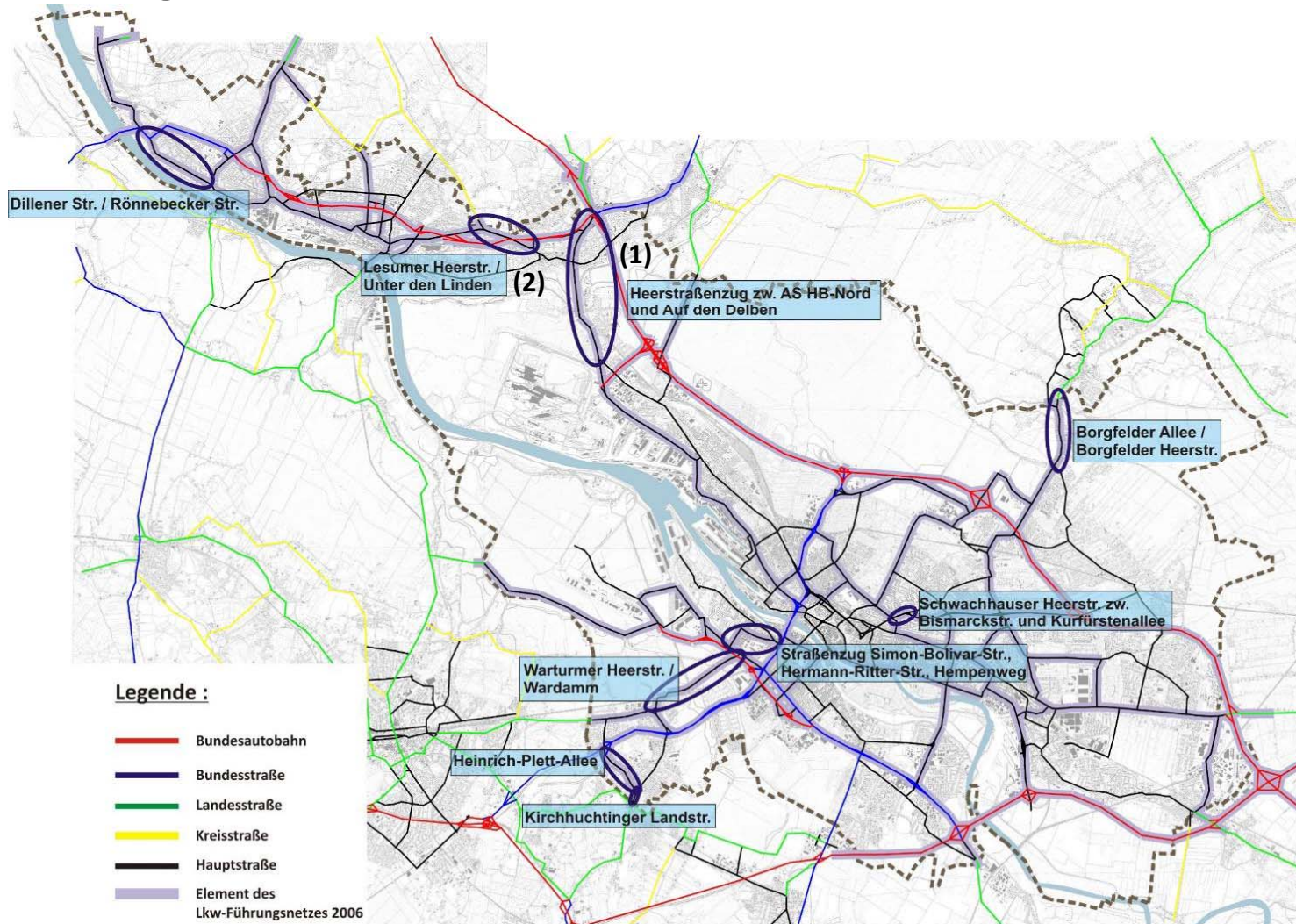
Kriterien zur Beurteilung

- Belastungssituation im Lkw-Verkehr/Kfz-Verkehr
- Wegeaufwand (Fahrleistung) [Lkw*km, Kfz*km]
- Zeitaufwand (Verweildauer) [Lkw*h, Kfz*h]
- Umfang der Betroffenheit [Lkw*EGW]
- Netzbildung

Begrifflichkeiten

- Der **Wegeaufwand** (Fahrleistung) bezeichnet die Lkw-Kilometer, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (zurückgelegte Wegstrecke der Kfz am Werktag)
- Der **Zeitaufwand** (Verweildauer) bezeichnet die Lkw-Stunden, die am Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz erbracht werden (benötigte Zeit der Kfz am Werktag)
- Der **Umfang der Betroffenheit** bezeichnet die Intensität der Betroffenheit der am Straßennetz angesiedelten störungsempfindlichen Nutzungen durch den Lkw-Verkehr (Produkt aus den EGW und der Lkw-Verkehrsmenge des Tages der Strecke)

Prüfaufträge zur Herausnahme von Streckenabschnitten aus dem Bremer Lkw-Führungsnetz – Übersicht

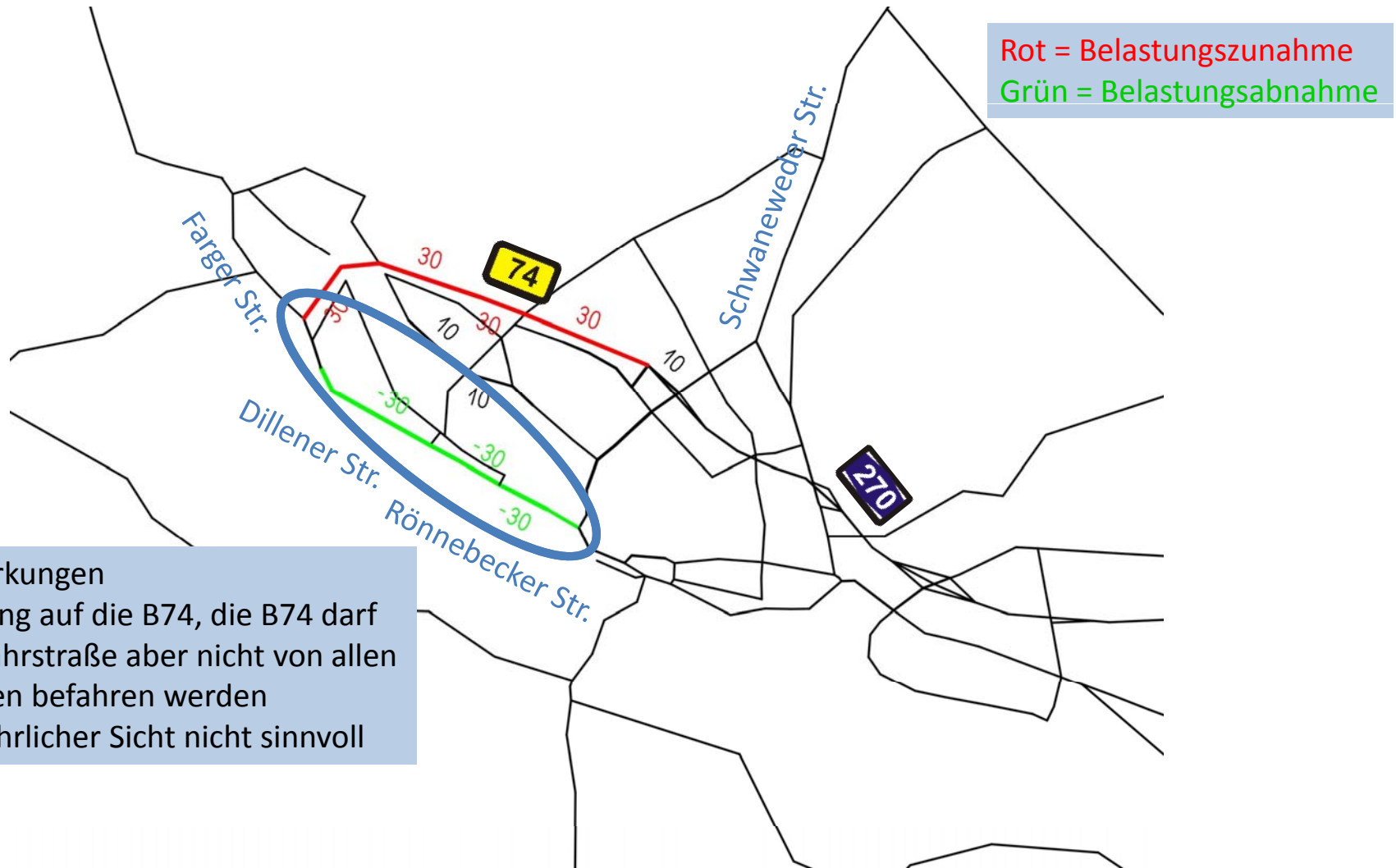


- von den Ortsbeiräten
 - Burglesum (1)
 - Schwachhausen
 - Neustadt und Woltmershausen
 - Strom *
 - Huchting
- gemeldet
- weitere (neue) Prüfaufträge
 - Borgfeld
 - Farge
 - Burglesum (2)

* Votum des Beirates Strom:
Stromer Landstr. erst nach Realisierung des Ringschlusses der A281 und B212n aus dem Lkw-Führungsnetz herausnehmen

Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme der Dillener Str. / Rönnebecker Str. aus dem Lkw-Führungsnetz

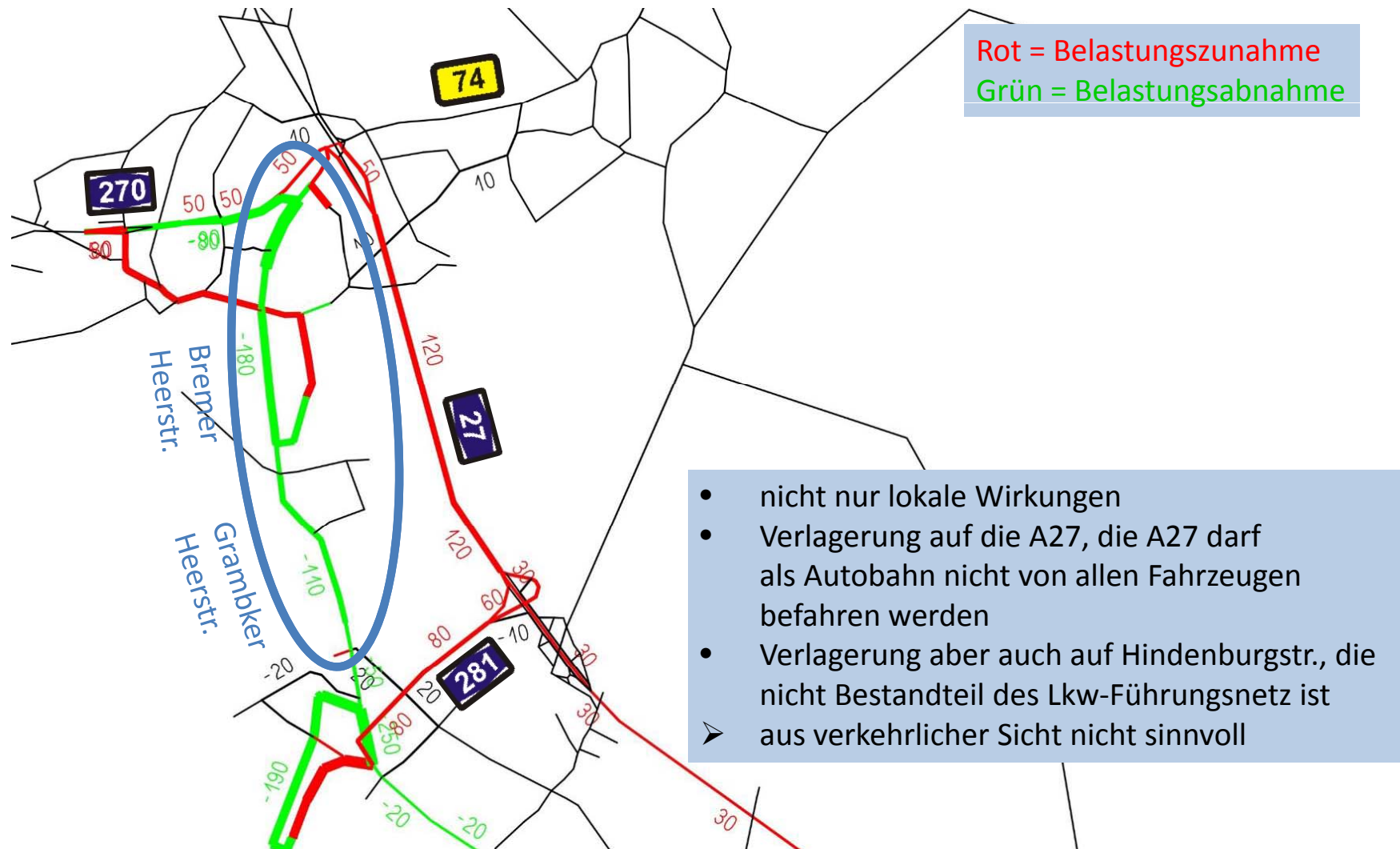
Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



- lokale Wirkungen
- Verlagerung auf die B74, die B74 darf als Kraftfahrstraße aber nicht von allen Fahrzeugen befahren werden
- aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll

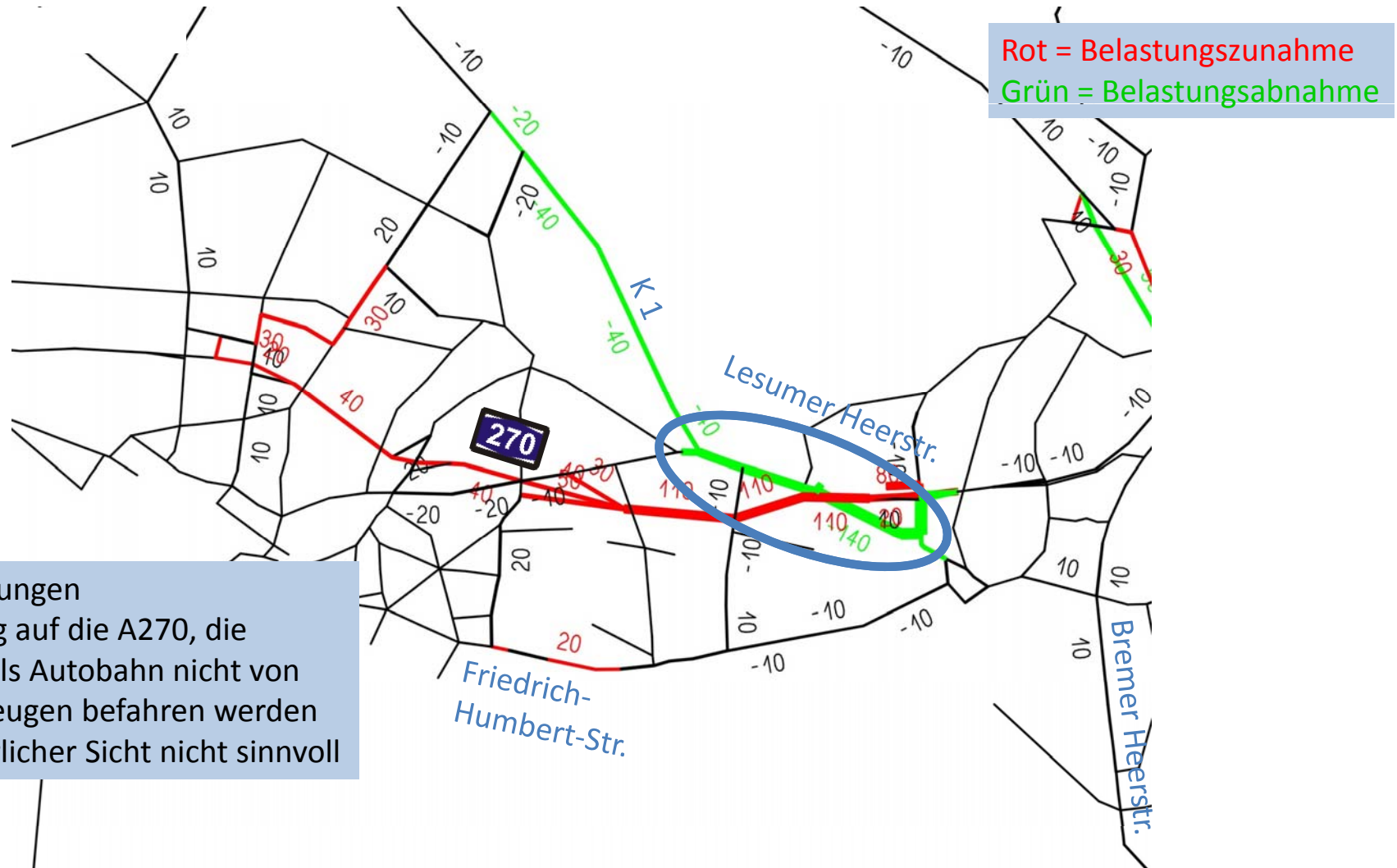
Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme des Heerstraßenzugs zwischen AS HB-Nord und Auf den Delben aus dem Lkw-Führungsnetz

Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Lesumer Heerstraße / Unter den Linden aus dem Lkw-Führungsnetz

Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



Zwischenfazit zu den Prüfaufträgen zur Herausnahme aus Lkw-Führungsnetz

- eher lokale Wirkungen:
 - Dillener Str. / Rönnebecker Str.; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll**
 - Lesumer Heerstr. / Unter den Linden; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll**
 - Heerstraßenzug zw. AS HB-Nord und Auf den Delben; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll**
 - Straßenzug Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hempenweg; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht möglich**
 - Warturmer Heerstr. / Wardamm; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht möglich**
- weiterreichende Wirkungen:
 - Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstr.; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll**
 - Schwachhauser Heerstr. zw. Bismarckstr. und Kurfürstenallee, **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll**
 - Heinrich-Plett-Allee; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht fraglich**
 - Kirchhuchtinger Landstr.; **Herausnahme aus verkehrlicher Sicht fraglich**

Übersicht der nächsten Arbeitsschritte

- Aktuell: Vorstellung der Ergebnisse zu den Prüfaufträgen zur Herausnahme von Strecken aus dem Lkw-Führungsnetz in den Regionalausschüssen der Beiräte zum VEP (ab 18. März) und im Internet zur TÖB-Beteiligung (ab 3. März, Stellungnahme spätestens bis 28. April)
- Auswertung der Beteiligung
- Entwicklung des Gutachternvorschlages zur Umstufung der Straßen
- Abstimmung der (Zwischen-)Ergebnisse
- ggf. weiter Modellanalysen zur Prüfungen von Umstufungswünschen
- Maßnahmenentwicklung zur Stützung/Umsetzung des modifizierten Lkw-Führungsnetzes