

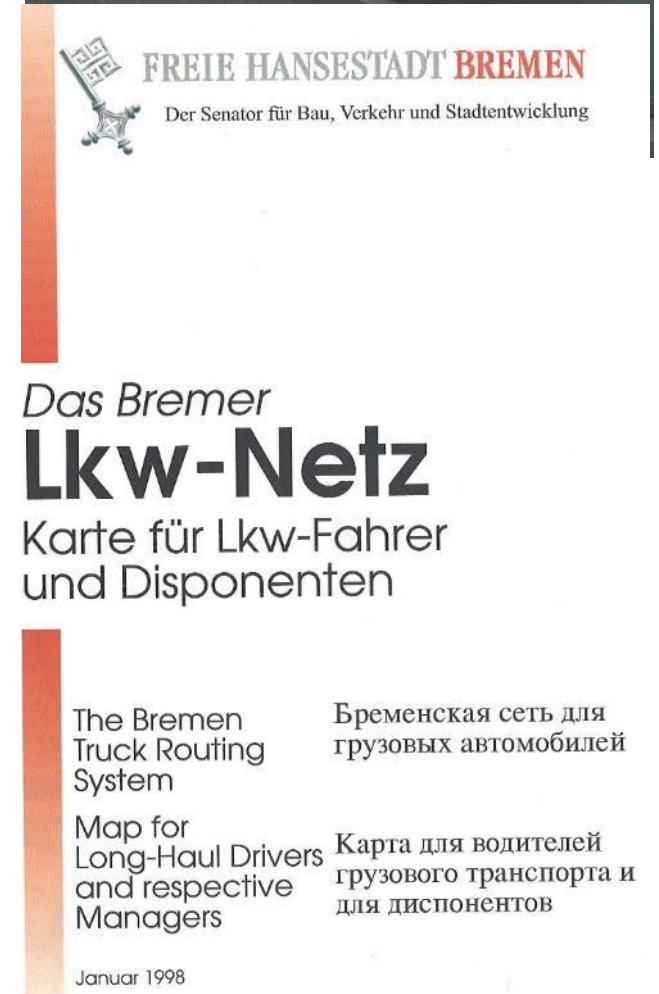
# **Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Zwischenstand – Ergebnisse zu den Prüfaufträgen**

Regionalausschuss Bremen-Links der Weser  
27. März 2014

# Zielsetzung zur Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes

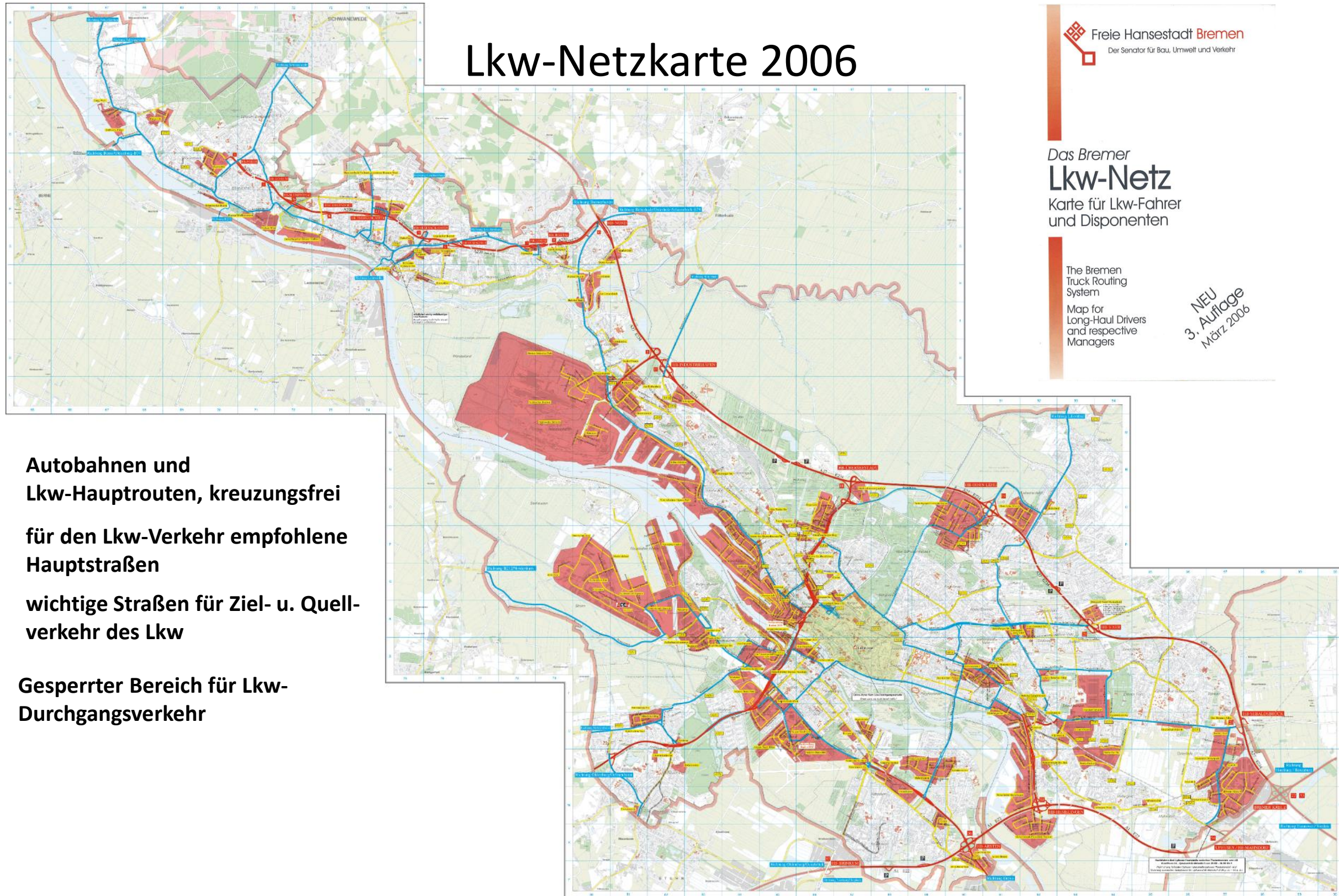
- Neuordnung des Netzes zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs
  - Konzeption eines hierarchisch gestaffelten Netzsystems
  - Schaffung eines geschlossenen Netzsystems der übergeordneten Straßen
- Ziel ist Entwicklung eines Vorzugsnetzes für den Lkw-Verkehr zur:
  - Definition eines rechtssicheren Mindeststraßennetzes 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**





# Lkw-Netzkarte 2006







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

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



# 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

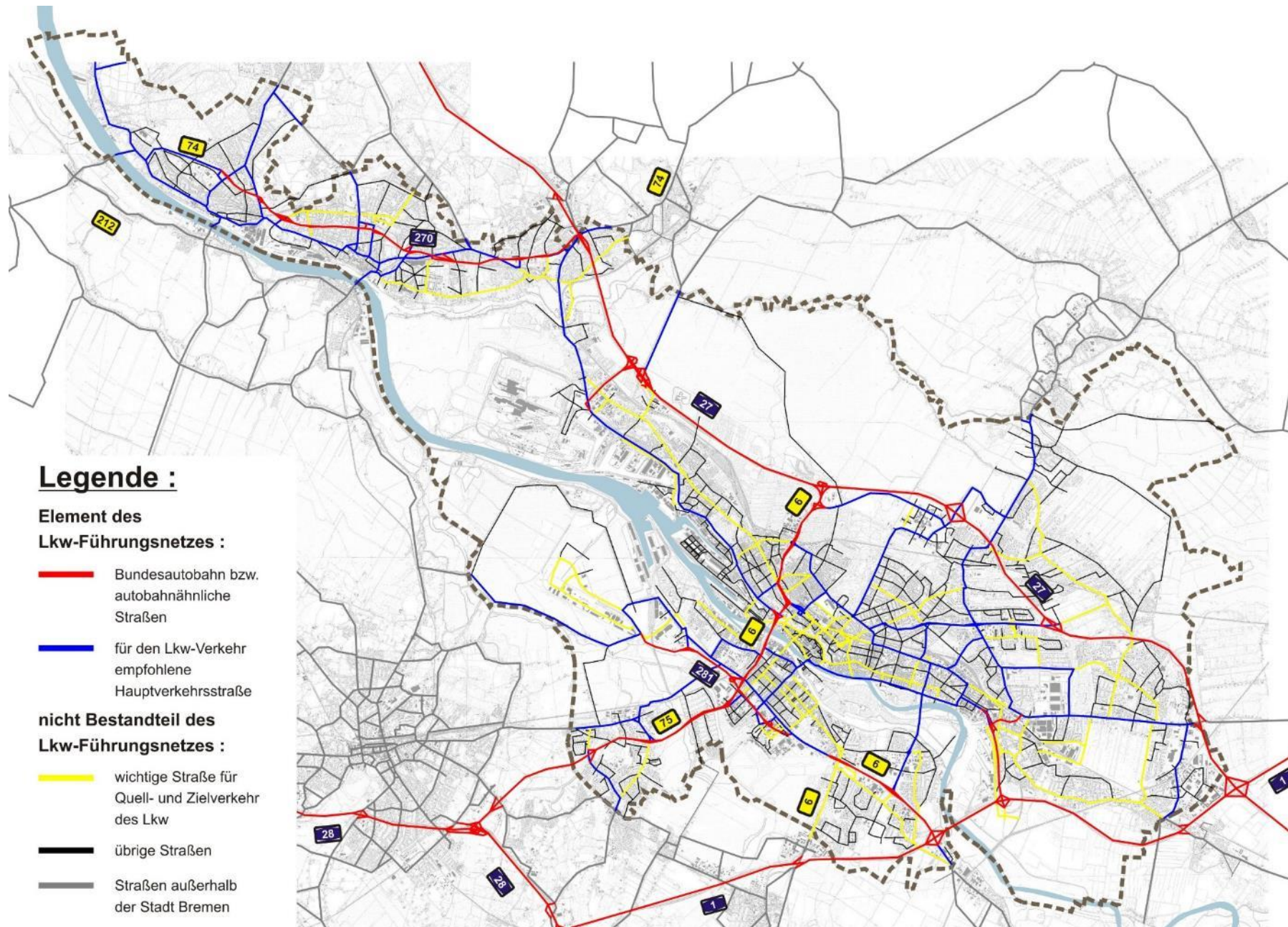
zusammengefasst im Einwohnergleichwert (EGW)

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

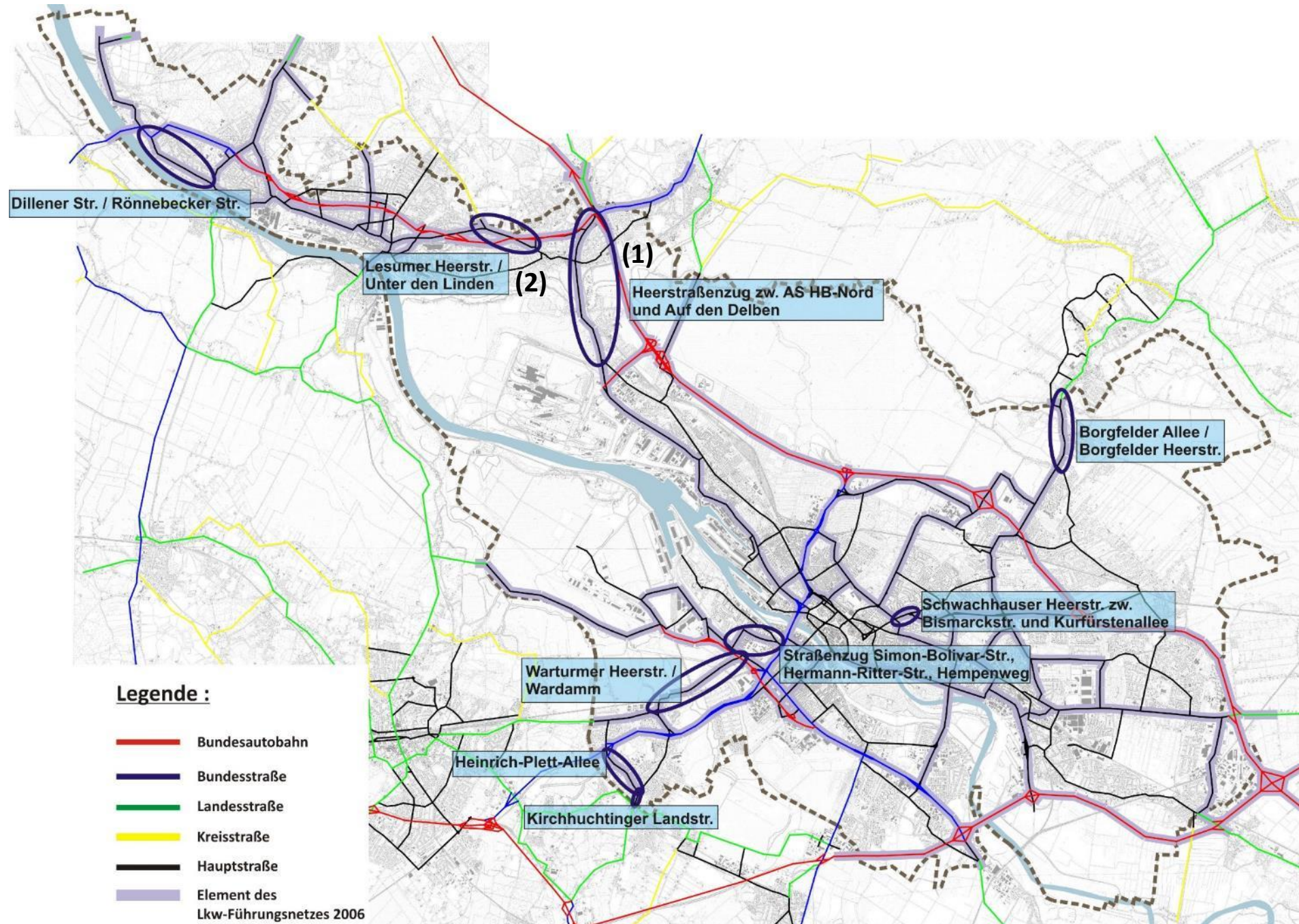
- Belastungssituation im Lkw-Verkehr/Kfz-Verkehr
- Wegeaufwand (Fahrleistung) [Lkw\*km, Kfz\*km]
- Zeitaufwand (Verweildauer) [Lkw\*h, Kfz\*h]
- Umfang der Betroffenheit [Lkw\*EGW]
- Netzbildung

## 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 des Straßenzugs Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hempenweg aus dem Lkw-Führungsnetz

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

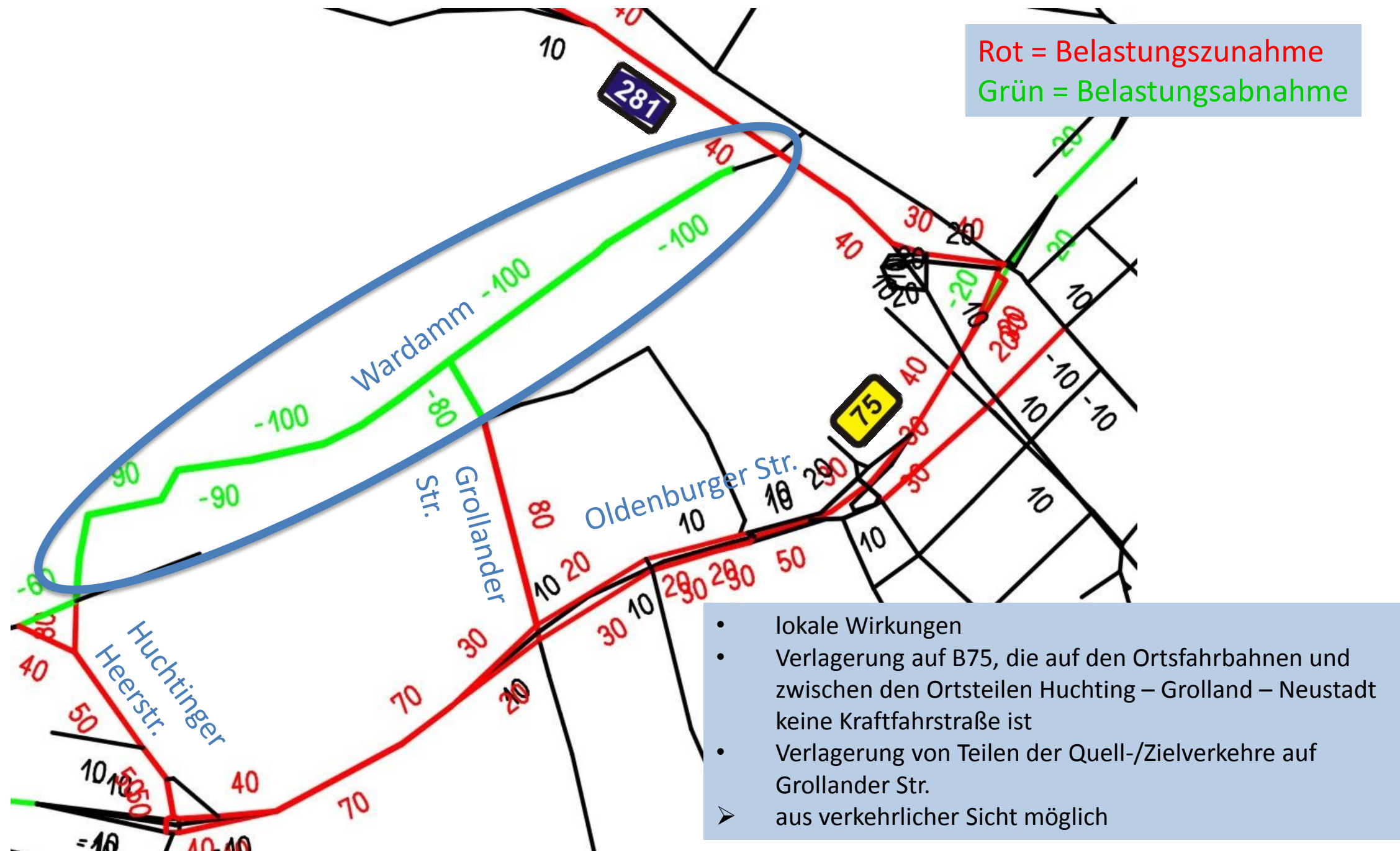


- lokale Wirkungen
- Verlagerung von Teilen der Quell-/Zielverkehre auf Woltmershauser Straße
- aus verkehrlicher Sicht möglich; jedoch sind keine straßenverkehrsbehördliche Maßnahme möglich, da wegen der Höhenbeschränkung im Woltmershauser Tunnel sonst Zufahrt für Teile der Verkehre verwehrt



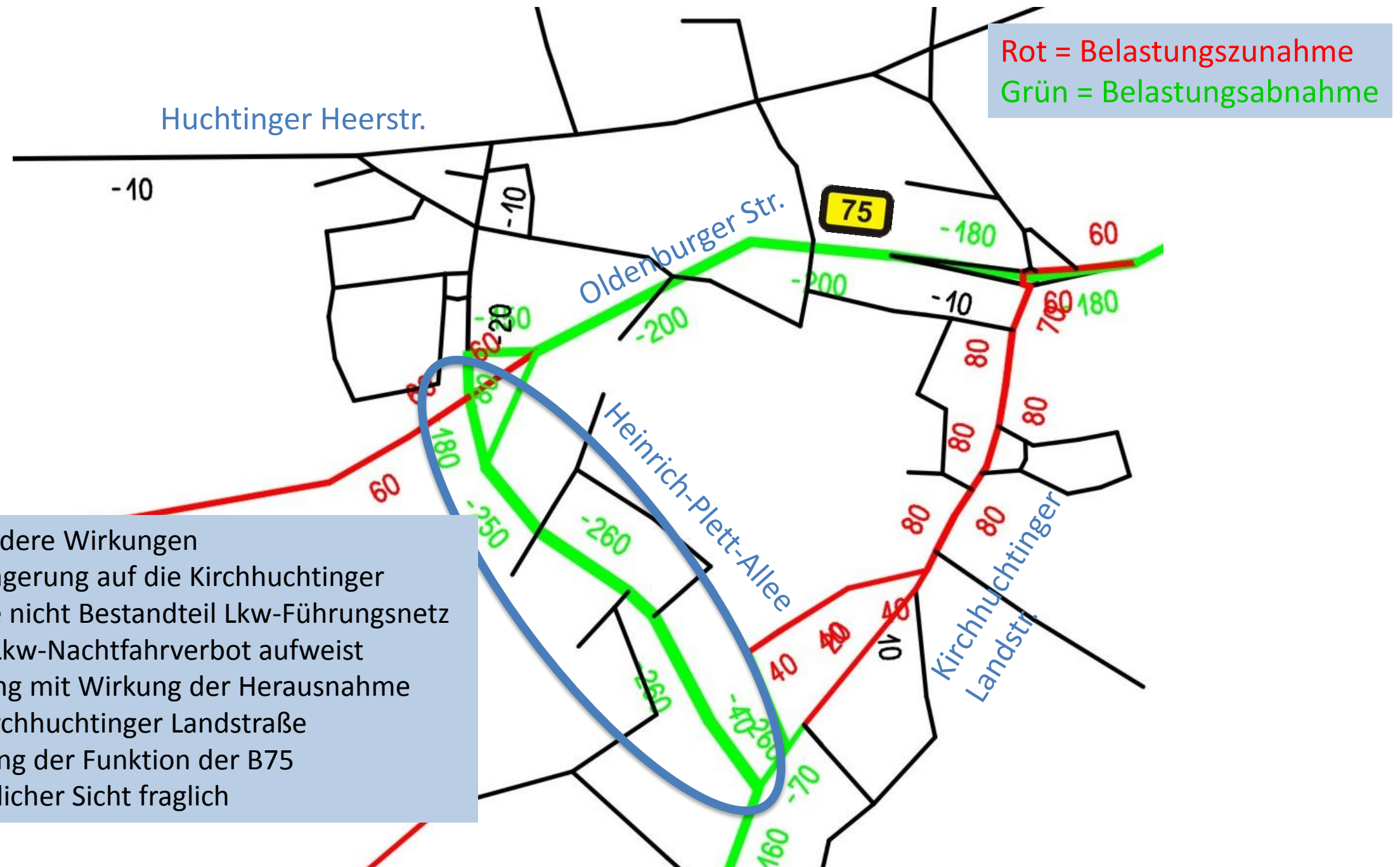
# Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Warturmer Heerstraße / Wardamm aus dem Lkw-Führungsnetz

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



# Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Heinrich-Plett-Allee aus dem Lkw-Führungsnetz

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



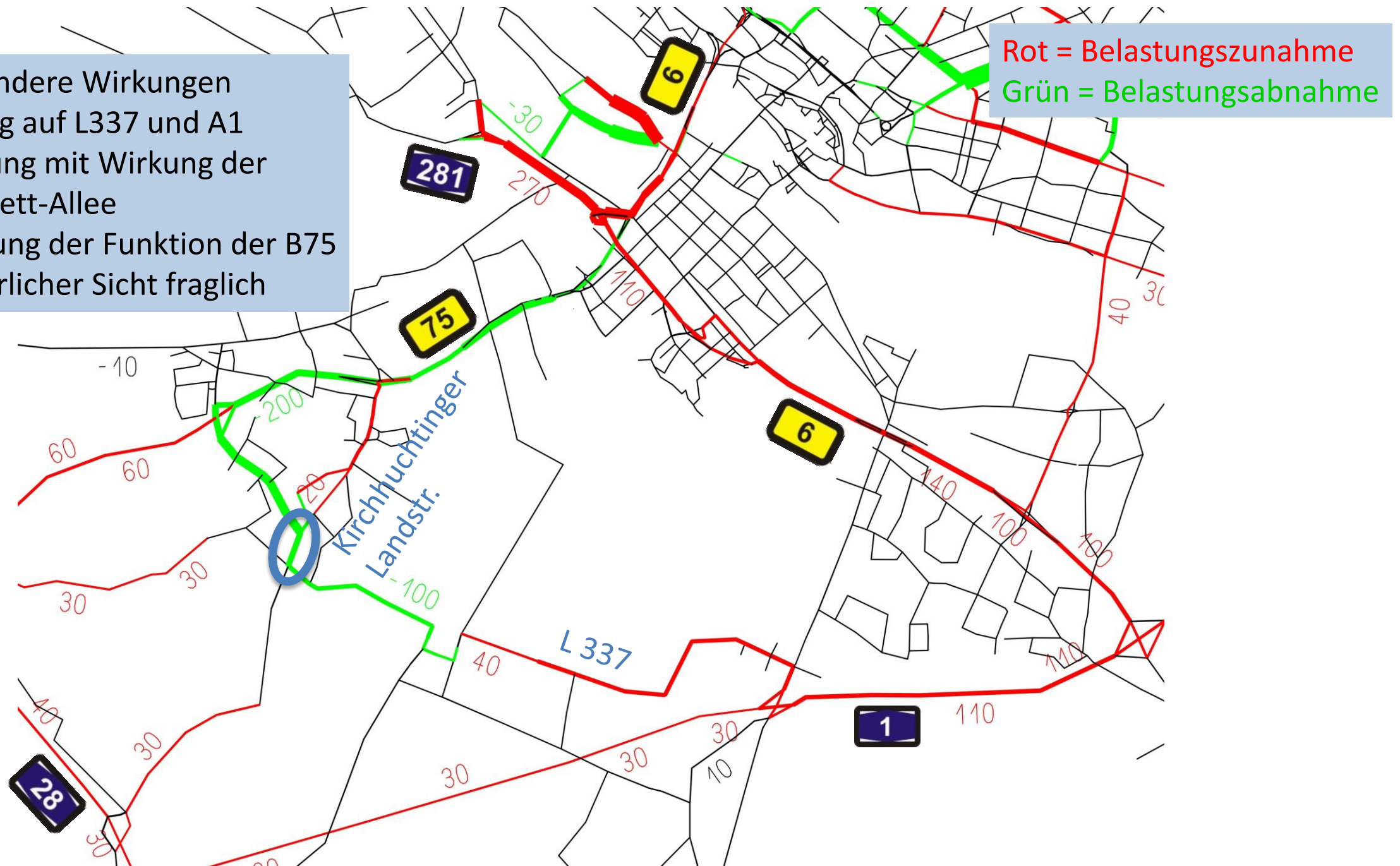
- weitreichendere Wirkungen
- (Rück-)Verlagerung auf die Kirchhuchtinger Landstr., die nicht Bestandteil Lkw-Führungsnetz ist und ein Lkw-Nachfahrverbot aufweist
- Überlagerung mit Wirkung der Herausnahme der südl. Kirchhuchtinger Landstraße
- Beschneidung der Funktion der B75
- aus verkehrlicher Sicht fraglich



# Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Kirchhuchtinger Landstraße zwischen Heinrich-Plett-Allee und Stuhrer Landstraße aus dem Lkw-Führungsnetz

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

- weitreichendere Wirkungen
- Verlagerung auf L337 und A1
- Überlagerung mit Wirkung der Heinrich-Plett-Allee
- Beschneidung der Funktion der B75
- aus verkehrlicher Sicht fraglich



## 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