BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 18/681 S**
Stadtbürgerschaft
18. Wahlperiode 07.04.2015

Mitteilung des Senats vom 7. April 2015

Lkw-Führungsnetz (Stand 2014)

Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 7. April 2015

LKW- Führungsnetz (Stand 2014)

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hat den Entwurf für die Fortschreibung des LKW-Führungsnetzes erarbeitet und der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zugeleitet.

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat hierzu in ihrer Sitzung am 05.03.2015 den beigefügten Bericht erstattet und dem Senat übersandt.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 07.04.2015 den folgenden Beschluss gefasst:

Der Senat schließt sich dem Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 05.03.2015 (Anlage 1) an und beschließt in Kenntnis der eingegangenen Anregungen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage 2) das Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen einschließlich der Anlagen sowie die Mitteilung des Senats und die Weiterleitung an die Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Beschlussfassung noch in der April-Sitzung.

Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 5. März 2015

Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

1. Verfahren:

Die Stadtbürgerschaft hat am 18. Februar 1997 (DRS 14/366 S) das erste „Lkw-Führungsnetz für die Stadtgemeinde Bremen“ als Verkehrskonzept beschlossen, das in den Jahren 1999 und 2005 fortgeschrieben wurde und als Grundlage für die Karte „Das Bremer Lkw-Netz“ dient.
Aufgrund der in den letzten Jahren erfolgten, teilweise wesentlichen Veränderungen im Straßennetz durch z. B. die Herstellung der Abschnitte 2/1, 3/1 und 3/2 der Autobahn 281, den Neubau der B74 als westliche Verlängerung der A270 in Bremen-Nord, Anordnung von verkehrsbehördlichen Beschränkungen, aber auch im städtebaulichen Bereich (Veränderungen bei den störempfindlichen Anliegernutzungen) war eine über die bisher erfolgten Fortschreibungen hinausgehende grundlegende Überprüfung des bestehenden Lkw-Führungsnetzes erforderlich. Dabei wurden erforderliche Anpassungen der Verkehrsströme, ausgelöst durch Änderungen bei den Gewerbeansiedlungen bzw. -schwerpunkten (z. B. Überseestadt, Airport-Stadt, Waterfront, Gewerbepark Hansalinie, Weserpark) berücksichtigt.

1.1. Beteiligung

Die an die Stadtgemeinde Bremen angrenzenden Städte und Gemeinden, die Beiräte, die Träger öffentlicher Belange, die mit Verkehrsfragen befassten Verbände, die Handelskammer Bremen, der Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen (LVB) e. V. und große Straßengüter befördernde Unternehmen wurden vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr angeschrieben und gebeten, ihre Stellungnahme zu den Ergebnissen der Aktualisierung, den Prüfaufträgen und zum Vorschlag eines überarbeiteten Lkw-Führungsnetzes für ihren jeweiligen Bereich abzugeben.

1.2. Ergebnisse der Beteiligung

Anlässlich der Beteiligung der o. g. Stellen sind Anregungen eingegangen.
Diese Anregungen sowie die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) aufgeführt.

2. Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie empfiehlt dem Senat und der Stadtbürgerschaft, das Lkw-Führungsnetzes (Stand 2014) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen in Kenntnis der eingegangenen Anregungen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlagen zum Bericht) zu beschließen.

Senator Dr. Joachim Lohse	Jürgen Pohlmann
Vorsitzender der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie	Sprecher der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

Anlage 1 zum Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Anregungen)

Lkw-Führungsnetz (Stand 2014)
für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Ressorts, Beiräte, Handelskammer, Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen e. V. sowie großer, Straßengüter befördernde Unternehmen und BürgerInnen) sind die in der nachfolgenden Tabelle synoptisch aufgeführten Anregungen eingegangen.
Die Original-Schreiben liegen zur Einsichtnahme im Sitzungssaal aus.

Anregungen	**Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:**
Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vom 28.04.2014: ►Eine Bündelung der Wirtschaftsverkehre wie sie mit dem Lkw-Führungsnetz erfolgreich durchgeführt wird ist sinnvoll, und zum Wohle der Bevölkerung und zur reibungsarmen Abwicklung der Verkehre zu begrüßen. Ein höhengleiches **Nebeneinander von Lkw- und Radverkehr** birgt dagegen erhebliche Gefahren und ist bei starken LKW-Verkehren grundsätzlich abzulehnen. ►Die **Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes**, das sich in der Vergangenheit bewährt hat und bundesweite Beachtung findet, wird befürwortet. Die Fortführung und Aktualisierung des Netzes (bspw. neue oder vergrößerte Gewerbegebiete, neue Logistikverflechtungen) ist für das Funktionieren der Verkehrswegeführung unablässig. Zentrales Ziel ist der Schutz der Bürger ohne Einschränkung notwendiger Wirtschaftsverkehre, also die effiziente Bündelung der Wirtschaftsströme zur Vermeidung unnötiger Verkehrs- und Schadstoffemissionen. Das Lkw-Führungsnetz kann seiner Aufgabe nur entsprechen, wenn die rot	Dies wird bei der Detailplanung für den Radverkehr berücksichtigt.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
ausgewiesenen kreuzungsfreien Autobahnen und Lkw-Hauptrouten und die für den Lkw-Verkehr empfohlenen, blau gekennzeichneten Hauptstraßen uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Dies betrifft auch den für Bremen zunehmend wichtigen **Reisebusverkehr**. Eine parallele Ausweisung von Straßen des Lkw-Führungsnetzes als Fahrradpremiumroute – wie für die **Ludwig-Roselius-Allee** geplant – steht dieser uneingeschränkten Nutzung entgegen und gefährdet die Fahrradfahrer in erheblichem Maße. Weiterhin entstehen gefährliche Situationen an den Haltepunkten der Buslinien. Die im VEP angestrebte Vision Null zur Verkehrssicherheit wird mit solchen Planungen „konterkariert“.	Falls in der Ludwig-Roselius-Allee eine Rad-Premium-Route verlaufen wird, wird diese in den Nebenanlagen geführt.
►Im Rahmen geänderter Produktionsbedingungen ist ein reibungsloser Lieferverkehr zentrale Voraussetzung für eine störungsfreie Produktions-versorgung. Die Ausweisung von verlässlichen, beschränkungsfreien **Ausweichrouten** (entsprechend der gelben Markierung von „wichtigen Straßen für Ziel- und Quellverkehre des Lkw“) ist unerlässlich, um bei Störungen auf den Hauptrouten - wie beispielsweise Wartungsarbeiten am **Hemelinger Tunnel** - agieren zu können. Entsprechend der Forderungen der Unternehmen sind verlässliche Ausweichrouten festzulegen, die im Ausnahme- bzw. Bedarfsfall von Lieferverkehren genutzt werden können. Dies gilt insbesondere für Unternehmen wie **Mercedes-Benz**, die auf eine just-in-time bzw. just-in-sequence-Anlieferung angewiesen sind. Gleichermaßen gilt dies für die **Hafenbetriebe** und das **GVZ** Bremen. Als Beispiel sei die **Neuenlander Straße** genannt, die auch bei einer Aufnahme des fertiggestellten Teilstücks der A281 in das Lkw-Führungsnetz weiterhin als Ersatzstrecke zur Verfügung stehen muss, um eine Erreichbarkeit des Neustädter Hafens sowie des GVZ sicherzustellen.	Eine zusätzliche Ausweisung von Ausweichrouten erfolgt nicht, da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Lkw-Durchgangsverkehr darstellt. Bei Störungen kann – wie bisher - das ergänzende, in der Karte für Fahrer und Disponenten in gelb dargestellte Netz (Wichtige Straßen für den Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das Lkw-Führungsnetz oder an Gewerbegebiete) genutzt werden.
Amt für Straßen und Verkehr vom 02.07.2014: 1. **Dillener / Rönnebecker / Farger Straße** Die gutachtliche Einschätzung (Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll) wird unserseits bestätigt.	1. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf Autobahnen (A 270) und Kraftfahrstraßen (B 74) verkehren dürfen, verbleibt der Straßenzug im Lkw-Führungsnetz,

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
2. **Heerstraßenzug zwischen AS HB-Nord und Auf den Delben** Die gutachtliche Einschätzung (Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll) wird unserseits bestätigt.	2. Der Straßenzug bleibt Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, da dieser – vornehmlich für innerörtliche Lkw-Verkehre – die einzige alternative Route zur A270 und direkte Verbindung für den stadtteil übergreifenden Verkehr zwischen Burglesum und Gröpelingen darstellt. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf der Autobahn 27 verkehren dürfen, verbleibt der Straßenzug im Lkw-Führungsnetz,
3. **Schwachhauser Heerstraße** zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee Die gutachtliche Einschätzung (Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll) wird unserseits bestätigt.	3. Der Abschnitt Hollerallee – Kurfürstenallee verbleibt im Lkw-Führungsnetz, der Abschnitt Bismarckstraße – Hollerallee wurde bereits in 2006 mit Einführung der „Grünen Zone“ herausgenommen.
4. Straßenzug **Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hempenweg** Der Herausnahme des Straßenzuges stimmen wir nicht zu, da – wie der Gutachter richtig bemerkt – die Erreichbarkeit verschiedener Gewerbegebiete aufgrund der Höhenbegrenzung von 3,8m am Woltmershauser Tunnel sonst unzulässig eingeschränkt wird.	4. Der Streckenzug Woltmershauser Str / Simon-Bolivar-Str./ Hermann-Ritter-Str. / Hempenweg war für den Lkw-Durchgangsverkehr notwendig, weil bis zur Inbetriebnahme der Bauabschnitte 2.1 und 3.1 der A 281 die B75 und die Senator-Apelt/Carl-Francke-Str. für Übereckverkehre zum/vom GVZ mit Zeitverlusten verbunden waren. Mit der A 281 ist die Strecke über Woltmershausen nicht mehr die zeitkürzeste und soll daher aus dem Lkw-Führungsnetz, das dem stadtteilübergreifenden Lkw-Durchgangsverkehr dient, herausgenommen werden. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Woltmershausen für den Ziel- und Quellverkehre muss aber weiterhin gegeben sein. D.h. die Herausnahme des Straßenzugs aus dem Lkw-Führungsnetz ist durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen zu gewährleisten, weil der Woltmershauser Tunnel nicht von allen Lkw befahren werden kann. Zur Verdeutlichung ihrer Funktion für den Stadtteil soll der Straßenzug in der Karte für Fahrer und Disponenten im gelb dargestellten Netz (Wichtige Straßen für den Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das Lkw-Führungsnetz oder an Gewerbegebiete) aufgenommen werden.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
5. **Heinrich-Plett-Allee** Die Herausnahme der Heinrich-Plett-Allee lehnen wir wegen der vom Gutachter beschriebenen weiträumigen Wirkung ab, insbesondere wegen der Verlagerung auf die mit einem LKW-Nachtfahrverbot belegte Kirchhuchtinger Landstraße.	5. Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehre soll es keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist kann die Heinrich-Plett-Allee aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet.
6. **Kirchhuchtinger Landstraße** zwischen dem Knoten Heinrich-Plett-Allee/Kirchhuchtinger Landstr. und der Stuhrer Landstraße Der Herausnahme der Kirchhuchtinger Landstraße kann in diesem Abschnitt aus verkehrlicher Sicht einerseits zugestimmt werden, da auf Grund des seit langem bestehenden LKW-Nachtfahrverbotes nördlich des Knotens mit der Heinrich-Plett-Alleedie Beibehaltung nicht sinnvoll erscheint. Andererseits befinden sich im Wirkungsbereich des Prüfungsauftrages Huchtinger Heerstraße einige Bauwerke in der Unterhaltslast des ASV, die von einer Verlagerung der Verkehre (möglicherweise) nachteilig betroffen wären. • Bauwerk BW 443 Unterführung Varreler Bäke (B75): Dieses Bauwerk wurde gemäß der Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden - Ausgabe Sept. 2009“ und gemäß „Nachrechnungsrichtlinie Ausgabe 05/2011“ nachgerechnet. Hierbei ergaben sich in einigen Bereichen rechnerische Defizite. Eine Zunahme des Schwerverkehres kann aufgrund der Ergebnisse der Nachrechnung des Bauwerkes nicht zugestimmt werden. Das Bauwerk wird absehbar abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Nach Fertigstellung des Neubaus bestehen keine Bedenken hinsichtlich einer verkehrlichen Zunahme des Schwerverkehres.	6. Im Abschnitt nördlich des Knotens mit der Heinrich-Plett-Allee ist die Kirchhuchtinger Landstraße bereits seit 1999 nicht mehr Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes und mit einem Nachtfahrverbot belegt. Der Abschnitt südlich des Knotens mit der Heinrich-Plett-Allee soll nun aus den bei der Heinrich-Plett-Allee genannten Gründen aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung ist durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen zu gewährleisten. Ausweislich der Prüfergebnisse des Gutachters ergeben sich durch die Herausnahme des südlichen Abschnitts der Kirchhuchtinger Landstr. aus dem Lkw-Führungsnetz keine Verlagerungen auf die Huchtinger Heerstr. Die Zunahme der Lkw-Verkehre auf der B 75 im Bereich der Varreler Bäke wird nach den Berechnungen des Gutachters mit 60 Lkw/Tag im Vergleich zur bereits bestehenden Gesamtbelastung gering sein. Das Bauwerk BW 443 wird voraussichtlich in den Jahren 2018/2019 erneuert.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
• Für die Bauwerke BW 438 Unterführung Luxemburger Straße (B75) und BW 439 Unterführung Harrier Sand (B75) können momentan noch keine Aussagen getroffen werden, da die Nachrechnungen für beide Bauwerke erst für die Jahre 2016-2017 geplant sind.	
7. **Lesumer Heerstraße / Unter den Linden** Die gutachtlich Einschätzung (Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll) wird unserseits bestätigt.	7. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf der Autobahn 270 verkehren dürfen, verbleiben die Lesumer Heerstraße und Unter den Linden im Lkw-Führungsnetz.
8. **Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße** Die gutachtlich Einschätzung (Herausnahme aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll) wird unsererseits bestätigt.	8. Eine Herausnahme würde zu sehr großen Umwegfahrten führen. Aufgrund der Netzfunktion verbleiben daher die Borgfelder Allee und Borgfelder Heerstraße im Lkw-Führungsnetz.
9. **Warturmer Heerstraße / Wardamm** Der Herausnahme stimmen wir zu. Allerdings ist zu hinterfragen, ob die modellierte Verkehrsbelastung der Grollander Straße tatsächlich derart zunehmen wird. Es handelt sich hier um eine Straße im Tempo-30 Gebiet mit div. Einbauten zur Verkehrsberuhigung und zahlreichen rechts-vor-links-Vorfahrtsregelungen, die eine Passierbarkeit für den Schwerverkehr erheblich erschweren.	9. Der Straßenzug wird aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen, weil Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) zwar generell nicht auf Kraftfahrstraßen (hier B 75) verkehren dürfen, hier jedoch die Ortsfahrbahnen nutzen können, die keiner Beschränkung unterliegen. Im Hinblick auf die Zunahme der Belastungen auf der Grollander Str. ist anzumerken, dass im Modell Verlagerungen auch kleiner Lkw abgebildet werden.
10. **Friedrich-Ebert-Straße** Im Wirkungsbereich des Prüfungsauftrages Friedrich-Ebert-Straße befindet sich u.a. das Bauwerk BW 463 Karl-Carstens-Brücke (Strom- und Flutbrücke) in der Unterhaltslast des ASV. Dieses Bauwerk wäre von einer Verlagerung der Verkehre besonders betroffen. Bei einer Nachrechnung zur Beurteilung der Dauerhaftigkeit wurden in Teilbereichen die Nachweise der Ermüdung nicht erbracht. Hier wurden konstruktive Verstärkungsmaßnahmen notwendig. Eine Nachrechnung gemäß o.g. Nachrechnungsrichtlinien ist hierzu für das Jahr 2016-2017 geplant. Eine Zunahme des Schwerverkehres kann aufgrund der Ermüdungsnachweise des Bauwerkes auch hier nicht zugestimmt werden. Aufgrund der bisherigen Bauwerksnachrechnungen besteht die	10. Eine Herausnahme würde zu klein- und großräumigen Umwegfahrten führen und auch Straßen belasten, die nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sind (Kirchweg, Gastfeldstr., Langemarckstr., Martinistr., Am Wall). Aufgrund der Netzfunktion verbleibt daher die Friedrich-Ebert-Straße im Lkw-Führungsnetz.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
Möglichkeit, dass das BW 463 das Lastniveau der Brückenklasse 60/30 nicht erreicht. Damit wäre das Bauwerk für zusätzliche LKW- und Schwerverkehre (z.B. auch durch Sperrung der A1) nicht geeignet.	
Bauamt Bremen Nord vom 30.04.2014: **Heerstraßenzug Burglesum** - Mit Blick auf die im Dialogverfahren erwähnte laufende Prüfung des LKW-Führungsnetzes ist die Durchlässigkeit des Straßenzugs auch weiterhin zu gewährleisten, allerdings in seiner **Attraktivität für Mautausweichverkehre** und nicht anliegerbezogenen Ziel- und Quellverkehr zu vermindern.	Der Straßenzug bleibt Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, da dieser – vornehmlich für innerörtliche Lkw-Verkehre – die einzige alternative Route zur A27 und direkte Verbindung für den stadtteil übergreifenden Verkehr zwischen Burglesum und Gröpelingen darstellt. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf Autobahnen verkehren dürfen, verbleibt der Straßenzug im Lkw-Führungsnetz,
Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen vom 24.04./25.06.2014: Nach dem vorliegenden Zwischenstand bestehen zum Ergebnis des Prüfauftrages zum Lkw-Führungsnetz keine Bedenken.	
Stadt Achim vom 22.04.2014: Hinweis zur Plandarstellung: **Uphuser Heerstraße** --> Lkw-Nachtfahrverbot	Das bestehende Lkw-Nachtfahrverbot wird in der Karte Lkw-Netz nachrichtlich dargestellt.
Stadt Delmenhorst vom 14.04.2014: Fachdienst 54: Aktuelle Funktionszuweisung des Lkw-Führungsnetzes ist stimmig. Aus Sicht der Stadt Delmenhorst ist die Herausnahme von Streckenabschnitten in Strom und Huchting von Interesse: 1. **Strom**: Herausnahme von Streckenabschnitten aus dem Netz stehen erst nach Realisierung des Ringschlusses der A281 und B212n zur Diskussion. 2. Beibehaltung der **Heinrich-Plett-Allee** im Lkw-Führungsnetz	1. Dies ist aktuelle Beschlusslage solange die B 212n nicht gebaut und der Ringschluss der A 281 nicht realisiert ist. 2. Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehren soll es

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
	keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist kann die Heinrich-Plett-Allee aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet.
3. Beibehaltung der **Kirchhuchtinger Landstraße** zw. Heinrich-Plett-Allee und Stuhrer Landstraße im Lkw-Führungsnetz	3. Im Abschnitt nördlich des Knotens mit der Heinrich-Plett-Allee ist die Kirchhuchtinger Landstraße bereits seit 1999 nicht mehr Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes und mit einem Nachtfahrverbot belegt. Der Abschnitt südlich des Knotens mit der Heinrich-Plett-Allee soll nun aus den bei der Heinrich-Plett-Allee genannten Gründen aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet..
4. Stadt Delmenhorst teilt die Auffassung, dass jede Mehrbelastung der **B75** zur Störung des regionalen Wirtschaftsverkehrs zwischen Bremen und Delmenhorst führt. (daher keine Herausnahme der **Warturmer Heerstraße/Wardamm**)	4. Eine Mehrbelastung der B75 von ca. 140 Lkw/Tag zwischen den Anschlussstellen Kirchhuchting und Grolland führt nicht zu Leistungsfähigkeitsengpässen.
5. Anregung: Zielführung (auszubauen und technisch zu optimieren) zum **GVZ**	5. Die Beschilderung wird überprüft und ggf. ergänzt.
Gemeinde Lilienthal vom 20.06.2014: Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Bremen–Borgfeld nach Lilienthal–Falkenberg wird am 01.08.2014 abgeschlossen und dem Verkehr übergeben. Da die Straßenbahn auf der L133 - **Hauptstraße und Falkenberger Landstraße** – verläuft, erschient es mir nicht sinnvoll, dass die L133 weiterhin im Führungsnetz gekennzeichnet wird. Meiner Ansicht nach ist es sinnvoll, den Schwerlastverkehr nur über die **Lilienthaler Allee** zu lenken.	Der Anregung wird gefolgt.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
Gemeinde Stuhr vom 28.04./01.07.2014: Bei der Zielsetzung zur Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes bitte ich zu überdenken, ob die *folgenden* Punkte aufgenommen werden können: - Berücksichtigung des über die Stadtgrenze Bremen hinaus verlaufenden Straßennetzes 1. Verdrängungseffekte in benachbarte Kommunen 2. geeignete Aufenthaltsflächen für Lkw-Personal zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten 3. Folgende Fragen zur Herausnahme der **Heinrich-Plett-Allee / Kirchhuchtinger Landstraße**: Was spricht gegen eine Belastung A1/A28/B75/B6/A281? Hier handelt es sich um übergeordnete Straßen, die auch den Schwerverkehr tragen sollen. Für die L336 wurde keine Belastungsabnahme eingezeichnet, davon gehe ich jedoch aus. Das Verbleiben des SV entlang des Verlaufes der L337 ist dargestellt. Damit werden neben Moordeich und Stuhr auch Huchtinger Straßen von einer Lkw-Abnahme profitieren. Das verbleibende Teilstück der Kirchhuchtinger Landstraße hat mit 20 *zusätzlichen* Lkw-Fahrzeugbewegungen die geringste Zunahme. Herausnahme des letzten Teilstücks der Kirchhuchtinger Landstraße aus dem Führungsnetz und die Verkehrsführung ausschließlich über B75/A28/A1 ausweisen	1. Die Belange wurden berücksichtigt 2. Dies ist nicht Gegenstand des Lkw-Führungsnetzes. 3. Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehren soll es keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist, können die Heinrich-Plett-Allee und die Kirchhuchtinger Landstr. (südlicher Abschnitt) aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet..
Landkreis Osterholz vom 02.07.2014: Bestandteil des parallel zum VEP entwickelten Lkw-Führungsnetzes ist die Ritterhuder Heerstraße, die auf Osterholzer Seite als Oslebshauser Landstraße (L151) bzw. K43 ihre Fortsetzung findet. In meinen Stellungnahmen vom 28.10.2013 sowie 16.04.2014 hatte ich darauf hingewiesen, dass bis zur Verlegung der B74 zu befürchten ist, dass ein großer Teil des Lkw-Verkehrs den Weg über die Oslebshauser Landstraße	Bei den Untersuchungen zum Lkw-Führungsnetz wurde der derzeitige Netzzustand zugrunde gelegt. Sollten Netzänderungen mit wesentlichen Auswirkungen umgesetzt werden, wird das Lkw-Führungsnetz entsprechend angepasst.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
zur B74 wählen wird und dabei die heute schon stark belasteten Ortsdurchfahrten Ritterhude und Scharmbeckstotel passieren wird. Diesem Hinweis wurde nicht gefolgt bzw. eine Überprüfung der o.g. Verbindung in der „Aktualisierung Lkw-Führungsnetz – Zwischenstand – Ergebnisse zu den neuen Prüfauftragen“ hinsichtlich der Ritterhuder Heerstraße hat nicht stattgefunden. Ich erhalte daher meine o.g. Stellungnahmen aufrecht und rege dringend an, die verkehrliche Situation auch jenseits der Landesgrenze näher zu untersuchen und entsprechend zu berücksichtigen.	
Gemeinde Weyhe vom 29.04.2014: Jeglicher Veränderung im Lkw-Führungsnetzes (welche zu einer Zunahme des Lkw-Verkehrs im Gemeindegebiet führen) *stehen wir* in ablehnender Haltung gegenüber.	Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen wurde eine Mehrbelastung nicht festgestellt
NLStBV Hannover vom 25.04./13.06.2014: Seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gibt es keine Anmerkungen.	
Handelskammer Bremen vom 04.04.2014: ***…***. Die … abgeleiteten Empfehlungen können wir weitgehend mittragen. Im Fall der **Heinrich-Plett-Allee** sehen wir allerdings den prognostizierten Mehrverkehr in der Kirchhuchtinger Landstraße kritisch. Herausnahme des kurzen Abschnittes der **Kirchhuchtinger Landstraße** zw. Heinrich-Plett-Allee und Landesgrenze eher eine Maßnahme von symbolischer Natur. Tatsächlich stellt sich die Frage, wie der Lkw-Verkehr aus dem Nahbereich (inkl. benachbarten niedersächsischen Gebiete) ohne größere Umwegfahrten die B75 erreichen soll.	Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehren soll es keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist, können die Heinrich-Plett-Allee und die Kirchhuchtinger Landstr. (südlicher Abschnitt) aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet.
Mercedes-Benz Werk Bremen vom 04.04.2014: ►Wir befürworten die **Weiterentwicklung des Lkw-Netzes**. Anpassung an neue Gewerbeflächen im Land Bremen sowie neue	

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
Logistikbeziehungen stellen unseres Erachtens ein notwendiges Mittel zu einer Verkehrs- und Emissionsvermeidung durch Routenverkürzungen und Verkehrsverflüssigungen dar. ►Das Lkw-Netz kann seiner Funktion aber nur dann gerecht werden, wenn die dort ausgewiesenen "BAB bzw. autobahnähnlichen Straßen" sowie die "für den Lkw-Verkehr empfohlenen Hauptverkehrsstraßen" auch uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Eine parallele Ausweisung einer Straße des blauen Netzes auch als **Fahrradroute** (gepl. Maßnahme in der **Ludwig-Roselius-Allee**) würde dem Sinn des Lkw-Netzes als Verkehrsleitinstrument völlig entgegenstehen.	Falls in der Ludwig-Roselius-Allee eine Rad-Premium-Route verlaufen wird, wird diese in den Nebenanlagen geführt.
►Weiterhin möchten wir auf die Notwendigkeit von Ausweichrouten zum roten und blauen Netz hinweisen --> Verbesserungen:	
1. Ausweichroute zur **Osterholzer Heerstr.** über Ludwig-Roselius-Allee, Züricher Str., Otto-Brenner-Allee	1. Eine Führung über die Otto-Brenner-Allee ist umwegig und mit der Umsetzung des Shared Space (Schweizer Eck) nicht kompatibel. Die Route über Ludwig-Roselius-Allee – Züricher/Davoser Str – Osterholzer Möhlendamm ist Bestandteil des gelben Netzes in der Karte für Fahrer und Disponenten und bei Störungen nutzbar.
2. Ausweichroute zum **Hemelinger Tunnel**: ausgewiesene Umleitung führt über BAB A1 Bremer Kreuz und BAB A27 --> Erhöhung Durchfahrthöhe der Bahnunterführung Hastedter Heerstr. Höhe Zepplinstraße ließe sich eine deutlich kürzere Umleitung über Pfalzburger Str., Malerstr., und Hastedter Heerstr. erreichen.	2. Ein Neubau des Zeppelin-Tunnels ist vorgesehen (2018/2020), der die Höhenbeschränkung dann nicht mehr hat.
3. Aufhebung der Höhenbegrenzung vom Gewerbegebiet Bremer Kreuz in Richtung Westen (Thalenhorststr.) durch Erhöhung des Bahnunterführung **Arberger/Mahndorfer Heerstr.** notwendig	3. Hier wäre ein Neubau der Straßenunterführung erforderlich. Mittelfristig ist dies nicht vorgesehen.
4. Kennzeichnung **Lang-Lkw-taugliche Routen** im Plan zukünftig zu kennzeichnen (nach den Feldversuchen des Bundesverkehrsministeriums)	4. Eine derartige Kennzeichnung erfolgt zum jetzigen Zeitpunkt nicht.
GVZ-Entwicklungsgesellschaft vom 07.03.2014:	

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
1. In unserer letzten Stellungnahme zum LKW-Führungsnetz hat die GVZe darauf bestanden, dass die **Stromer Landstraße** erst nach Realisierung des Ringschlusses A281 und B212n aus dem LKW-Führungsnetz herausgenommen wird. Diese Anregung ist bereits berücksichtigt und im neuesten Entwurf des LKW-Führungsnetzes vermerkt worden. 2. Prüfantrag zur Herausnahme des Straßenzugs **Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hempenweg** aus dem LKW-Führungsnetz: Grundsätzlich stimmt die GVZe dieser Maßnahme zu, vorausgesetzt: a) das LKW-Verbot gilt ausschließlich für Durchfahrtverkehre, betrifft nicht die Anrainer vor Ort und beschränkt ihren Betrieb in keiner Weise b) in Ausnahmesituationen (bspw. Vollsperrung der Alternativstrecke A281) soll das LKW-Durchfahrtverbot aufgehoben werden können.	1. bereits berücksichtigt 2. Der Streckenzug Woltmershauser Str / Simon-Bolivar-Str./ Hermann-Ritter-Str. / Hempenweg war für den Lkw-Durchgangsverkehr notwendig, weil bis zur Inbetriebnahme der Bauabschnitte 2.1 und 3.1 der A 281 die B75 und die Senator-Apelt/Carl-Francke-Str. für Übereckverkehre zum/vom GVZ mit Zeitverlusten verbunden waren. Mit der A 281 ist die Strecke über Woltmershausen nicht mehr die zeitkürzeste und soll daher aus dem Lkw-Führungsnetz, das dem stadtteilübergreifenden Lkw-Durchgangsverkehr dient, herausgenommen werden. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Woltmershausen für den Ziel- und Quellverkehre muss aber weiterhin gegeben sein. D.h. die Herausnahme des Straßenzugs aus dem Lkw-Führungsnetz ist durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen zu gewährleisten, weil der Woltmershauser Tunnel nicht von allen Lkw befahren werden kann. Zur Verdeutlichung ihrer Funktion für den Stadtteil soll der Straßenzug in der Karte für Fahrer und Disponenten im gelb dargestellten Netz (Wichtige Straßen für den Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das Lkw-Führungsnetz oder an Gewerbegebiete) aufgenommen werden.
Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen e. V. vom 28.04.2014: Die Herausnahme der **Heinrich-Plett-Allee** und der **Kirchhuchtinger Landstraße** zwischen Heinrich-Plett-Allee und Stuhrer Landstraße findet nicht unsere Zustimmung.	Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehren soll es keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
	Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist, können die Heinrich-Plett-Allee und die Kirchhuchtinger Landstr. (südlicher Abschnitt) aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet.
Verein Bremer Spediteure e. V. vom 03.07.2014: Den Ergebnissen aus den Prüfaufträgen für die a) **Huchtinger Heerstraße** und die b) **Friedrich-Ebert-Straße** aus dem Lkw-Führungsnetz stimmt der Verein Bremer Spediteure zu. Eine Herausnahme dieser Straßen aus dem Lkw-Führungsnetz ist aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll. Beide Straßenzüge sollen daher Bestandteil des Netzes bleiben.	Aufgrund der Netzfunktion verbleiben die Huchtinger Heerstraße und die Friedrich-Ebert-Straße im Lkw-Führungsnetz.
Beirat Borgfeld vom 03.04.2014: Die **Borgfelder Heerstraße / Borgfelder Allee** ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Der Anteil von Lkw, die im Normalfall dort fahren ist nicht exorbitant hoch. Wenn die Hauptachse Borgfelder Allee/Borgfelder Heerstraße mit ihrer „Nadelöhrfunktion“ für den Verkehr aus dem Hinterland ins Ballungszentrum Bremen hinein und zurück weiterhin Teil des Lkw-Führungsnetzes bleiben soll, fordern wir eine mit uns abzustimmende Optimierung der Leistungsfähigkeit.	Eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit allein aus Gründen der Lkw-Netzkonzeption ist nicht erforderlich.
Beirat Burglesum vom 23.10.2013 / 24.04.2014 ***Bürgerschnack vom 25.04.2014:*** Herausnahme folgender Straßen aus dem Lkw-Führungsnetz: 1. **Grambker / Burger / Bremer / Bremerhavener Heerstraße**	1. Der Straßenzug bleibt Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, da dieser – vornehmlich für innerörtliche Lkw-Verkehre – die einzige alternative Route zur A27 und direkte Verbindung für den stadtteil

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
	übergreifenden Verkehr zwischen Burglesum und Gröpelingen darstellt. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen verkehren dürfen, verbleibt der Straßenzug im Lkw-Führungsnetz,
2. **Hindenburgstraße** (keine Aufnahme)	2. Die Hindenburgstraße wird auch künftig <u>kein</u> Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sein.
3. **Lesumer Heerstraße / Unter den Linden**	3. Aufgrund der Netzfunktion für Lkw, die bauartbedingt (z. B. wegen Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) nicht auf der Autobahn 270 verkehren dürfen, verbleiben die Lesumer Heerstraße und Unter den Linden im Lkw-Führungsnetz.
Beirat Huchting vom 25.04.2014:	
Da sich die Bedingungen und die bisher immer vorgetragene Begründung für die derzeitige Strecke des LKW-Führungsnetzes durch Huchting durch die Fertigstellung der A281 geändert haben, und darüber hinaus der Straßenzug Wardamm / Warturmer Heerstraße keinerlei Anbindung an die B75 mehr besitzt, besteht die Notwendigkeit der noch vorhandenen innerörtlichen Ausweisung des LKW-Führungsnetzes in Huchting nicht mehr. Somit sind	
1. der Straßenzug **Wardamm, Zum Huchtinger Bahnhof, Alte Heerstr.**	1. Dieser Straßenzug wird aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen. weil Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) zwar generell nicht auf Kraftfahrstraßen (hier B 75) verkehren dürfen, hier jedoch die Ortsfahrbahnen nutzen können, die keiner Beschränkung unterliegen.
2. die **Kirchhuchtinger Landstraße** komplett	2. Der nördliche Abschnitt (ab Knoten mit der Heinrich-Plett-Allee) ist bereits seit 1999 nicht mehr Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes und mit einem Nachtfahrverbot belegt. Für die nach dem Ausbau der B 322 und der Direktverbindung zur B 75 eventuell noch vorhandenen Lkw-Schleichverkehren soll es keinen Anreiz geben, die Moordeicher Landstr. in Stuhr zu nutzen

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
	um die Strecke nach Bremen abzukürzen. Da das Lkw-Führungsnetz ein Mindeststraßennetz für den stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr darstellt und die Route über die B 322 /B 75 zeitkürzer ist kann auch der südliche Abschnitt der Kirchhuchtinger Landstr. aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen gewährleistet.
3. die **Huchtinger Heerstraße** komplett	3. Wegen der großen Verdrängungseffekte auf andere Straßen und aufgrund der Netzfunktion für die Erreichbarkeit von Huchting für Fahrzeuge aus Delmenhorst, die nicht die B 75 befahren dürfen, verbleibt die Huchtinger Heerstr. im Lkw-Führungsnetz.
4. die **Heinrich-Plett-Allee** komplett aus dem Lkw-Führungsnetz heraus zu nehmen.	4. Die Heinrich-Plett-Allee soll aufgrund der bei der Kirchhuchtinger Landstr. genannten Gründen aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden Die kleinräumige Netzwirkung wird durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen zu gewährleistet.
LKW-Durchgangsverkehr durch die **Kirchhuchtinger Landstraße**: Sperrung des Teilstücks zwischen Haferflockenkreuzung und Einmündung Heinrich-Plett-Allee für den LKW-Verkehr.	Eine Sperrung dieses Teilstücks wird auch bei Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz nicht umgesetzt, weil Huchting aus der Gemeinde Stuhr für Lkw nicht mehr erreichbar wäre.
Wardamm: Neben der Forderung, den Wardamm aus dem LKW Führungsnetz heraus zu nehmen, soll das Teilstück zwischen Bahnquerung und der (alten) Ochtum vollkommen für den Lkw Verkehr gesperrt werden (im Höchstfalle Genehmigung für Fahrzeuge bis zu 7t und für Anlieger).	Dieser Forderung wird nicht gefolgt, da im Fall von größeren Störungen auf der B 75 keine andere zumutbare Ausweichroute in Richtung Huchting und Delmenhorst zur Verfügung steht.
Beirat Neustadt vom 03.04./24.04.2014: … bekräftigt seine langjährige Forderung, die **Friedrich-Ebert-Straße** aus dem LKW-Führungsnetz herauszunehmen. Er fordert den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr dem entsprechend hiermit nachdrücklich dazu auf, im Rahmen der aktuellen Überarbeitung des LKW-Führungsnetzes die Friedrich-Ebert-Straße einer Überprüfung zu	Eine Herausnahme würde zu klein- und großräumigen Umwegfahrten führen und auch Straßen belasten, die nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sind (Kirchweg, Gastfeldstr., Langemarckstr., Martinistr., Am Wall). Aufgrund der Netzfunktion verbleibt die Friedrich-Ebert-Straße daher im Lkw-Führungsnetz.

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
unterziehen. Als geeignete **Alternative für die LKW-Führung** (stadteinwärts durch die Neustadt in Richtung Osterdeich) schlägt der Beirat die B75/B6 in Verbindung mit dem Straßenzug Westerstraße/Osterstraße vor.	Die Oster-/Westerstr. ist bereits Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes. Die Ergebnisse der Auswirkungsanalyse zeigen, dass nur ein Teil der aus der Friedrich-Ebert-Str. verdrängten Verkehre die B75/B6 und die Oster-/Westerstr. nutzen.
Beirat Obervieland vom 24.04.2014: **Kattenturmer Heerstraße** nicht in Lkw-Führungsnetz einbinden --> Aus Gründen der Lärmreduzierung auf der Kattenturmer Herrstraße erwartet der Beirat, dass dieser Straßenzug auch in Zukunft nicht in das Lkw-Führungsnetz eingebunden wird.	Die Kattenturmer Heerstraße wird auch künftig kein Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes.
Beirat Osterholz vom 24.10.2013: Die **Osterholzer Heerstraße** ist historisch eine Anwohnerstraße, die starke Zunahme des LKW-Verkehrs hat zu einer starken Lärmbelastung geführt. Zur Erhaltung der Nachtruhe fordert der Beirat zwischen den Kreuzungspunkten „Elisabeth-Selbert-Staße“ und „Hans-Bredow-Straße“ ein **LKW-Nachtfahrverbot** ab 7,5t. Der Abfluss des LKW-Verkehrs kann zu diesen Zeiten problemlos über den Hemelinger Tunnel geführt werden.	Diese Forderung widerspricht der Intention des Lkw-Führungsnetzes. Hier müsste der Abschnitt Elisabeth-Selbert-Str. – Hans-Bredow-Str. aus dem Lkw-Führungsnetz genommen werden. Damit wäre die unbeschränkte Anbindung der A27 nicht mehr gegeben.
Beirat Strom vom 24.04.2014: Die **Stromer Landstraße** wird bereits jetzt nicht mehr vollständig als Hauptverkehrsstraße im FNP dargestellt. Die Hauptverkehrsstraßen-funktion soll in den fraglichen Abschnitten die B212 übernehmen.	Solange die B 212n nicht gebaut und der Ringschluss der A 281 nicht realisiert ist, verbleibt die Stromer Landstr. im Lkw-Führungsnetz.
Beirat Woltmershausen vom 08.04.2014: Herausnahme aus dem LKW-Führungsnetz der 1. **Simon-Bolivar-Straße, Hermann-Ritter-Straße**	1. Der Streckenzug Woltmershauser Str / Simon-Bolivar-Str./ Hermann-Ritter-Str. / Hempenweg war für den Lkw-Durchgangsverkehr notwendig, weil bis zur Inbetriebnahme der Bauabschnitte 2.1 und 3.1 der A 281 die B75 und die Senator-Apelt/Carl-Francke-Str. für Übereckverkehre zum/vom GVZ mit Zeitverlusten verbunden waren. Mit der A 281 ist die Strecke über

Anregungen	Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S) gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:
	Woltmershausen nicht mehr die zeitkürzeste und soll daher aus dem Lkw-Führungsnetz, das dem stadtteilübergreifenden Lkw-Durchgangsverkehr dient, herausgenommen werden. Die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Woltmershausen für den Ziel- und Quellverkehre muss aber weiterhin gegeben sein. D.h. die Herausnahme des Straßenzugs aus dem Lkw-Führungsnetz ist durch Verzicht auf Tonnage- und Zeitbeschränkungen zu gewährleisten, weil der Woltmershauser Tunnel nicht von allen Lkw befahren werden kann. Zur Verdeutlichung ihrer Funktion für den Stadtteil soll der Straßenzug in der Karte für Fahrer und Disponenten im gelb dargestellten Netz (Wichtige Straßen für den Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das Lkw-Führungsnetz oder an Gewerbegebiete) aufgenommen werden.
2. **Warturmer Heerstraße**.	2. Dieser Straßenzug wird aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen, weil Lkw, die bauartbedingt (z. B. aufgrund Höchstgeschwindigkeit < 60 km/h) zwar generell nicht auf Kraftfahrstraßen (hier B 75) verkehren dürfen, hier jedoch die Ortsfahrbahnen nutzen können, die keiner Beschränkung unterliegen.

Begründung

zum Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

A. Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet umfasst das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen, mit Ausnahme des stadtbremischen Überseehafengebietes in Bremerhaven.

B. Zweck und Erforderlichkeit der Überprüfung und Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes

Erfahrungen und Rückmeldungen zeigen, dass bei Firmen und Spediteuren das bisherige Lkw-Netz weitgehend akzeptiert wird und die ausgesprochenen Empfehlungen auf freiwilliger Basis beachtet werden. Die Bündelungswirkung der Lkw-Verkehre auf dem Hauptstraßennetz durch die freiwillige Meidung des nachgeordneten Netzes wird damit weitgehend erreicht. Eine Evaluation durch umfangreiche Zählungen in 1996/1997 zeigte eine Abnahme des Lkw-Verkehrs im nachgeordneten Netz von rund 11 %.

Auf Grund der in den Jahren seit der letzten Aktualisierung erfolgten, teilweise wesentlichen Veränderungen im Straßennetz durch z. B. die Herstellung der Abschnitte 2/1, 3/1 und 3/2 der Autobahn 281, Neubau der B74 als westliche Verlängerung der A270 in Bremen-Nord, Anordnung von verkehrsbehördlichen Beschränkungen, aber auch im städtebaulichen Bereich (Veränderungen bei den störempfindlichen Anliegernutzungen) war eine über die bisher erfolgten Fortschreibungen hinausgehende grundlegende Überprüfung des bestehenden Lkw-Führungsnetzes erforderlich. Dabei sind auch durch Änderungen bei den Gewerbeansiedlungen bzw. –schwerpunkten (beispielsweise Überseestadt, Airport-Stadt, Waterfront, Weserpark) ausgelöste Anpassungen der Verkehrsströme zu berücksichtigen.

C. Zielsetzung

Die Zielsetzung des Lkw-Führungsnetzes ist die Strukturierung des Straßennetzes zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs mit der:

- Konzeption eines hierarchisch gestaffelten Netzsystems
- Schaffung eines geschlossenen Netzsystems der übergeordneten Straßen
- Minimierung der Emissionsbelastungen der Wohnbevölkerung durch eine optimierte Führung des Schwerverkehrs
- Möglichst direkte Anbindung der wesentlichen Verkehrserzeuger/Wirtschaftsstandorte an das Haupt- und überörtliche Fernstraßennetz.

Das Lkw-Führungsnetz zielt somit ab auf die Entwicklung eines Vorzugsnetzes für den Lkw-Verkehr zur:

- Definition eines zusammenhängenden und ohne Einschränkungen für Lkw >3,5t zu befahrenden Mindeststraßennetzes
- Konzentration der Lkw-Durchgangsverkehre auf weitgehend anbaufreie Straßen / Bündelung des Lkw-Verkehrs auf leistungsfähigen und dafür geeigneten Straßen, dies gilt auch für stadtteilübergreifende Verbindungen und die Bündelung der stadtinternen Lkw-Verkehre.

Daraus resultieren:

- Eine Minimierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung / sensiblen Anliegernutzungen auf der Ebene der Gesamtstadt
- Eine Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Hauptstraßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes (freiwillige Meidung)
- Die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Wirtschaftsstandorte
- Eine Anbindung der wesentlichen Verkehrserzeuger möglichst direkt an das übergeordnete Straßennetz
- Die Optimierung der Lkw-Fahrzeiten im Hauptstraßennetz auf der Ebene der Gesamtstadt

Um diese Ziele zu erreichen, wird der bereits über Evaluation abgesicherte Modellansatz bei der Routensuche für Lkw eingesetzt. Durch die Einbeziehung störungsempfindlicher Nutzungen (Einwohner, Kindergartenplätze, Altenheimbetten, Krankenhausbetten, Schulplätze mit jeweils unterschiedlicher Gewichtung) im Rahmen des für die Routenwahl des Lkw-Verkehrs speziell entwickelten Widerstandsansatzes wird erreicht, dass Streckenabschnitte mit zahlreichen sensiblen Nutzungen mit höheren und Streckenabschnitte ohne oder wenigen sensiblen Nutzungen mit geringeren Fahr-Widerständen für den Lkw-Verkehr behaftet werden. Dies ermöglicht mit einem iterativen Verfahren die Ermittlung der optimalen Routen für die Lkw-Führung mit den geringstmöglichen Betroffenheiten.

Für die Arbeiten zur Aktualisierung des Lkw-Führungsnetzes wurden daher, zunächst auf den Daten der Analyse 2010 aufbauend, die störempfindlichen Nutzungen komplett neu durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ermittelt, dem untersuchungsrelevanten Straßennetz zugeordnet und mit dem bisher ausgewiesenen LKW Führungsnetz abgeglichen. Im Ergebnis dieser Überprüfungen konnte den Bremer Beiräten im Rahmen der – aufgrund der identischen Grundlagendaten beider Untersuchungen parallel durchgeführten -Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025“ bereits frühzeitig mitgeteilt werden, dass das bestehende Lkw-Netz die vorgesehene Funktion nach wie vor im Wesentlichen erfüllt.

Da sich im Laufe der Zeit regionale Änderungswünsche aus der Bevölkerung ergeben haben, wurden die Ortsbeiräte und Träger öffentlicher Belange (TöB) gebeten, ergänzend zu den bisher bekannten Fragestellungen konkrete Prüfaufträge zur bestehenden Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes aus ihrer Sicht zu formulieren.

In einem zweistufigen Durchlauf wurden die verkehrliche Wirkung der folgenden Prüfaufträge der Ortsbeiräte und TöB zur Herausnahme einzelner Streckenabschnitte aus dem Lkw-Führungsnetz durch den beauftragten Gutachter (Ingenieurgruppe IVV GmbH, Aachen) berechnet, bewertet und Empfehlungen zum weiteren Umgang ausgesprochen:

Burglesum
- Heerstraßenzug zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Delben
- Lesumer Heerstraße / Unter den Linden

Rönnebeck
- Dillener Straße / Rönnebecker Straße

Schwachhausen
- Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee

Woltmershausen
- Straßenzug Simon-Bolivar-Straße - Hermann-Ritter-Straße - Hempenweg
- Warturmer Heerstraße / Wardamm

Huchting
- Heinrich-Plett-Allee
- Kirchhuchtinger Landstraße (südl. H.-Plett-Allee)
- Huchtinger Heerstraße

Borgfeld
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße

Neustadt
- Friedrich-Ebert-Straße

Strom
- Stromer Landstraße

In Bezug auf die Stromer Landstraße besteht Konsens, dass diese aus dem LKW-FN herausgenommen wird, wenn der Ringschluss der A281 erfolgt und die B212n gebaut ist. Daher wurden die Auswirkungen in Abstimmung mit dem Ortsamt Strom nicht mit untersucht.

Ergänzend wurde auch die Einbeziehung einer vierten Zeitgruppe (22.00 bis 06.00 Uhr) in die Modellierung aufgenommen, die es ermöglicht, die Auswirkungen von Nachtfahrverboten zu ermitteln und darzustellen.

Die Ergebnisse und die gutachterlichen Empfehlungen zu den einzelnen Prüfaufträgen sind in der „Anlage 1 zur Begründung zum Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) - Ergebnisse der Prüfungen und Empfehlungen der Gutachter“ zusammenfassend dargestellt.

In der Abwägung ergeben sich die folgenden Herausnahmen aus dem bisherigen Lkw-Führungsnetz:

- Streckenzug Simon-Bolivar-Straße – Hermann-Ritter-Straße – Hempenweg [1]
- Streckenzug Wartumer Heerstraße– Wardamm
- Heinrich-Plett-Allee [1]
- Kirchhuchtinger Landstraße (südl. Heinrich-Plett-Allee) [1]

[1] jeweils unter der Bedingung, dass künftig keine weiteren verkehrsbehördlichen Beschränkungen erfolgen, da diese Straßen eine Funktion für den ortsteilbezogenen Ziel- und Quellverkehr des Lkw-Verkehrs besitzen und im Fall des Streckenzugs Wartumer Heerstraße – Wardamm diese bei Sperrungen der B75 als Umleitungsstrecke benötigt wird.

Neu in das Lkw-Führungsnetz aufgenommen werden folgende Straßen:

- Bundesautobahn A 281, Bauabschnitte 2/1, 3/1 und 3/2
- Bundesstraße B 74 als Verlängerung der A 270 bis Bremen Farge
- Georg-Wulff-Str. (als Zufahrt zum Bauabschnitt 2/1 der A 281 von der Neuenlander Str.)

Das neue Lkw-Führungsnetz ist als Karte in der Anlage 2 zum Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie - Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) abgebildet.

Werden künftig neue Straßen mit mindestens stadtteilverbindender Funktion in Bremen dem Verkehr übergeben (z.B. weitere Bauabschnitte der A 281, B212n), so soll das Lkw-Führungsnetz hierauf reagierend geprüft und geändert bzw. ergänzt werden.

D. Umsetzung

Als wesentliche Maßnahme zur Bündelung der mindestens stadtteilübergreifenden Lkw-Durchgangsverkehre auf dem Lkw-Führungsnetz und der freiwilligen Meidung von nicht im Lkw-Führungsnetz enthaltenen Straßen, wird die Herausgabe einer aktuellen Karte für Lkw-Fahrer und Disponenten vorgesehen, die sich in der Vergangenheit bewährt hat.

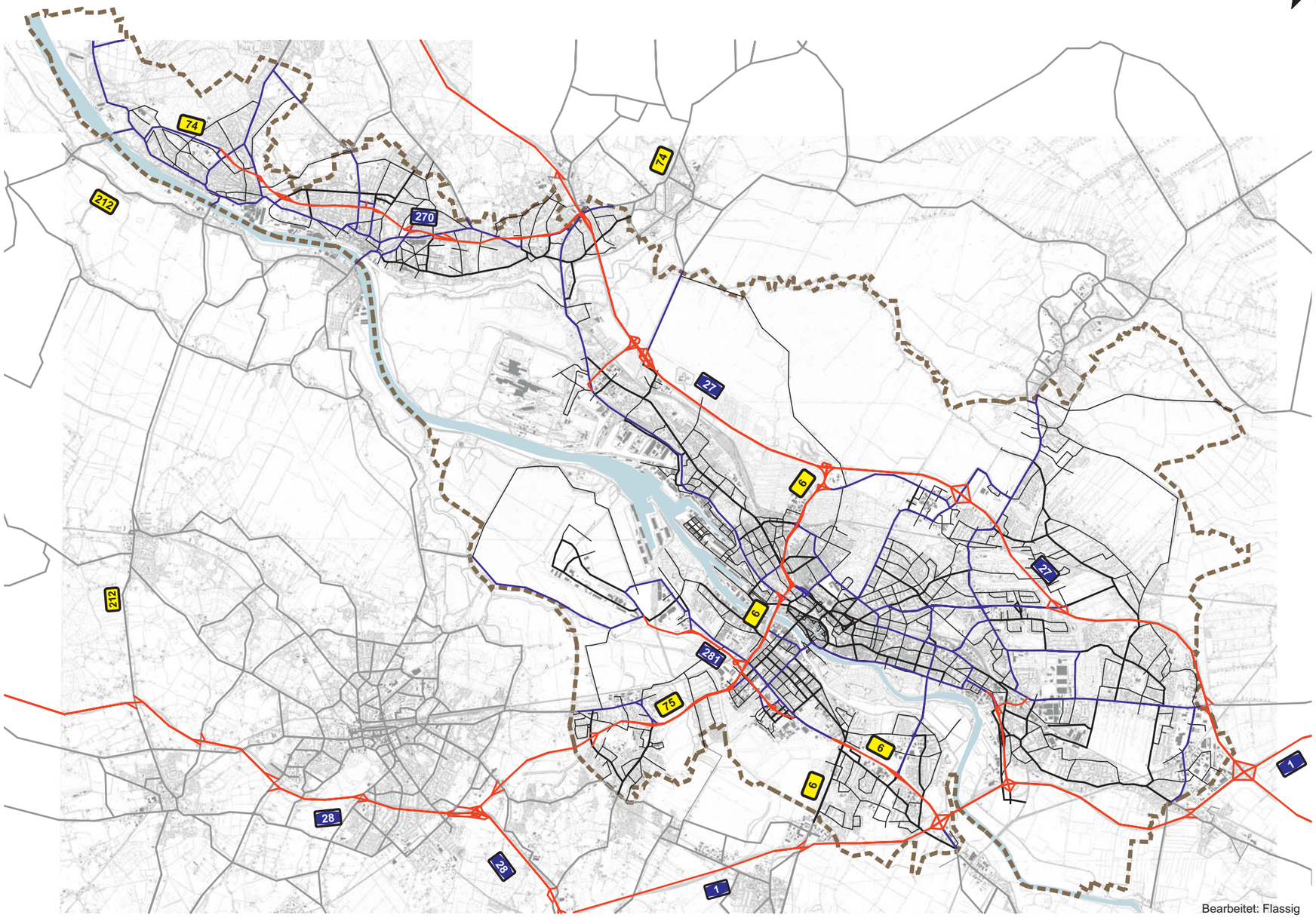
Die zu überarbeitende Lkw-Karte soll als Angebotsinformation auch nutzeroptimiert im Internetauftritt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr aufgenommen werden. Auf der Basis der topografischen Grundkarte von GeoInformation Bremen sind neben dem Lkw-Führungsnetz auch sonstige Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr (insbesondere gelb markiert Straßen, die eine Anbindung von den Gewerbegebieten an das Lkw-Führungsnetz haben und daher für den Ziel- und Quellverkehr wichtig sind), Beschränkungen für den Lkw-Verkehr (z. B. Durchlasshöhe von Unterführungen, Streckenfahrverbote), Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbereiche einschließlich ihrer Bezeichnung sowie eine zweisprachige Legende (Deutsch, Englisch) mit Hinweisen zur Handhabung enthalten.

Ebenfalls sollen die ermittelten Daten und Vorzugsrouten für den Lkw-Verkehr an Hersteller von Grundlagenkarten für Navigationsgeräte zur Verfügung gestellt werden, um diese verkehrsbeeinflussenden Daten auch in speziellen LKW-Navigationsgeräten einsetzen zu können.
Es hat sich jedoch bei Recherchen und Tests von Lkw-Navigationssystemen herausgestellt, dass diese häufig nicht Lkw-Streckenfahrverbote oder die Durchfahrtshöhen von Unterführungen bei der Routenwahl berücksichtigen.
Bei Gesprächen zeigten die Hersteller der Grundlagenkarten bisher zwar großes Interesse an der Aufnahme von Lkw-Routen, konnten jedoch eine Übernahme des bremischen Lkw-Führungsnetzes nicht zusagen, weil eine mindestens deutschlandweite Definition eines Vorrangnetzes notwendig sei, um eine zusätzliche Kategorie von Straßennetzen in das Routing aufzunehmen.

Zur verbesserten Führung der Lkw zu den Zielgebieten (Gewerbe und Industrie) auf den zum Teil neuen Routen und zur Berücksichtigung des Wegfalls einiger Strecken im neuen Lkw-Netz, ist es erforderlich die wegweisende Beschilderung anzupassen und zu optimieren. Hierbei sind auch die bestehenden Streckenfahrverbote und eingeschränkte Durchfahrtshöhen von Unterführungen zu berücksichtigen.

<u>Anlage zur Begründung</u>

1. Ergebnisse der Prüfungen und Empfehlungen des Gutachters



Lkw-Führungsnetz der Stadt Bremen (Stand 2014)

Legende :

Element des Lkw-Führungsnetzes :

- Bundesautobahn bzw. autobahnähnliche Straßen
- Ohne Einschränkung für Lkw >3,5t zul. GG befahrbare Straßen

nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes :

- übrige Straßen
- Straßen außerhalb der Stadt Bremen

Freie Hansestadt Bremen

Für Entwurf und Aufstellung Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Bremen, ...

Beschlossen in der Sitzung des Senats am:

.....

.....
(Senator)

Beschlossen in der Sitzung der Stadtbürgerschaft am:

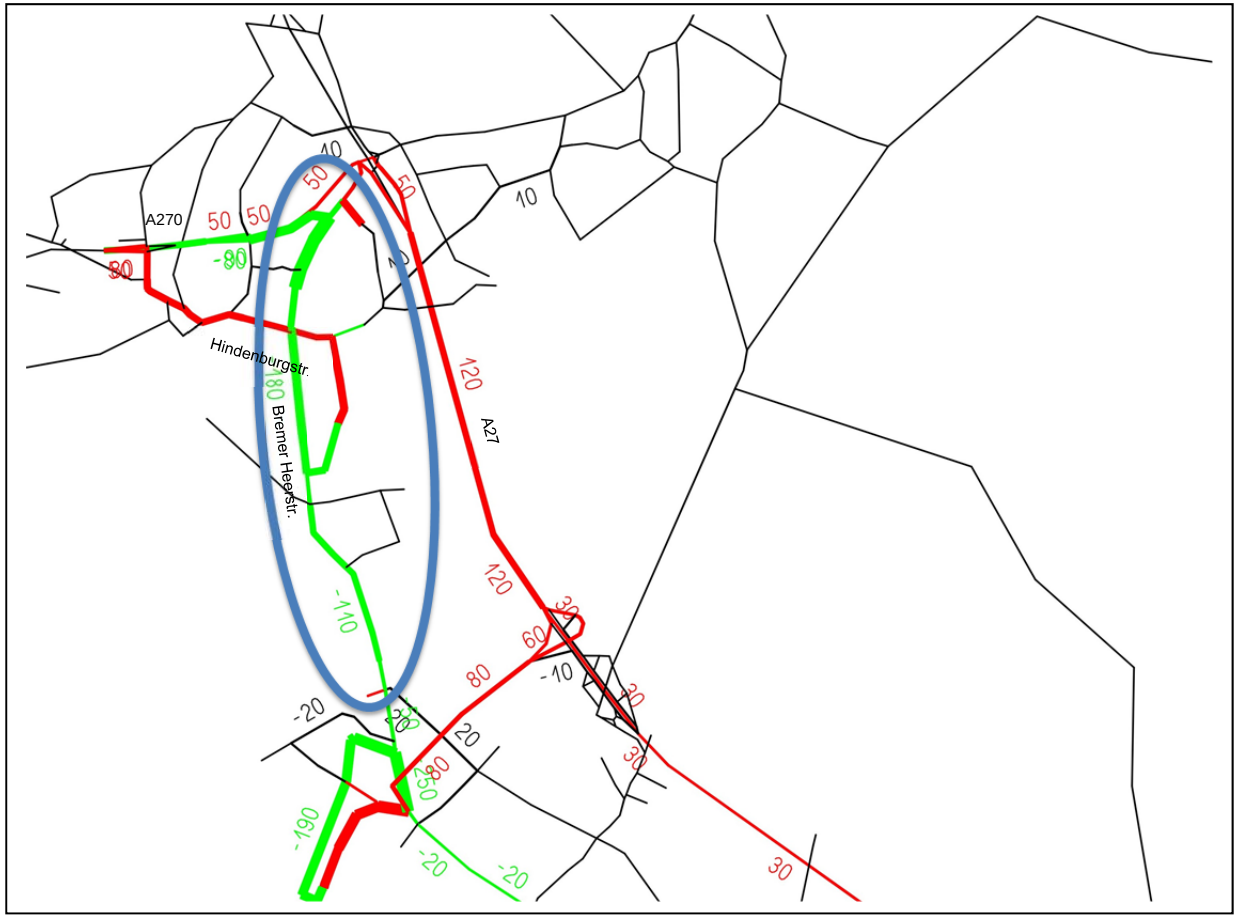
.....

.....
(Direktor der Bremischen Bürgerschaft)

Anlage 2 zum Bericht Lkw-Führungsnetz (Stand 2014) der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie

<u>Anlage 1 zur Begründung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Ergebnisse der Prüfaufträge und Empfehlungen der Gutachter)</u>

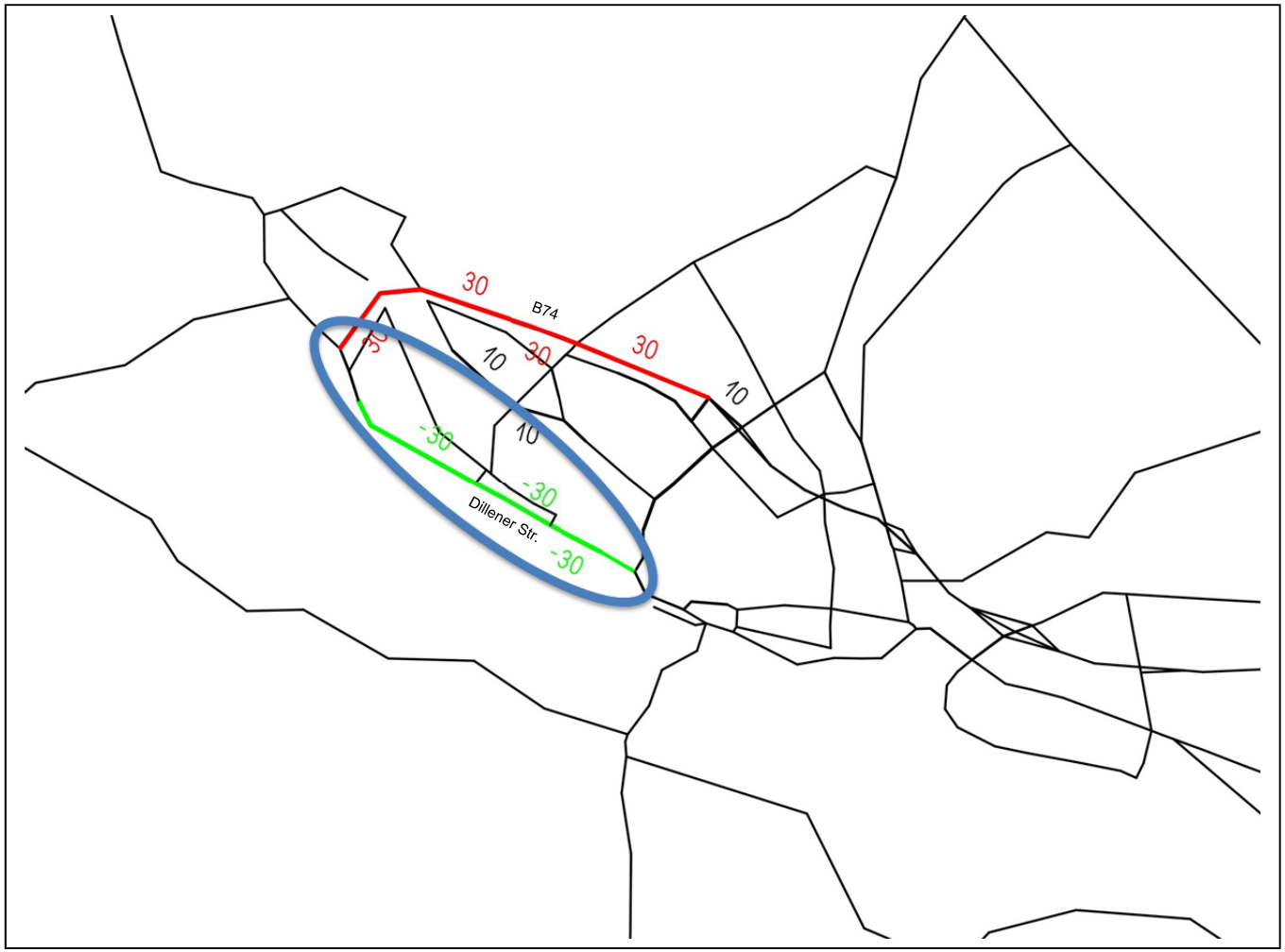
Lkw-Führungsnetz (Lkw-FN) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen (Stand2014)

Prüfauftrag / Auswirkung / Gutachterempfehlung	**Lkw- Differenzbelastung am Werktag [Lkw/Tag]** **rot=Zunahme; grün=Abnahme**
1. **Herausnahme Heerstraßenzug zwischen Anschlussstelle Bremen-Nord und Auf den Delben** Die Herausnahme des Streckenzuges hat nicht nur lokale Wirkungen. Es ergeben sich Verlagerungen auf die Hindenburgstraße, die nicht Bestandteil des Lkw-FN ist, und auf die A27. Die A27 darf als Autobahn nicht von allen Fahrzeugen befahren werden. Die Herausnahme des Streckenzuges ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.	

2. ***Herausnahme Dillener Straße / Rönnebecker Straße***

Die Herausnahme der Strecke zeigt lokal begrenzte Verlagerungen auf die B74, die aber nicht von allen Fahrzeugen befahren werden darf. Im direkten Umfeld besteht keine sinnvolle verkehrliche Alternative.

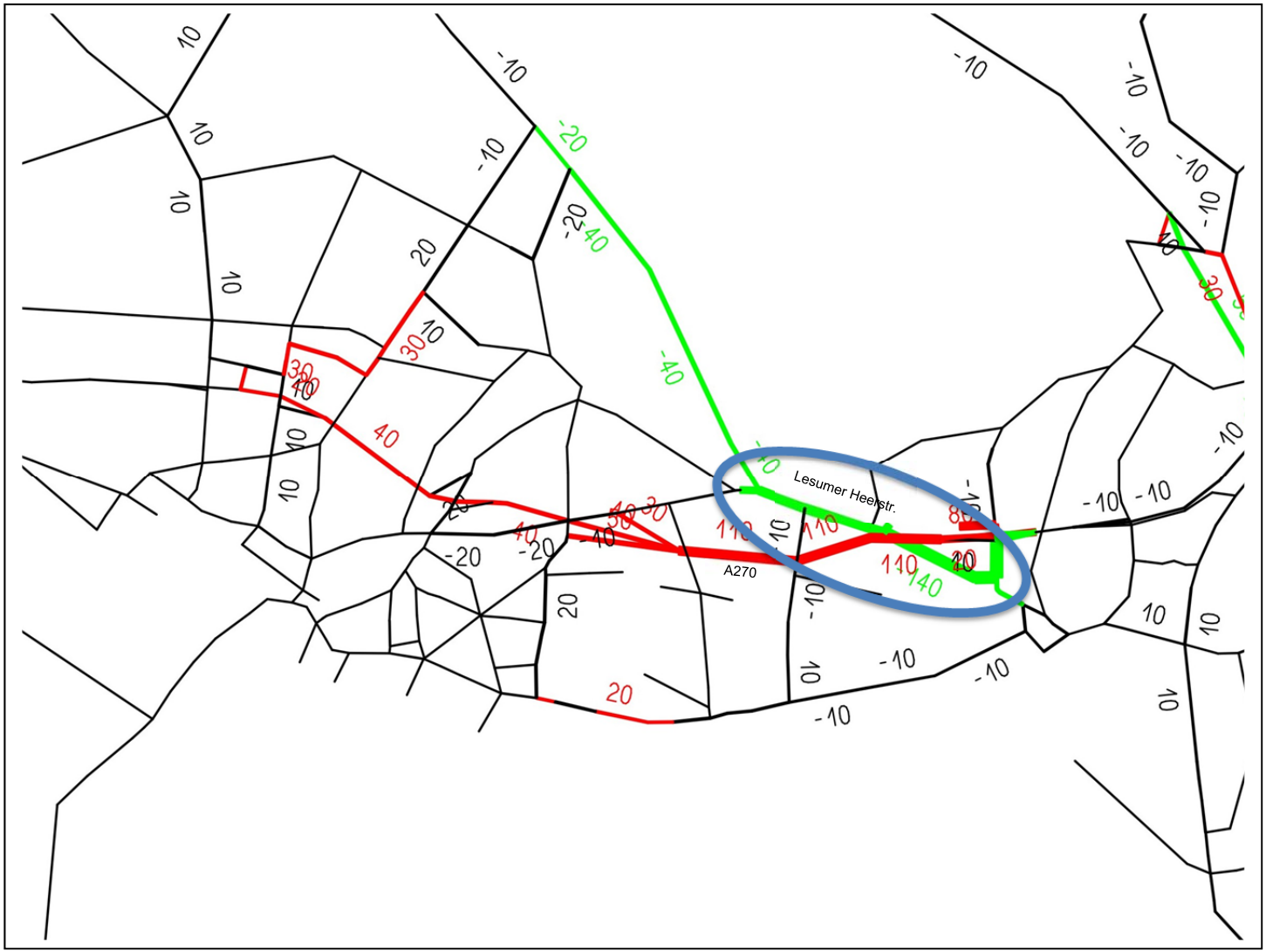
Die Herausnahme des Streckenzuges ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.



3. ***Herausnahme Lesumer Heerstraße / Unter den Linden***

Die Herausnahme zeigt lokale Wirkungen mit Verlagerungen auf die A270 auf, die aber nicht von allen Fahrzeugen befahren werden darf.

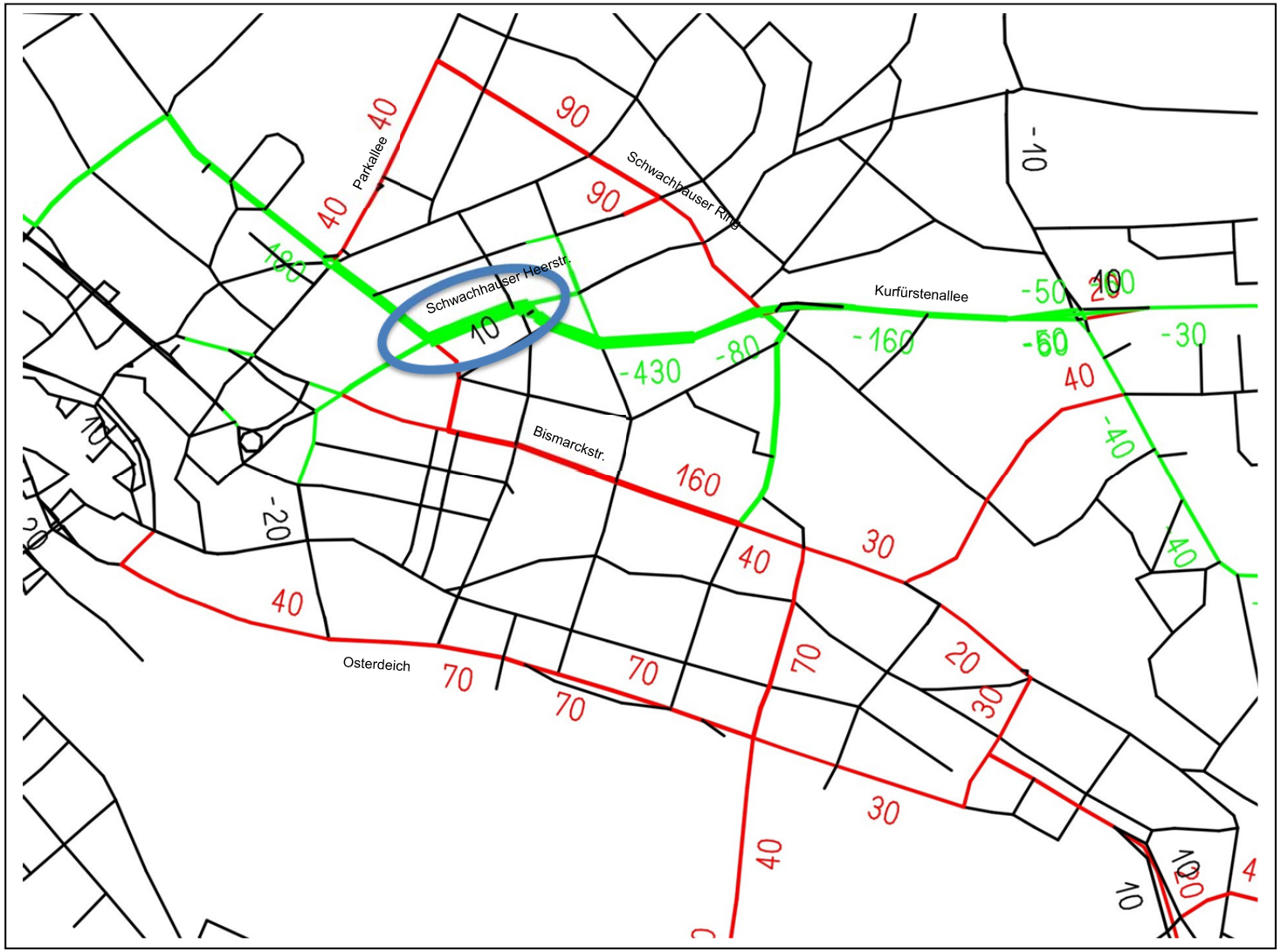
Die Herausnahme des Streckenzuges ist daher aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.



4. ***Herausnahme Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee***

Der Streckenabschnitt zwischen Hollerallee und Bismarckstraße liegt bereits heute in der „Grünen Zone“ (keine Fahrempfehlung durch den Bereich der Innenstadt) und ist daher nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes. Die Herausnahme des Abschnitts zwischen Hollerallee und Kurfürstenallee hat sehr weitreichende Wirkungen. Es erfolgen Verlagerungen auf die Bismarckstraße (bereits heute Hotspot bei Luftschadstoffen) und Schwachhauser Ring der nicht Bestandteil des Lkw-FN ist. Die Verlagerungen reichen bis zur A27 und die Straßen links der Weser, was zu einer Zunahme der Gesamt-fahrleistung (Umwegfahrten) im Lkw-Verkehr führt.
Es besteht keine Alternative mit entsprechender Netzfunktion.

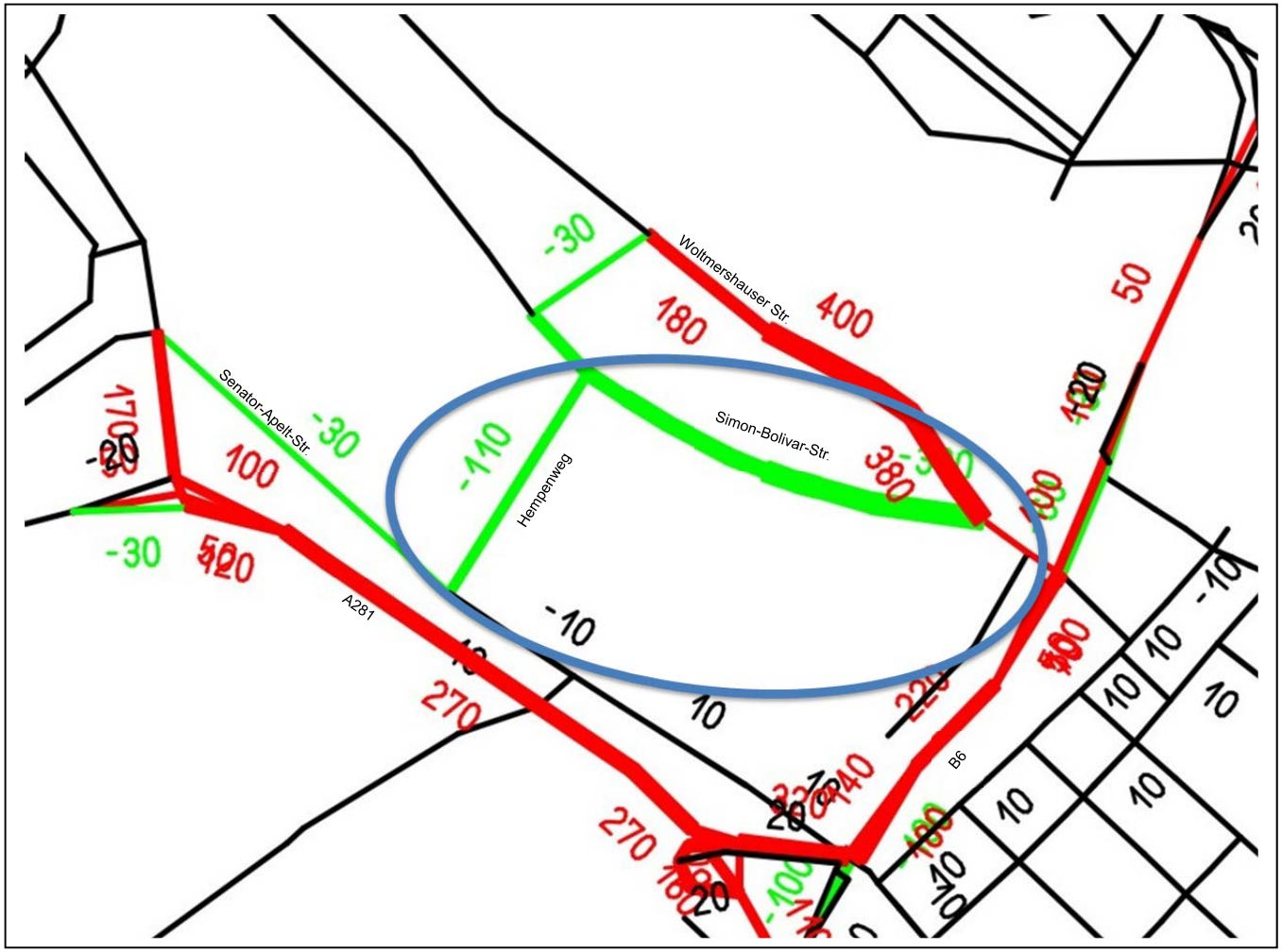
Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.



5. ***Herausnahme Straßenzug Simon-Bolivar-Straße, Hermann-Rotter-Straße, Hempenweg***

Die Herausnahme des Streckenzuges zeigt lokale Verlagerungswirkungen auf die A 281 und B 75.
Teile des Quell und Zielverkehrs des Hohentorshafen bzw. der Ladestraße verlagern sich im Verlauf der Woltmershauser Straße. Die Zufahrt durch den Woltmershauser Tunnel ist höhenbeschränkt.

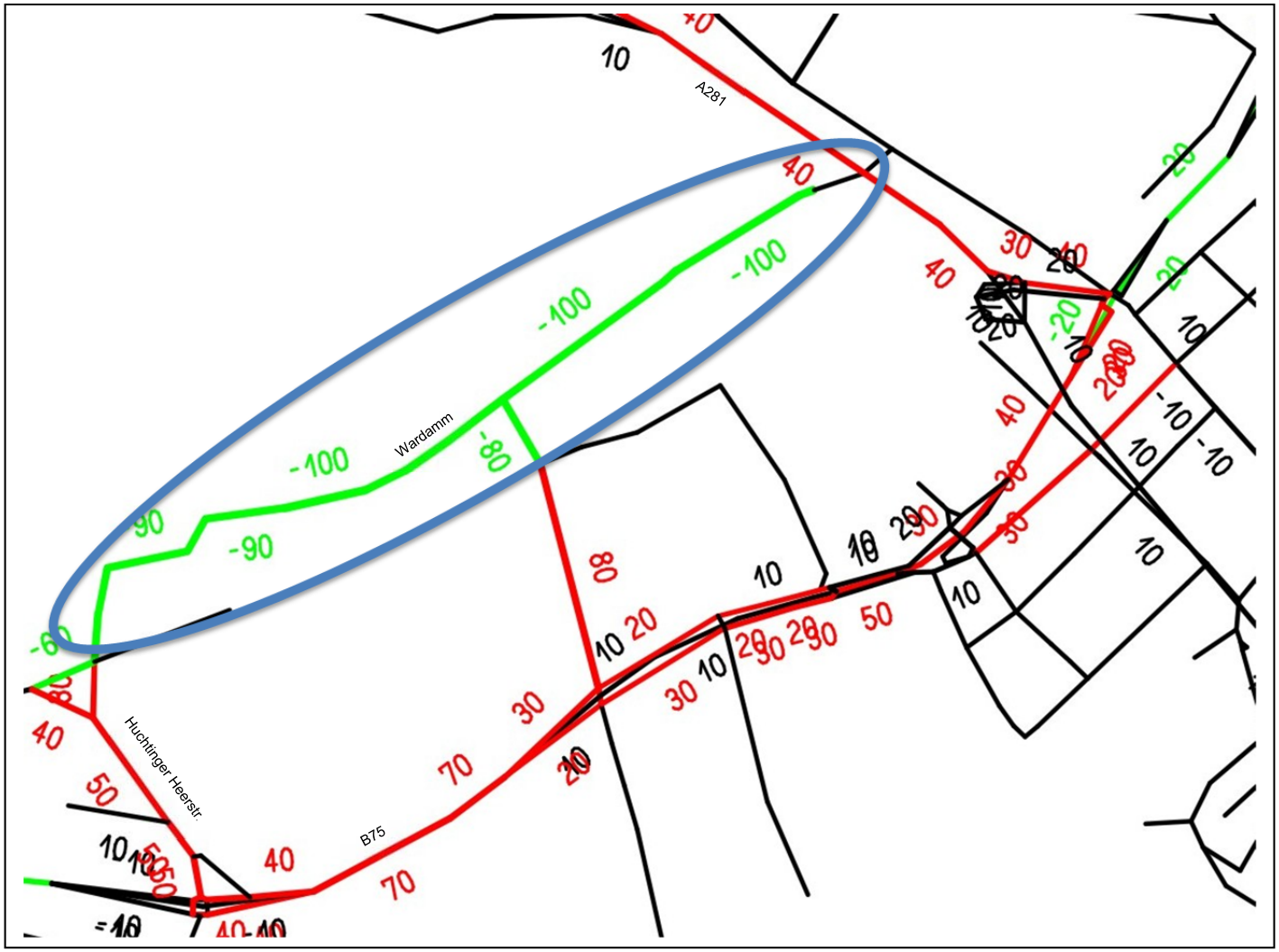
Die Herausnahme des Streckenzuges ist aus verkehrlicher Sicht **möglich**, weitere straßenverkehrs-behördliche Beschränkungen sind jedoch nicht möglich bzw. auszuschließen, um den Ziel- und Quellverkehr nach und von Woltmershausen nicht einzuschränken.



6. ***Herausnahme Wartumer Heerstraße / Wardamm***

Die Herausnahme zeigt lokale Verlagerungswirkungen in Richtung Emslandstraße / Frieslandstraße bzw. B 75, die auf den Ortsfahrbahnen und zwischen den Ortsteilen Huchting-Grolland-Neustadt nicht als Kraftfahrtstraße ausgewiesen ist. Ebenfalls von verlagerten Verkehren ist die Grollander Straße betroffen.

Die Herausnahme des Streckenzuges ist aus verkehrlicher Sicht **möglich**.

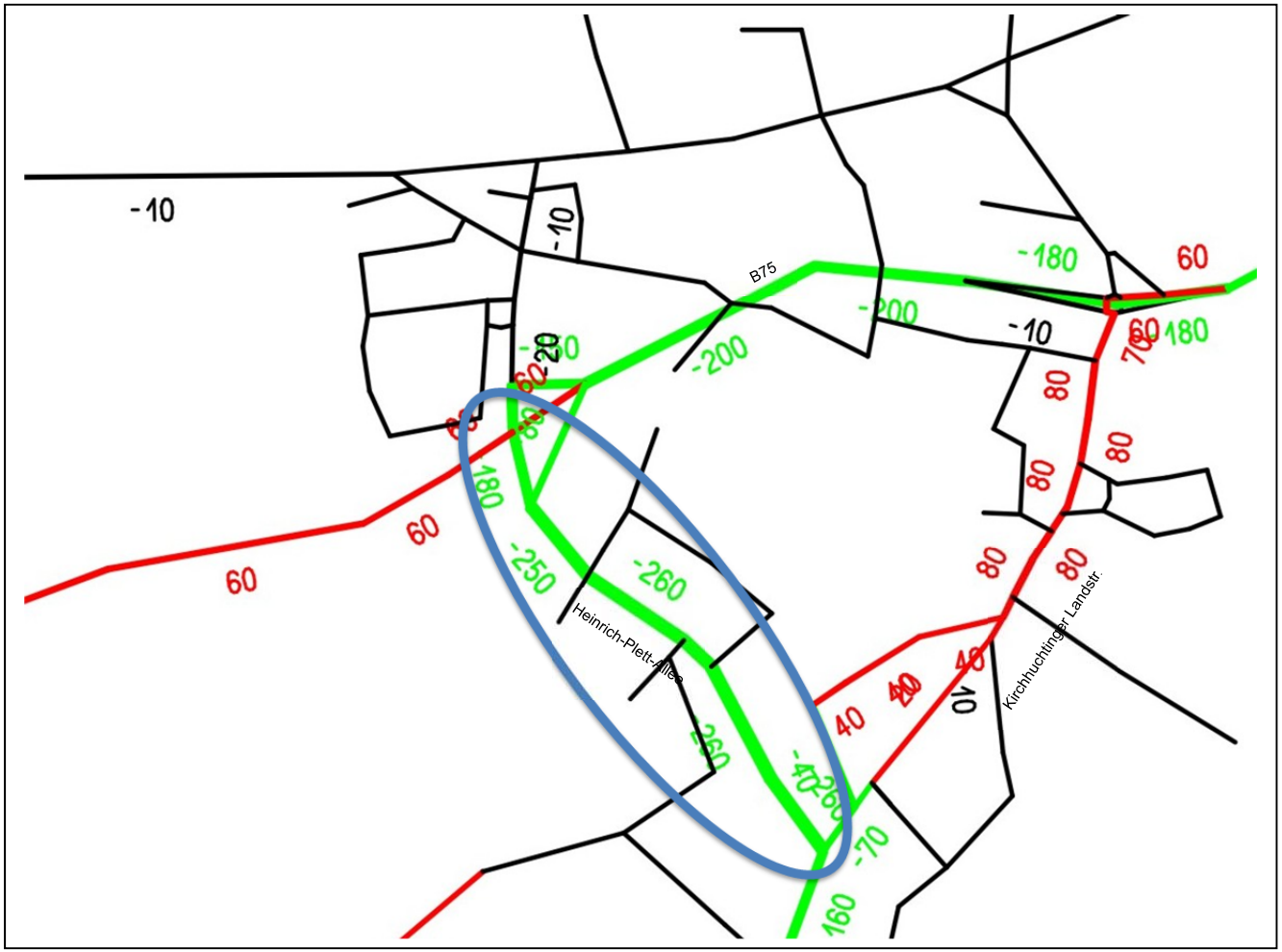


7. Herausnahme Heinrich-Plett-Allee

Die Herausnahme aus dem Lkw-FN zeigt weitreichende Auswirkungen. Es kommt zu (Rück-)Verlagerungen auf die Kirchhuchtinger Landstraße, die nicht Bestandteil des Lkw-FN ist und ein Nachtfahrtverbot aufweist. Ebenfalls sind Überlagerungswirkungen mit der Herausnahme der südl. Kirchhuchtinger Landstraße festzustellen. Insgesamt wird die Zubringerfunktion zur B75 und damit deren verkehrliche Funktion beschnitten.

Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **fraglich**.

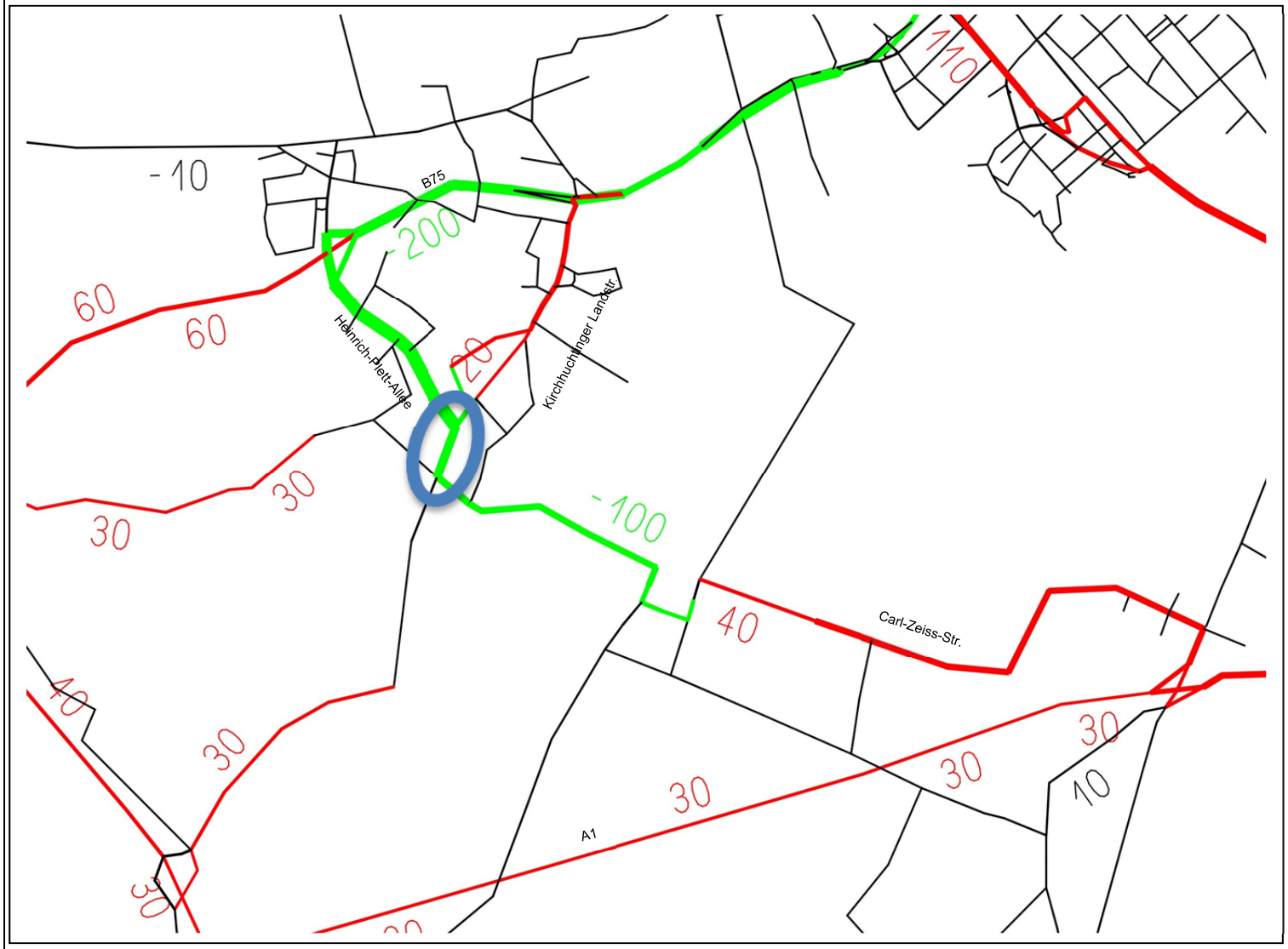
Bei einer Herausnahme sind verkehrsbehördliche Einschränkungen nicht sinnvoll, um die Einhaltung des Nachtfahrverbot in der Kirchhuchtinger Landstr. nicht zu gefährden.



8. ***Herausnahme Kirchhuchtinger Landstraße (südl. Heinrich-Plett-Allee)***

Es bestehen weitreichende Wirkungszusammenhänge mit der Herausnahme der Heinrich-Plett-Allee. Im direkten benachbarten Niedersächsischen Umland bestehen Lkw-Nachtfahrverbote ebenso, wie auf der nördlichen Kirchhuchtinger Landstraße. Verlagerungen ergeben sich auf die L337, die A1 und den Autobahnzubringer Hemelingen. Insgesamt wird die Zubringerfunktion zur B75 und damit deren verkehrliche Funktion beschnitten.

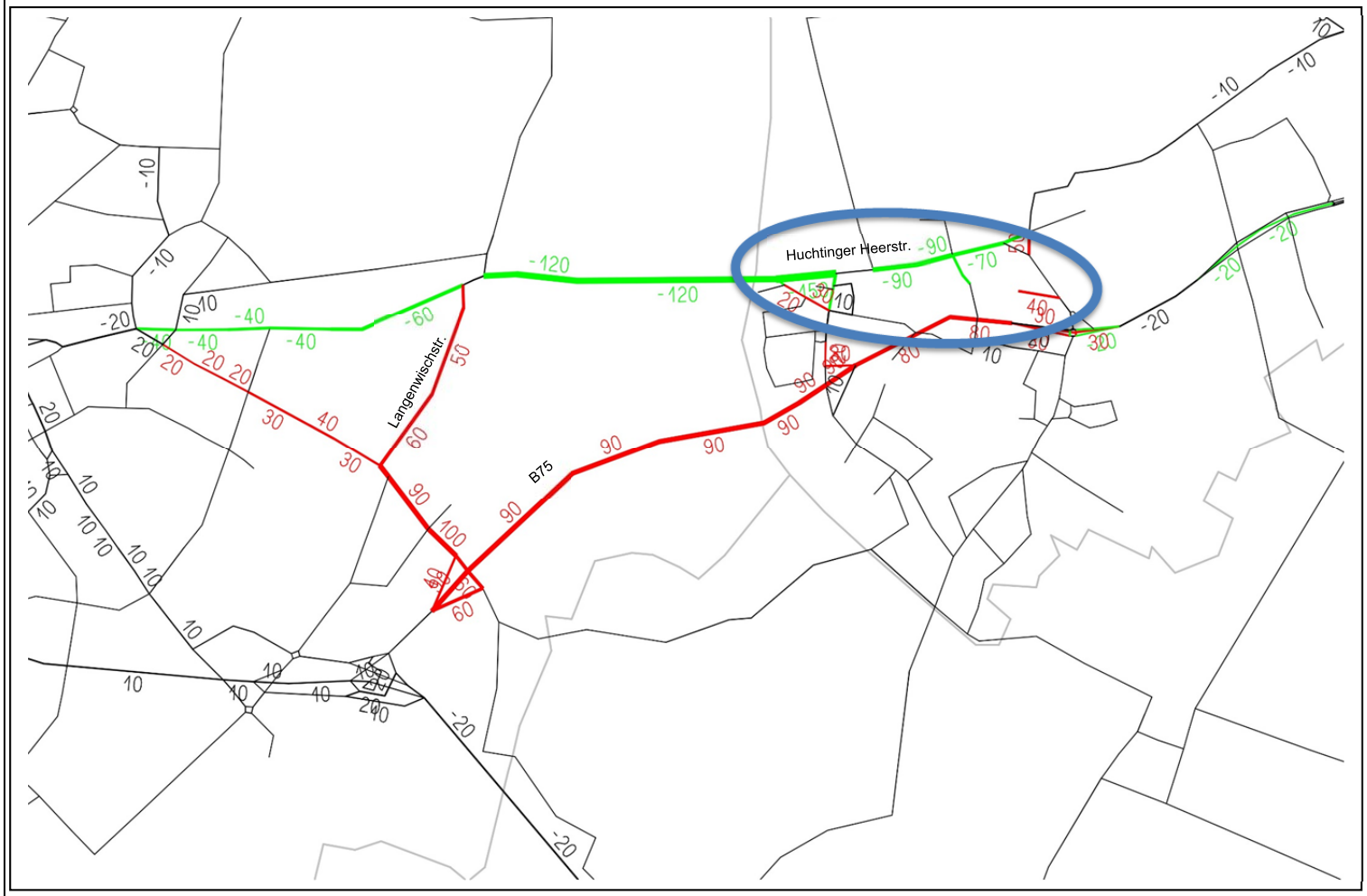
Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **fraglich**.



9. ***Herausnahme Huchtinger Heerstraße***

Die Herausnahme zeigt nicht ausschließlich lokale Wirkungen. Es kommt zu Verlagerungen auf die B75, die in den betroffenen Abschnitten als Kraftfahrtstraße nicht von allen Fahrzeugen befahren werden darf. Ebenfalls betroffen sind die Syker Straße und Langwischstraße.

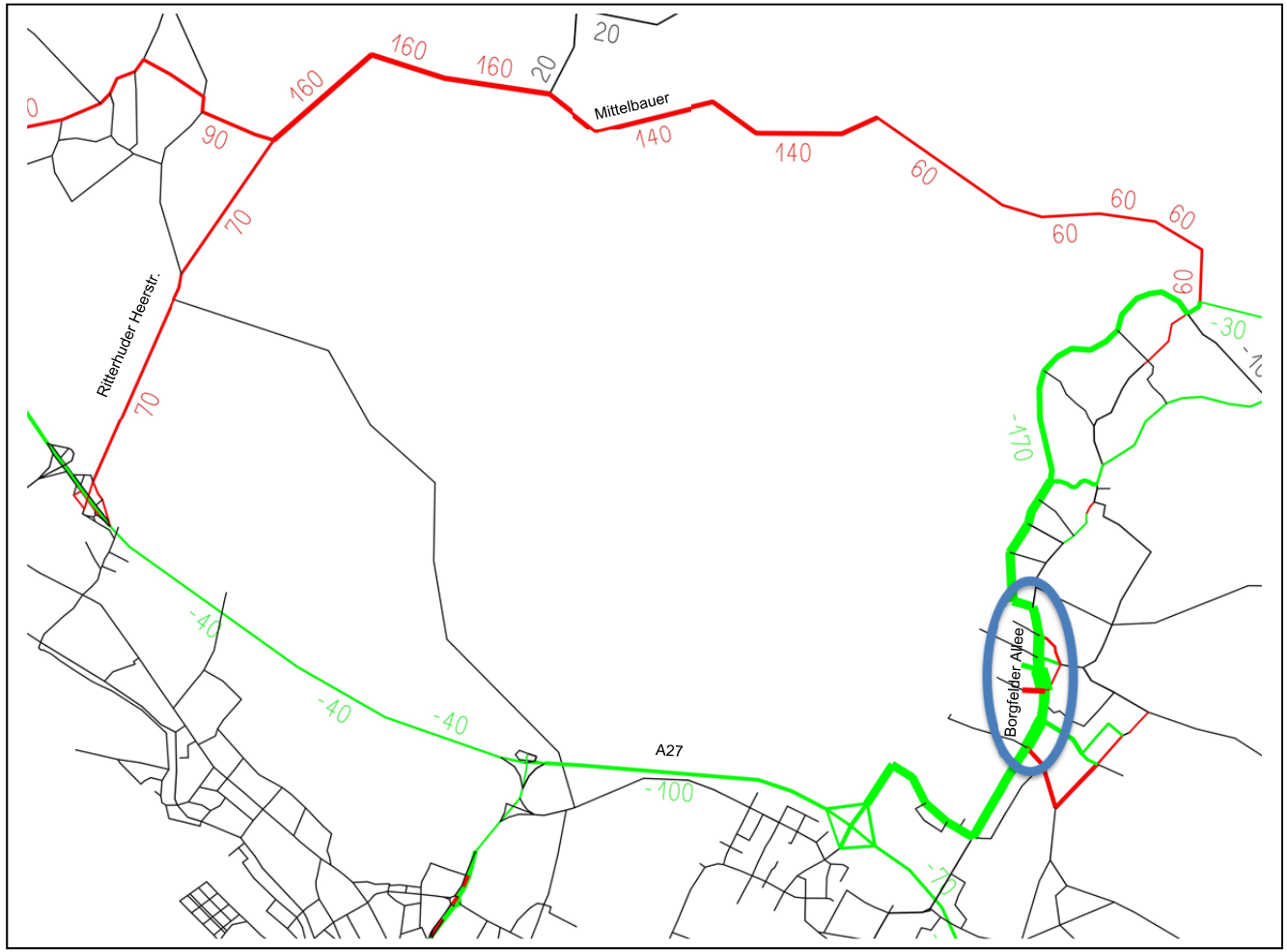
Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.



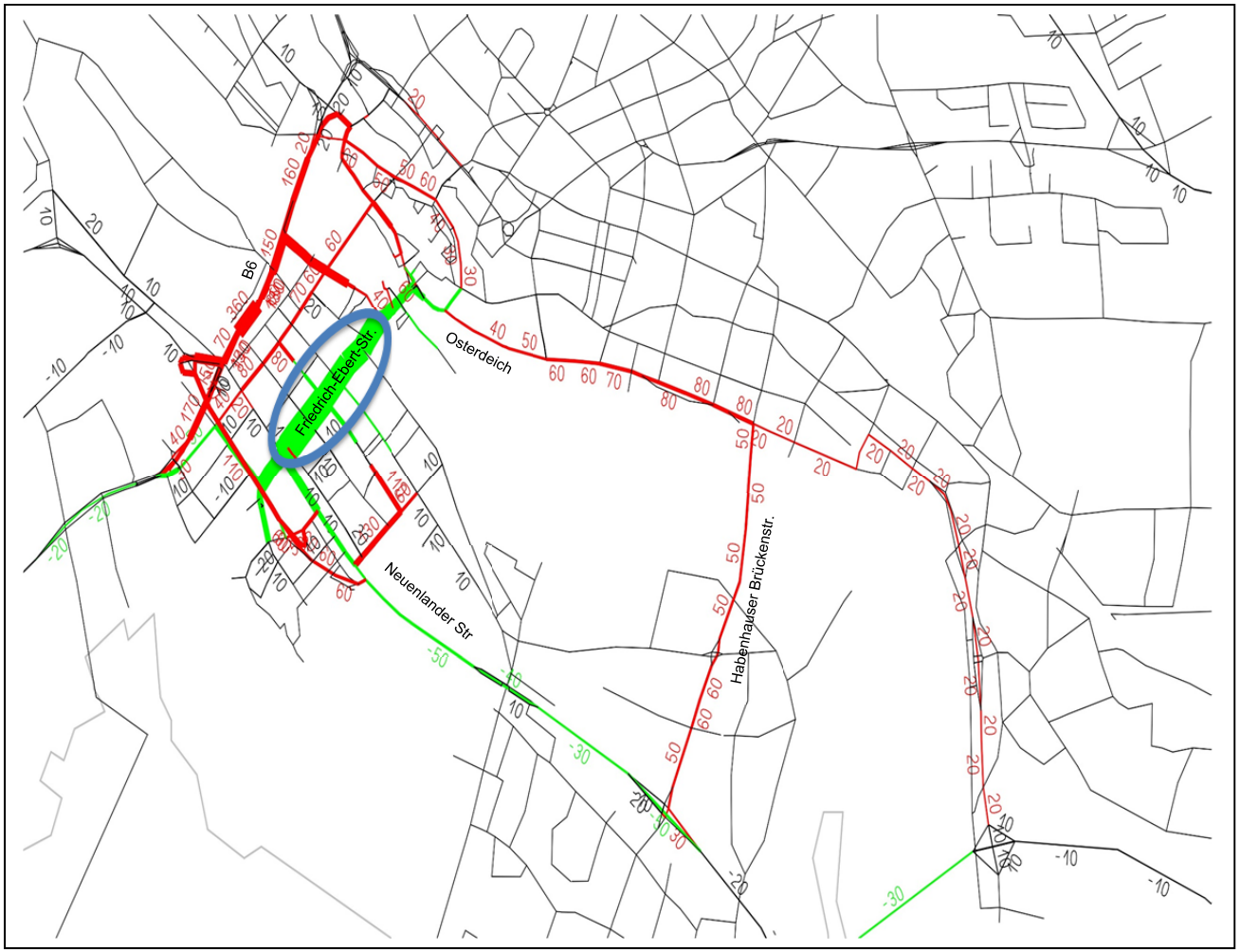
10. ***Herausnahme Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße***

Die Herausnahme dieser Strecke hat weitreichende Wirkungen vor allem mit Verlagerungen auf die L151 und K8. Im näheren Umfeld werden Verkehrs-verlagerungen auf Am Lehester Deich und Upper Borg verzeichnet, die nicht Bestandteil des Lkw-FN sind und dies baulich nicht leisten können. Es bestehen keine direkten Streckenalternativen mit entsprechender Netzfunktion.

Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.



11. Herausnahme Friedrich-Ebert-Straße

Der Herausnahme der Friedrich-Ebert-Straße zeigt weitreichende Wirkungen. Neben Verlagerungen auf die A281, B75 und A281, die als Autobahnen bzw. Kraftfahrstraße nicht von allen Fahrzeugen befahren werden dürfen, gibt es Verlagerungen auf u.a. Langemarckstraße, Kirchweg, Martinistraße und Am Wall, die nicht Bestandteil des Lkw-FN sind. Zunahmen sind auch auf dem Osterdeich und der Habenhauser Brückenstraße zu erwarten.

Die Herausnahme der Strecke ist aus verkehrlicher Sicht **nicht sinnvoll**.