

**Mitteilung des Senats vom 14. Juni 2005****Lkw-Führungsnetz**

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr hat den Entwurf für die Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes erarbeitet und der Deputation für Bau und Verkehr zu- geleitet.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat hierzu in ihrer Sitzung am 9. Juni 2005 den beigefügten Bericht erstatet und dem Senat übersandt.

Der Senat hat in seiner Sitzung am 14. Juni 2005 den folgenden Beschluss gefasst:

„Der Senat beschließt entsprechend der Vorlage des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr vom 9. Juni 2005 den Entwurf des Lkw-Führungsnetzes für das Ge- biet der Stadtgemeinde Bremen und seine Weiterleitung an die Stadtbürgerschaft.“

**Der Senat bittet die Stadtbürgerschaft, das Lkw-Führungsnetz (Stand 2005) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen zu beschließen.**

**Bericht der städtischen Deputation für Bau und Verkehr****Lkw-Führungsnetz (Stand 2005) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen****1. Verfahren**

Die Aktualisierung des Verkehrskonzepts „Lkw-Führungsnetz“ ist an keine speziellen gesetzlichen Vorgaben gebunden. Durch Rechtsprechung sind aber Mindestanforderungen festgelegt. Diesen Mindestanforderungen entsprechend wird das Verkehrskonzept in Anlehnung an das Bebauungsplanverfahren auf- gestellt.

Die an die Stadtgemeinde Bremen angrenzenden Städte und Gemeinden, die Beiräte, die Träger öffentlicher Belange, die mit Verkehrsfragen befassten Ver- bände, die Handelskammer Bremen, der Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen (LVVB) e. V. und große Straßengüter befördernde Unternehmen wur- den vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr angeschrieben und gebeten, ihre Stellungnahme zu den Ergebnissen der Aktualisierung und zum überar- beiteten Lkw-Führungsnetz für ihren jeweiligen Bereich bis zum 15. März 2005 abzugeben.

**Anregungen**

Anlässlich der Beteiligung der oben genannten Stellen sind Anregungen ein- gegangen.

Diese Anregungen sowie die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Depu- tation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

**2. Beschluss**

Die Deputation für Bau und Verkehr (S) bittet den Senat und die Stadtbür- gerschaft, das Lkw-Führungsnetzes (Stand 2005) für das Gebiet der Stadtge- meinde Bremen in Kenntnis der eingegangenen Anregungen und ihrer emp- fohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Jens Eckhoff  
(Vorsitzender)

Dr. Carsten Stieling  
(Sprecher)

**Anlage zum Bericht der städtischen Deputation für Bau und Verkehr (Anregungen)**

**Lkw-Führungsnetz  
für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen**

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

| <b>Anregungen</b>  | <b>Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:</b>  |
|--|---|
| <p><b>Senator für Wirtschaft und Häfen vom 15.2.:</b></p> <p>...dass die folgenden Anmerkungen aus unserer Sicht noch diskussionsbedürftig sind.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Herausnahme des Straßenzuges Martinistr./ Faulenstr./ Doventor darf keine Behinderung des Quell- und Zielverkehrs zur Folge haben. Dies schließt ein, dass es auf diesem Straßenzug zu keinen Durchfahrtsbeschränkungen, Rückbaumaßnahmen oder sonstigen Zuflussbeeinträchtigungen kommt.</li><li>2. Die Herausnahme des Waller-/ Osterfeuerberger Rings bedingt eine noch durchzuführende Baumaßnahme. Darum kann die Herausnahme erst dann erfolgen, wenn die Maßnahme durchgeführt ist. Ob eine ausreichende Leistungsfähigkeit sichergestellt ist, kann in der Kürze der Zeit nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden, zumal die Verkehrslenkung ebenfalls geändert werden soll.</li><li>3. Die erforderlichen Ausbaustandards für den Wirtschaftsverkehr müssen gewahrt bleiben.</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Wie die anderen Straßen in diesem Bereich, soll die Innenstadt durchquerender Verkehr durch die Ausweisung einer Zone, in der nur Ziel- und Quellverkehre stattfinden sollen, verhindert werden. Durchfahrtsbeschränkungen und Rückbaumaßnahmen sind nicht vorgesehen.</li><li>2. Die seinerzeit bei der Anbindung der Überseestadt genannten Voraussetzungen zur Herausnahme des Straßenzugs aus dem Lkw-Führungsnetz sind durch den Ausbau des Knotens Hanse-/Hafenrandstraße erfüllt bzw. werden durch die Signalisierung des Verteilerkreises Utbremen in 2005 erfüllt sein. Zudem ist der Waller Ring bereits umgebaut.</li><li>3. Die Ausbaustandards werden nicht geändert.</li></ol> |
| <p><b>Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales vom 14.2.:</b></p> <p>Grundsätzlich werden keine Änderungsvorschläge zu den vorgesehenen Aktualisierungen genannt Allerdings wird angemerkt, dass ein Abgleich der Veränderungen mit den Ergebnissen des Grobscreenings der</p>  | <p>Es ist richtig, dass die lufthygienische Situation in einzelnen Straßen ohne die Ergebnisse des Grobscreenings nicht abschließend beurteilt werden kann. Die Ausweisung der Innenstadtzone zielt jedoch auf die</p>  |

| Anregungen   | Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:   |
|--|---|
| <p>Luftreinhalteplanung sinnvoll wäre. Einzelne Bereiche sind aus lufthygienischer Sicht derzeit nicht abschließend zu beurteilen (z. B. Osterdeich, Hafenrandstraße). Eine frühzeitige Prüfung der Auswirkungen des modifizierten LKW-Führungsnetzes könnte verhindern, dass nachträgliche Einschränkungen erforderlich werden.</p>   | <p>Verhinderung von durchquerenden Verkehren ab. Es ist daher beabsichtigt, dass die Innenstadt querenden Lkw-Verkehre z. B. auf dem Osterdeich und der Hafenrandstraße durch diese Maßnahme abnehmen, da der Lkw-Verkehr auf das höherrangige Straßennetz verwiesen wird. Im übrigen steht die Ausweisung von Straßen im Lkw-Führungsnetz der Anordnung von Fahrverboten für besonders emissionsträchtige Lkw, falls diese im Rahmen der Luftreinhalteplanung erforderlich sein sollten, nicht entgegen, da es nicht das Ziel sein kann, den Lkw-Verkehr mit seinen Abgas- und Lärmbelastungen flächenhaft auf das Wohn- und Sammelstraßennetz Bremens zu verteilen.</p> |
| <p><b>Stadt Achim vom 15.2.:</b><br/>Aufgrund des bestehenden Nachtfahrverbots auf der Uphuser Heerstraße und der durchgehenden Wohnbebauung ist es erforderlich die Anschlussstelle Bremen Mahndorf/Achim-Uphusen als empfohlene Hauptverkehrsstraße aus dem Plan heraus zu nehmen.</p>   | <p>Das Lkw-Führungsnetz kann sich nur auf das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen erstrecken. Das auf dem Gebiet der Stadt Achim bestehende Nachtfahrverbot wurde zum Zwecke der Information der Lkw-Fahrer nachrichtlich in die Karte für Fahrer und Disponenten aufgenommen.</p>  |
| <p><b>Stadt Delmenhorst vom 8.3.:</b><br/>Die für den Lkw-Verkehr empfohlenen Routen aus Richtung Neustadt, Woltmershausen und Rablinghausen werden sowohl über die Stromer Landstraße als auch über die Bremer Heerstraße nach Delmenhorst geführt. Wenn in dem Lkw-Führungsnetz ausdrücklich diese Routen empfohlen werden, führt dies zu einer unerwünschten Erhöhung des Lkw-Aufkommens im Stadtgebiet Delmenhorsts. Es kann lediglich die Aufnahme der B75 aus Delmenhorster Sicht akzeptiert werden.</p> | <p>Die Führung über die Stromer Landstraße beinhaltet auch die Anbindung in Richtung Norden nach Brake und Nordenham. Der Hinweis "Delmenhorst" auf der Karte für Fahrer und Disponenten wird entsprechend geändert. Die Ausweisung des Straßenzuges Warturmer Heerstraße/Wardamm/Huchtinger Heerstraße in Richtung Delmenhorst ist für den Stadtteil- übergreifenden Verkehr unverzichtbar.</p>  |
| <p><b>Gemeinde Ritterhude vom 8.3.:</b><br/>Es wird angeregt, die Ritterhuder Heerstraße aus dem Lkw-Führungsnetz heraus zu nehmen, weil sie im weiteren Verlauf durch den Ortskern zur B74 führt und mehr Verkehr befürchtet wird. Aus Sicht Ritterhudes kann nur eine Führung über die B74 befürwortet werden.</p>   | <p>Die Ritterhuder Heerstraße ab Anschlussstelle Bremen-Industriehäfen in Richtung Norden ist die Verbindung nach Ritterhude und Worpswede. Wenn auf die Ausweisung verzichtet wird, sind die Orte nur über die A27 und B74 mit z. T. großen Umwegfahrten und Zeitverlusten erreichbar. Deshalb kann auf die Ausweisung nicht verzichtet werden.</p>  |

**Anregungen****Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:****Handelskammer Bremen vom 10.3.:**

1. Für den Fall einer Sperrung des Hemelinger Tunnels ist zur Sicherung der Erreichbarkeit des Sebaldsbrücker DaimlerChrysler-Werkes eine Ausweichroute möglichst dynamisch auszuschildern. Aus Sicht der HK eignet sich der Brüggeweg für eine solche Ausweichroute weit besser als die zur Zeit ausgewiesene Strecke über die Malerstraße und die höhenproblematische Unterführung Hastedter/Sebaldsbrücker Heerstraße. Dies umso mehr, da ja gerade dieser Abschnitt aus dem Netz entfernt wird.
2. Im Falle des Zuges Martinistraße/ Faulenstraße/Doventor erkennt die HK keine wirkliche Handlungsnotwendigkeit, zumal diese Wege gut ausgebaut sind. Da hier andererseits überwiegend Quell- und Zielverkehre in/aus Richtung Innenstadt berührt werden, deren Abläufe (und davon geht sie aus) ohnehin nicht behindert werden, ist sie bereit, diese Maßnahme zu akzeptieren. Allerdings weist sie darauf hin, dass es unschlüssig erscheint, in Höhe Malerstraße stadteinwärtigen Verkehren den Hastedter Osterdeich und nicht die Stresemannstraße als Innenstadtzuewegung anzuzeigen.
3. Die Herausnahme des Osterfeuerberger Ringes ist für die Handelskammer lediglich dann nachvollziehbar, wenn zeitgleich die leistungssteigernde Umgestaltung des heutigen Utbremer Kreisels und die verbesserte Abfahrt von der BAB 27 in Richtung Überseestadt abschließend realisiert werden.
4. Im Bremer Osten vermisst die HK die Hereinnahme der Elisabeth-Selbert-Straße (Funkschneisenstrasse) in das Führungsnetz, weist die Straße doch eindeutig einen vernetzenden Charakter auch für den Wirtschaftsverkehr auf.
5. Unter der Rubrik **Weiterentwicklung** werden Ziele genannt, die von der Handelskammer geteilt werden. Jedoch sieht sie die sehr weit gehende Sonderzonenausweisung der Innenstadt kritisch. Keinesfalls darf es etwa in den Bereichen Dobbenweg/ Rembertikreisel/Breitenweg (einschl. Hochstraße), sowie der Altstadtquerungen (Herdentor, Doventor, Bürgermeister-Smidt-Straße, Martinistraße) zu

1. Auf die Ausweichroute im Fall der sehr seltenen Sperrung des Hemelinger Tunnels wird der Kraftfahrer vor dem Bremer Kreuz (aus Richtung Hamburg und Hannover) und vor der Anschlussstelle Bremen-Hemeligen (aus Richtung Osnabrück) hingewiesen. Es werden Prismenwender installiert. Im Falle der Tunnelsperrung wird der Verkehr zur Abfahrt Bremen-Sebaldsbrück geführt.
2. Die Änderung der Wegweisung an der Malerstr. über den Hastedter Osterdeich erfolgt vor allem zur Immissionsentlastung des Knotens Bismarckstr./Schwachhauser Heerstraße.  
  
3. Ein Verbleiben des Osterfeuerberger Rings im Lkw-Führungsnetz ohne den Waller Ring ist nicht sinnvoll, da sonst ein Netzschluss nicht mehr gegeben ist. Die Umgestaltung des Utbremer Kreisels ist für 2005 vorgesehen. Der Umbau des Zubringers Überseestadt wird voraussichtlich in 2006 erfolgen.
4. Der Vorschlag zur Aufnahme in das "gelbe Netz" der wichtigen Straßen für den Ziel- und Quellverkehr in die Karte für Fahrer und Disponenten wird übernommen.
5. Mit der Ausweisung der Innenstadtzone im Lkw-Führungsnetz wird das Ziel verfolgt, diese mittelfristig vom durchquerenden Verkehr freizuhalten, um die Aufenthaltsqualität des für die Wirtschaftskraft Bremens sehr wichtigen oberzentralen Einkaufsbereichs zu erhöhen, einen Beitrag zur Reduzierung der zu hohen Schadstoffimmissionen im Bereich der Kreuzung

**Anregungen****Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende  
Stellungnahme ab:**

Restriktionen, Zuflussbeschränkungen oder Rückbaumaßnahmen kommen. Die Handelskammer geht im Weiteren davon aus, dass die beschriebene Weiterentwicklung lediglich auf Fahrempfehlungen für reine überörtliche Durchgangsverkehre abzielt. Zu den nicht einzuschränkenden innerörtlichen Wirtschaftsverkehren zählen im Abschnitt Hochstraße Breitenweg – Schwachhauser Heerstraße - Kurfürstenallee aus ihrer Sicht auch die dort noch stattfindenden Transporte zwischen den Gewerbearealen GVZ/Neustädter Hafen, Überseestadt und dem DaimlerChrysler-Werk in Sebaldsbrück. Erst mit voller verkehrlicher Nutzbarkeit der A 281 parallel zur Neuenlander Straße werden sich diese Werksversorgungsverkehre vermindern.

6. Weiteres Ziel war zudem, eine Rechtssicherheit für Stadt, Anlieger und Unternehmen hinsichtlich hinnehmbarer Beeinträchtigungen zu schaffen. Dies ist über Jahre hinaus zum Vorteil aller gelungen.
7. Die Netzkarte des Lkw-Führungsnetzes wurde in großer Auflage an ansässige Spediteure und Transportunternehmer verteilt und findet in der Branche ein überwiegend positives Echo. Die Stadt ist aus Sicht der Handelskammer jedoch auch verpflichtet, nicht nur das Kartenmaterial regelmäßig zu aktualisieren und den Gegebenheiten anzupassen, sondern auch die Verkehrswege, die vom Güterverkehr vorrangig genutzt werden sollen, entsprechend auszubauen bzw. in einem guten Ausbauzustand zu erhalten. Darüber hinaus muss sie weitere Restriktionen auf den ausgewiesenen Trassen verhindern und die noch bestehenden Lücken im Netz schließen.

Dobbenweg/ Bismarckstr./Schwachhauser Heerstr. zu leisten und die Belastung für die betroffene Bevölkerung zu minimieren. Es sind keine Zuflussbeschränkungen oder Rückbauten auf der Grundlage des Lkw-Führungsnetzes vorgesehen. Jedoch soll der die Innenstadtzone durchquerende Lkw-Verkehr verhindert werden.

6. Dies ist nach wie vor Ziel des Lkw-Führungsnetzes.
7. Die Herausgabe der überarbeiteten Karte für Fahrer und Disponenten ist vorgesehen. Darüber hinaus soll das Lkw-Führungsnetz im Internet dargestellt werden. Die Straßen des Führungsnetzes genießen nach wie vor Priorität bei der Sanierung. Eine entsprechende Liste der in Frage kommenden Maßnahmen hat die Deputation für Bau und Verkehr Ende 2004 mit der Vorlage 16/196 S zur Kenntnis genommen.

|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>Anregungen</b> | <b>Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:</b> |
|-------------------|--|

|  |   |
|--|---|
| <p><b><i>DaimlerChrysler vom 14.3.:</i></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zur Sicherung der Produktionsversorgung benötigt DC zu jeder Fahrtstrecke zwischen Lieferanten- bzw. Logistikstandort und Werk eine Ausweichroute, über die die Transporte bei Störungen auf der Hauptroute umgeleitet werden können. Für die Transporte zwischen GVZ und Werk verläuft die Ausweichstrecke zur Neuenlander Str. über Ludwig-Roselius-Allee, Vahrer Str., Kurfürstenallee, Schwachhauser Heerstr., Rembertiring, Breitenweg, Oldenburger Str., Senator-Apelt-Str. Eine Neuausrichtung dieser Transportrouten ist erst mit Fertigstellung der BAB A281 möglich. Aus diesem Grund muss die Schwachhauser Heerstr. als LKW-Durchgangsstraße mindestens bis zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehen.</li> <li>2. Des weiteren halten wir die Aufnahme der Elisabeth-Selbert-Str. als neue Anbindung des Gewerbegebietes Funkschneise sowie der Stichstraße zur Anbindung des Ausbesserungswerkes der DB in das gelbe Netz für notwendig.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Nutzung von Ausweichrouten muss sich bei schwerwiegenden Störungen auf der Hauptroute (z. B. als Folge von Unfällen) beschränken.</li> <li>2. Der Vorschlag zur Aufnahme in das "gelbe Netz" der wichtigen Straßen für den Ziel- und Quellverkehr in der Karte für Fahrer und Disponenten wird übernommen.</li> </ol> |
| <p><b><i>Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen vom 14.3.:</i></b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das vor Jahren gemeinsam erarbeitete Lkw-Führungsnetz hat sich nach Einschätzung des LV als hilfreiches Instrument einer sinnvollen Verkehrsführung für den Lkw-Verkehr erwiesen. Die Erreichbarkeit der wichtigsten Gewerbebestände war immer gegeben, und die Ausnahmen für die Quell- und Zielverkehre haben nicht zu erwähnenswerten Problemen geführt.<br/>Der LV begrüßt, dass in überschaubaren Abständen Gespräche mit den Beteiligten Organisationen geführt und neue Erkenntnisse mit der Zustimmung aller Beteiligten in das Netz aufgenommen und eingearbeitet werden. Allerdings muss Klarheit darüber bestehen, dass die bisher vereinbarte und auch weitestgehend eingehaltene Rechtssicherheit für Stadt, Anlieger und Transportunternehmen bezüglich hinnehmbarer Beeinträchtigungen auch weiterhin Bestand hat.</li> <li>2. Der Landesverband schließt sich im übrigen weitgehend den</li> </ol>                          | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Gewährleistung der Rechtssicherheit ist nach wie vor Ziel des Lkw-Führungsnetzes.</li> <li>2. Die Änderung der Wegweisung an der Malerstr. über den Hastedter</li> </ol>  |

**Anregungen****Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende  
Stellungnahme ab:**

Ausführungen der Handelskammer an. In der Änderung der Wegweisung in Richtung Hastedter Osterdeich statt Stresemann-/Bismarckstr. hat er jedoch eine andere Auffassung, da er die Meinung vertritt, dass die Probleme an der Kreuzung Bismarckstr./Schwachhauser Heerstr./Dobbenweg nicht in erster Linie vom Lkw verursacht werden. Insofern lehnt er die Wegweisung über den Hastedter Osterdeich ab.

3. Im Falle der Planung hinsichtlich der Martinistraße-Faulenstraße und Doventor schließt sich der LV ebenfalls der Meinung der Handelskammer an. Allerdings würde der LV gerne erfahren, wie Bremen sich die Anbindung der Überseestadt in Bezug auf den Lkw vorstellt. Das gilt ebenso für die Frage der Herausnahme des Osterfeuerberger Rings. Dort muss ja zunächst der Umbau des Kreisels vollzogen werden.
4. Wenn sich der Landesverband Verkehrsgewerbe in Vorgesprächen bereit erklärt hat, der Herausnahme der Schwachhauser Heerstraße zuzustimmen, dann nur unter der Voraussetzung, dass eine Befahrbarkeit weiterhin in keiner Weise durch Verbote eingeschränkt wird.
5. Das gilt gleichermaßen für den Straßenzug Rembertikreisel/Breitenweg und Hochstraße in Richtung Süden. Es steht fest, dass die Zulieferverkehre von Roland-Umschlag durch Direktlieferung in das Werk DC abgelöst worden sind. Was jetzt noch an innerstädtischem

Osterdeich erfolgt zur Immissionsentlastung des Knotens Bismarckstr./Schwachhauser Heerstraße. Siehe auch Stellungnahme zu 2. der Handelskammer.

3. Mit der Ausweisung der Innenstadtzone im Lkw-Führungsnetz wird das Ziel verfolgt, diese mittelfristig vom durchquerenden Verkehr freizuhalten, um die Aufenthaltsqualität des für die Wirtschaftskraft Bremens sehr wichtigen oberzentralen Einkaufsbereichs zu erhöhen, einen Beitrag zur Reduzierung der zu hohen Schadstoffimmissionen im Bereich der Kreuzung Dobbenweg/Bismarckstr./Schwachhauser Heerstr. zu leisten und die Belastung für die betroffene Bevölkerung zu minimieren. Es sind keine Zuflussbeschränkungen oder Rückbauten auf der Grundlage des Lkw-Führungsnetzes vorgesehen. Jedoch soll der die Innenstadtzone durchquerende Lkw-Verkehr verhindert werden. Die Straßenanbindung der Überseestadt stellt in Zukunft eine wichtige Straße für den Ziel- und Quellverkehr dar. Der Umbau des Zubringers Überseestadt wird voraussichtlich in 2006 erfolgen. Ein Verbleiben des Osterfeuerberger Rings im Lkw-Führungsnetz ohne den Waller Ring ist nicht sinnvoll, da sonst ein Netzschluss nicht mehr gegeben ist. Die Umgestaltung des Utbremer Kreisels ist für 2005 vorgesehen.
4. Verkehrsbeschränkungen sind z. Zt. auf der Grundlage des Lkw-Führungsnetzes nicht vorgesehen.
5. Der Innenstadtbereich soll vom Lkw-querenden Verkehr frei gehalten werden. Die Coffein-Compagnie muss künftig vom Roland-Umschlag über den Hemelinger Tunnel, BAB A1, Arster Zubringer und Neuenlander Str. angefahren werden.

| Anregungen   | Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:   |
|--|---|
| <p>Lkw-Verkehr über die Hochstraße, Rembertikreisel, Schwachhauser Heerstraße und Kurfürstenallee geht, ist zumeist Zielverkehr zur Coffein-Compagnie an der Sebaldsbrücker Heerstraße, die auf der anderen Seite dann nur über die Schiene Bismarckstraße/ Stresemannstraße/Sebaldsbrück (Einschränkung Tunnelhöhe!) oder Hastedter Osterdeich/Hemeligen erreichbar ist.</p>  |   |
| <p><b>Verkehrsausschuss des Beirats Burglesum vom 3.3.:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es wird gefordert, den Straßenzug durch Burglesum – Bremerhavener Heerstraße, Bremer Heerstraße, Burger Heerstraße, Grambker Heerstraße bis zur Einmündung Auf den Delben, aus dem LKW-Führungsnetz herauszunehmen.<br/>Dem Verkehrsausschuss ist klar, dass der vorgenannte Straßenzug nicht "LKW-frei" gehalten werden kann.<br/>Es ist aber nicht nachzuvollziehen, weshalb diese innerörtlichen Straßen "<b>empfohlene Hauptverkehrsstraßen</b>" in einem LKW-Führungsnetz sind, der LKW-Fahrer also direkt auf diese innerörtlichen Straßen gelenkt wird. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass im Falle einer Vollsperrung der A 27, A 281, A 270 das Umleitungsnetz mit der entsprechenden Beschilderung (blau) ständig vorhanden ist.</li> <li>2. Der Ausschuss erinnert an die Planung zur A 281. Den Burger / Grambker Bürgern ist bei der Vorstellung der Planungsunterlagen zugesagt worden, dass nach Fertigstellung dieser Autobahn der Ortskern Burg-Grambke von überörtlichen Verkehren freigehalten wird und der gesamte Heerstraßenzug – ab Bremerhavener Heerstraße, beginnend ab Verkehrsknoten Bremen-Nord – zurückgebaut werden soll.</li> <li>3. Hinzu kommen die erheblichen Klagen der Bürger der Straßen Bremerhavener- bis Grambker Heerstraße, die eine nochmalige Zunahme des LKW-Verkehrs seit Einführung der Maut-Gebühr registrieren.</li> <li>4. Als Alternative wird vorgeschlagen, den geführten LKW-Verkehr (nicht den Ziel- oder Quellverkehr) ab Auf den Delben / Grambker</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Straßenzug bleibt Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, da dieser – vornehmlich für innerörtliche Lkw-Verkehre – die einzige alternative Route zur BAB 27 und direkte Verbindung für den Stadtteil übergreifenden Verkehr zwischen Burglesum und Gröpelingen darstellt. Zudem ist die Nutzung der A27 nicht für alle Kfz zugelassen und die Strecke ist offizielle Umleitungsroute für die Autobahn.</li> <li>2. Über Maßnahmen im Ortskern Burg-Gramke ist bei der Fertigstellung des 4. Bauabschnitts der A281 zu entscheiden.</li> <li>3. Ob und in welchem Ausmaß Verkehre durch die Lkw-Maut auftreten, wird z. Zt. untersucht. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Einführung der Maut erst knapp 4 Monate zurückliegt und daher v. a. im lokalen und regionalen Verkehr eingesetzte Fahrzeuge z. T. nicht mit Mauterfassungsgeräten ausgerüstet sind. Zudem wird die A27 z. Zt. auf 6 Spuren ausgebaut, sodass Zeitvorteile bei Benutzung der BAB relativ gering sind.</li> <li>4. Oslebshauer Heerstr. und Ritterhuder Heerstr. sind nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, die Riedemannstr. hat den Charakter einer Sammelstraße. Zudem wäre bei Umsetzung des</li> </ol> |

| Anregungen   | Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:   |
|--|---|
| <p>Heerstraße, Oslebshauer Heerstraße, Ritterhuder Heerstraße, Anschlussstelle Gröpelingen auf die A 27 zu leiten. Ergänzend kann der Verkehr ab Auf den Delben über Hafenrandstraße, Riedemannstraße, Oslebshauer Heerstraße und weiter wie zuvor beschrieben geführt werden.</p> <p>5. Für den Straßenzug Bremerhavener bis Grambker Heerstr., Einmündung auf den Delben wird ein Nachtfahrverbot für Lkw ab 7,5 t von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr gefordert.</p>  | <p>Vorschlags der Zeit- und Wegeaufwand für den innerörtlichen Lkw-Verkehr wesentlich größer.</p> <p>5. Straßen des Lkw-Führungsnetzes sind von Beschränkungen ausgenommen.</p>   |
| <p><b>Beirat Obervieland vom 15.3.:</b><br/>Insbesondere begrüßt der Beirat die geplante Wegweisung auf der Autobahn 1 aus Richtung Osnabrück zur Anschlussstelle Arsten.</p>  | <p>Die Wegweisung an den Anschlussstellen Bremen-Arsten und Bremen/Brinkum wird geändert.</p>   |
| <p><b>Beirat Osterholz vom 28.2.und 10.5:</b><br/>Der Beirat ist der einhelligen Meinung, dass die Vorwegweiser an der Elisabeth-Selbert-Str. und Herrmann-Koenen-Str. an diesem Verkehrsmehraufkommen maßgeblichen Anteil haben. An beiden Strassen wird explizit auf die BAB A 27, abführend über die Osterholzer Heerstr., hingewiesen. Der Beirat fordert den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr auf, als erste Maßnahme zur Verkehrsminderung auf der Osterholzer Heerstr., dafür Sorge zu tragen, dass an den o.g. Strassen die bestehende Verkehrsbeschilderung aufgehoben und durch eine neue Beschilderung ersetzt wird (notfalls Zwangsführung). Diese neue Beschilderung ist so auszuführen, dass der LKW - Verkehr in Richtung BAB 1 und BAB 27 über den Hemelinger Tunnel abgeführt wird, Außerdem besteht der Beirat auf seiner Forderung, dass für den Heerstr.-Abschnitt zwischen Elisabeth-Selbert-Str. und Hans-Bredow-Str. ein Nachtfahrverbot für Lkws durchgesetzt und eine festinstallierte Geschwindigkeitskontrolle installiert wird.</p> | <p>Straßen des Lkw-Führungsnetzes sind von Beschränkungen ausgenommen.<br/>Die aus dem Gewerbegebiet Bremer Kreuz erfolgende produktionssynchrone Versorgung des DaimlerChrysler Werkes bedingt eine auch nächtliche LKW-Nutzung der Osterholzer Heerstraße. Fahrzeugbedingt ist eine Umleitung dieser Transporte über das Bremer Kreuz nicht möglich. Beschränkungen auf dieser Verkehrsachse, wie z. B. eine nächtliche Tonnenbegrenzung, würden zu einer Einschränkung der Betriebsnutzungszeit und damit der Wettbewerbsfähigkeit des Werkes führen.<br/>Zwischen den Erhebungsstellen Hans-Bredow-Str. und Hermann-Koenen-Str. wurden am 15./16.2.05 zwischen 22.00 und 06.00 Uhr 26 Lkw <math>\geq 7,5</math> t einschließlich Bussen gezählt, zwischen Elisabeth-Selbert-Str. und Hermann-Koenen-Str. wurden in der gleichen Zählung 13 Lkw gezählt. Zwischen der Osterholzer Heerstr. (östlich des Knotens mit Hans-Bredow-Str./Otto-Brenner-Allee und der Hermann-Koenen-Str. verkehrten 4 Fahrzeuge. Auf Basis der aktuellen Verkehrszählung vom 15./16.2.2005 ergeben sich insgesamt für den Referenzquerschnitt Sebaldsbrücker Heerstraße (östlich der Hermann-Koenen-Straße) eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von ca. 15.700 Kfz/24h und ein Anteil der Lkw &gt; 2,8 t von ca. 5,8 % (p-Anteil).<br/>Hierdurch ergibt sich ein signifikanter Rückgang der p-Anteile aus dem</p> |

| Anregungen   | Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:   |
|--|---|
|  | <p>Jahre 1998: 7,6 % bei einer nahezu gleichbleibenden Gesamtverkehrsbelastung von 15.800 Kfz/24 h in diesem Abschnitt. Dieser Rückgang der Lkw-Belastung ist auf die Inbetriebnahme des Hemelinger Tunnels zurückzuführen.</p> <p>Aufgrund der Anwohnerbeschwerden wurden von der Polizei Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, die kein über anderen Hauptverkehrsstraßen liegendes Niveau gezeigt haben. Eine festinstallierte Geschwindigkeitskontrolle scheidet auch aus, weil die Osterholzer Heerstr. keinen Unfallschwerpunkt darstellt.</p> |
| <p><b>Beirat Schwachhausen vom 17.3 :</b><br/>Sofortige Herausnahme der Schwachhauser Heerstraße aus dem Lkw-Führungsnetz und nicht die Fertigstellung des Ausbaus der Schwachhauser Heerstraße zwischen Hollerallee und Concordiatunnel abwarten.</p> | <p>Die Herausnahme der Schwachhauser Heerstraße aus dem Lkw-Führungsnetz ist erst nach Abschluss des Umbaus zu entscheiden. Zur Entlastung der Schwachhauser Heerstraße wird die Centrumswegweisung auf der A27 nur über die AS Bremen-Überseestadt geführt. Eine Überarbeitung des Lkw-Führungsnetzes ist spätestens nach Fertigstellung des 2. BA der A281 notwendig.</p>   |

**Anregungen****Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:*****Bürgerinitiative Kirchbachstr. |Barbara Lange vom 17.1.:***

Durch die beabsichtigte Sperrung der Innenstadtzone für den durchquerenden Verkehr wird die Kirchbachstr. als erste Querverbindung vor diesem Bereich als gleichfalls schutzwürdige Zone mit zusätzlichem Lkw-Verkehr belastet. Es wird daher gefordert, die Kirchbachstr. dem Innenstadtbereich zuzuordnen, der vom Lkw-Verkehr freigehalten werden soll. Dies entspricht auch dem Beschluss der Bremischen Bürgerschaft vom 9.11.2004, wonach der Straßenzug Kurfürstenallee bis Rembertikreisel unmittelbar nach dem Ausbau der Schwachhauser Heerstr. aus dem Lkw-Führungsnetz genommen werden soll. Dies hat zur Folge, dass die Kirchbachstr. nördlich ohne Anbindung an die BAB A27 ist und ihre Funktion im Lkw-Führungsnetz verliert.

Mit der Ausweisung der Innenstadtzone im Lkw-Führungsnetz wird das Ziel verfolgt, diese mittelfristig vom durchquerenden Verkehr freizuhalten, um die Aufenthaltsqualität des für die Wirtschaftskraft Bremens sehr wichtigen oberzentralen Einkaufsbereichs zu erhöhen, einen Beitrag zur Reduzierung der zu hohen Schadstoffimmissionen im Bereich der Kreuzung Dobbenweg/ Bismarckstr./Schwachhauser Heerstr. zu leisten und die Belastung für die betroffene Bevölkerung zu minimieren.

Die Anlieferung zur Innenstadt macht allerdings den größten Teil des Lkw-Verkehrsaufkommens aus. Durch die Änderung der Wegweisung vom Autobahnzubringer Vahr auf die Abfahrt Überseestadt, die bereits umgesetzt wird, soll der weiträumige Anlieferverkehr und der durchquerende Verkehr auf den Freihafenzubringer gelenkt werden. Der leistungssteigernde Umbau des Utbremer Kreisels soll in 2005 umgesetzt sein, sodass diese Route in Richtung Innenstadt – auch für Verkehre vom Bremer Kreuz – dann wesentlich attraktiver als bisher ist. Hierzu wird ebenfalls die neue Zu- und Abfahrt von der Stephanibrücke am Doventor beitragen, die mit der Verbindung in die Überseestadt 2006 fertiggestellt sein soll.

Aufgrund dieser Maßnahmen und des großen längen- und vor allem zeitaufwändigen Umwegs der Route über Kirchbachstraße, Georg-Bitter-Straße und Osterdeich in die Innenstadt wird nicht davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastungen in der Kirchbachstraße ansteigen werden. Mit der Fertigstellung des 2. Bauabschnitts der A281 zwischen Neuenlander Ring und B75/ Oldenburger Straße in 2007 wird die Innenstadtzufahrt von Süden her attraktiver. Auch ein Teil der Verkehre vom Bremer Kreuz wird dann diese Route wählen. Falls es nach Realisierung dieser Projekte zu Problemen in der Kirchbachstr. kommt, werden Maßnahmen zu prüfen sein.

## Begründung zum Lkw-Führungsnetz (Stand 2005) für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen

### A) Lage und Abgrenzung

Das Plangebiet umfasst das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen, mit Ausnahme des stadtbremischen Überseehafengebiets in Bremerhaven, und bezieht sich auf alle Straßen.

### B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes

#### 1. Bisherige Entwicklung und gegenwärtiger Zustand

Der größte Teil des Güterverkehrs in Bremen wird mit Lkw abgewickelt. Ohne den Straßengüterverkehr wäre die Funktionsfähigkeit und Wirtschaftskraft Bremens nicht zu gewährleisten.

Andererseits trägt der Lkw-Verkehr maßgeblich zu straßenverkehrsbedingten Belastungen bei. In besonders hohem Maß gilt dies für die Problembereiche Lärm, Abgase und Erschütterungen.

Wegen der zu erwartenden Zunahme des Straßengüterverkehrs als Folge des europäischen Binnenmarkts werden die Belastungen nicht abnehmen. Die im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts vorgenommenen Abschätzungen haben ergeben, dass sich die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2010 unter der Annahme des Ziels 1 bei Annahme gleichbleibender Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen um ca. 47 % und des Ziels 2 bei Annahme steigender Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen um ca. 58 % gegenüber 1990 erhöhen. Ein Großteil der Erhöhung wird durch die Verdoppelung des Verkehrs durch Bremen auf den BAB A 1 und A 27 bedingt sein.

Durch die Reduzierung der fahrzeugbezogenen Lärm- und Abgasgrenzwerte wird die Gesamtbelastung voraussichtlich auf heutigem Niveau verbleiben.

Durch die Stadtbürgerschaft wurde am 18. Mai 1999 (Drs. 14/856 S) das aktualisierte „Lkw-Führungsnetz für die Stadtgemeinde Bremen“ als Verkehrskonzept beschlossen, das

- die für den notwendigen Lkw-Verkehr von Verkehrsbeschränkungen freizuhaltenden Lkw-Routen und
- die für etwaige Verkehrsbeschränkungen für den Lkw-Verkehr in Betracht kommenden Straßen festlegte.

Ziel des Lkw-Führungsnetzes war und ist es, ein Mindeststraßennetz zu definieren, das die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, d. h. eine Anfahrt ohne größere Umwege oder Zeitverluste gewährleistet und in der Gesamtbilanz die Belastungen für die betroffene Bevölkerung an Verkehrsstraßen minimiert. Das Lkw-Führungsnetz soll dazu beitragen, dass in Zukunft Planungssicherheit für die Wirtschaft gegenüber Einschränkungen im Hauptstraßennetz besteht.

Durch die Beschlussfassung wurde das Verkehrskonzept Grundlage straßenverkehrsbehördlicher Entscheidungen nach Maßgabe von § 45 StVO.

Die oben genannten Ziele wurden bisher im Hinblick auf die Rechtssicherheit erreicht. Es sind zwar einzelne neue Anträge mit dem Ziel von Beschränkungen des Lkw-Verkehrs auf Straßen des Lkw-Führungsnetzes eingegangen, aber keine Klagen bei den Verwaltungsgerichten anhängig.

#### 2. Ziele und Erforderlichkeit einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes

Aufgrund neuerer Entwicklungen ist eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes vorgesehen.

Die Aktualisierung ist notwendig, da inzwischen Neubaumaßnahmen realisiert wurden, wodurch sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf

das Lkw-Führungsnetz geändert hat. Bei der Bennisenstraße hat sich zudem in der Praxis herausgestellt, dass diese nicht oder nur in geringem Maße vom stadtteilübergreifenden Durchgangsverkehr genutzt wird und daher aus dem Lkw-Führungsnetz herausgenommen werden kann. Als Weiterentwicklung des Ziels des Lkw-Führungsnetzes, den Durchgangsverkehr auf leistungsfähige Straßen zu konzentrieren, die Belastung für die betroffene Bevölkerung zu minimieren, die Aufenthaltsqualität des oberzentralen Einkaufsbereichs zu erhöhen und einen Beitrag zur Reduzierung der zu hohen Schadstoffmissionen im Bereich des Knotens Dobbenweg/Bismarckstraße/Schwachhauser Heerstraße zu leisten, soll der die Innenstadt und angrenzende Bereiche durchquerende Verkehr möglichst verhindert werden.

### 3. Begleitende Maßnahmen

Die Ausweisung des Lkw-Führungsnetzes setzt weiterhin in erster Linie auf die freiwillige Nutzung der vorgeschlagenen Routen.

Zentrale Maßnahmen sind daher eine Verbesserung der Wegweisung für den Schwerverkehr zu den Gewerbegebieten, die Herausgabe der aktualisierten Karte „Lkw-Führungsnetz“ für Fahrer und Disponenten von Unternehmen, die Güter auf der Straße empfangen bzw. versenden und die Einstellung der Karte ins Internet.

Ergänzend werden für Strecken mit Schleichverkehr, die nicht Bestandteil des Führungsnetzes sind, gegebenenfalls Fahrverbote erforderlich.

## C. Planinhalt

### 1. Inhalt und Darstellung

Das Lkw-Führungsnetz bildet die für den Stadtteil übergreifenden Lkw-Durchgangsverkehr wichtigen Straßen in Bremen ab. Als Stadtteil übergreifend ist Verkehr anzusehen, der über mehrere Ortsteile hinausgeht. Hierbei sind nicht die administrativen Grenzen entscheidend, sondern die funktionsräumlichen Zusammenhänge.

Die im Lkw-Führungsnetz enthaltenen Straßen sind von Beschränkungen für den Lkw-Verkehr für Fahrzeuge > 2,8 t zulässigem Gesamtgewicht auszunehmen, sofern diese nicht durch den Zustand der Straße und ihrer Bauwerke bedingt sind (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung durch Fahrbahnschäden, Tragfähigkeit von Brücken, Höhe von Unterführungen).

Die vorwiegend ortsteilbezogene Verteilung der Lkw-Verkehre (Quell- und Zielverkehre) zu den Wirtschaftsstandorten ist weiter auf den nicht in das Lkw-Führungsnetz aufgenommenen Straßen möglich, d. h. sie bleiben von den Regelungen des Lkw-Führungsnetzes unberührt.

Baustellen bedingte Umleitungen, die Bedarfsumleitungsstrecken der Bundesautobahnen und Umleitungen als Folge von Unfällen bleiben gleichfalls von den Regelungen des Lkw-Führungsnetzes unberührt, weil sie zeitlich befristet sind und daher eine Benutzung auch der nicht in das Lkw-Führungsnetz einbezogenen Straßen für die Anwohner zumutbar ist.

Die Regelungen des Lkw-Führungsnetzes gelten nicht für Busse im Linienverkehr.

Werden neue Straßen mit mindestens stadtteilverbindender Funktion in Bremen dem Verkehr übergeben, so soll das Lkw-Führungsnetz geändert oder ergänzt werden.

Aufgrund neuerer Entwicklungen ist eine Aktualisierung und Weiterentwicklung des Lkw-Führungsnetzes vorgesehen. Folgende Änderungen sollen bei der Aktualisierung vorgenommen werden:

|   |  |
|---|--|
| Hereinnahme in das Lkw-Führungsnetz                   | Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz   |
| Georg-Bitter-Str./Bennisenstr. südlich Stresemannstr. | Stader Str. zwischen Osterdeich und Bismarckstraße. Bennisenstr. zwischen Bismarckstr./Stresemannstr. und Stader Str. (wird vom Lkw-Durchgangsverkehr nicht genutzt) |

|                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| Hereinnahme in das Lkw-Führungsnetz | Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz   |
|                                     | Martinistr./Faulenstr./Doventor (durch den Bau der Georg-Bitter-Straße ist die Verbindung zwischen Habenhauser Brückenstr. und Bismarckstr./Breitenweg verbessert worden, so dass die Bedeutung des Straßenzuges für den Lkw-Durchgangsverkehr abgenommen hat. [Verabredung bei letzter Deputations-Beratung]) |
| Hemelingner Tunnel                  | Sebaldsbrücker Heerstr. (ab Semmelweisstr. stadteinwärts) und Hastedter Heerstr. (entsprechend Begründung bei FNP-Änderung zum Hemelingner Tunnel, die die Sebaldsbrücker-/Hastedter Heerstr. in diesem Abschnitt nicht mehr als Hauptverkehrsstraße bezeichnet)   |
|                                     | Waller-/Osterfeuerberger Ring (Steigerung Leistungsfähigkeit des Knotens Hansestr./Hafenrandstr., Umbau des Waller Rings und Signalisierung der Kreuzung Uthremen in 2005 ermöglicht Führung des Lkw-Verkehrs über Hansator)   |

Als Weiterentwicklung des Ziels des Lkw-Führungsnetzes, den Durchgangsverkehr auf leistungsfähige Straßen zu konzentrieren, die Belastung für die betroffene Bevölkerung zu minimieren, die Aufenthaltsqualität des oberzentralen Einkaufsbereichs zu erhöhen und einen Beitrag zur Reduzierung der zu hohen Schadstoffmissionen im Bereich des Knotens Dobbenweg/Bismarckstr./Schwachhauser Heerstr. zu leisten, ist beabsichtigt, die Innenstadt, einschließlich der Bürgerweide und dem westlichen Bereich des Ostertors flächenhaft als Zone darzustellen, in der nur auf die genannten Bereiche bezogener Verkehr und kein durchquerender Lkw-Verkehr in andere Stadtteile stattfinden soll. Innerhalb dieser Zone gibt es keine differenzierten Lkw-Routen. Die Zone reicht bis zu folgenden Straßen/Grenzen: B 75 von der Weser bis NW-Knoten, Breitenweg von NW-Knoten bis Findorffstr., Findorffstr., Hollerallee, Graf-Moltke-Str., Linie östlich der Horner Str. bis Lübecker Str., Osterdeich, Tiefer bis Wilhelm-Kaisen-Bücke, Weser. Die Straßen des Lkw-Führungsnetzes werden in diesem Bereich nicht dargestellt. Der Bereich wird grüfisch und textlich bezeichnet.

## 2. Maßnahmen zur Umsetzung

Um die Akzeptanz des Lkw-Führungsnetzes weiter zu erhöhen, sollen als übergreifende, nicht auf einzelne Straßen bezogene Maßnahmen folgende Vorhaben realisiert werden:

### a) Wegweisung

Zur Unterstützung des Ziels „Freihaltung der Innenstadt vom durchquerenden Verkehr“ soll die Wegweisung, vor allem für den regionalen und überregionalen Lkw-Verkehr, in Richtung Centrum geändert werden:

- Auf der A 27 wird der aus Richtung Bremer Kreuz kommende Verkehr an den AS Bremen-Vahr und Bremen-Horn-Lehe zur Abfahrt Bremen-Überseestadt über den Zubringer (B 6) in Richtung Centrum geleitet.
- Auf der A 1 wird der aus Richtung Bremer Kreuz kommende Verkehr über die AS Bremen-Hemelingen und der aus Richtung Osnabrück kommende an der AS Bremen/Brinkum zur Abfahrt Bremen-Arsten weiter geleitet und ins Centrum geführt.

- Die Wegweisung zum GVZ wird erst vor Bremen-Arsten aufgenommen und der Verkehr wird über den Zubringer Arsten zum GVZ geführt.
- Der von der Anschlussstelle Bremen-Hemelingen kommende Lkw-Verkehr wird künftig über Malerstr./Osterdeich zum Centrum geführt. Die Wegweisung über Malerstr./Stresemannstr./Bismarckstr. entfällt. Dadurch kann eine Entlastung des Straßenzuges Stresemann-/Bismarckstraße erreicht werden.
- Auf die Ausweichroute im Fall der sehr seltenen Sperrung des Hemelinger Tunnels wird der Kraftfahrer vor dem Bremer Kreuz (aus Richtung Hamburg und Hannover) und vor der AS Bremen-Hemelingen (aus Richtung Osnabrück) hingewiesen. Hier werden Prismenwenner installiert. Im Falle der Tunnelsperrung wird der Verkehr zur Abfahrt Bremen-Sebaldsbrück geführt. Eine Bestandsaufnahme der auf Gewerbestandorte bezogenen Wegweisungsbeschilderung soll, vorbehaltlich der Finanzierung, in Zusammenarbeit mit SWH demnächst erfolgen. Vor allem bei neuen Straßen oder neuen Gewerbe-/Dienstleistungsstandorten soll die vorhandene Wegweisung, auch durch Abnahme überflüssiger Wegweiser, im Hinblick auf das Lkw-Führungsnetz und die Zufahrten der Gewerbegebiete korrigiert und optimiert werden.

b) Karte für Fahrer und Disponenten

Als wesentliche Maßnahme zur Bündelung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Straßen des Lkw-Führungsnetzes und der freiwilligen Meidung von nicht im Lkw-Führungsnetz enthaltenen Straßen wurde vom Senator für Bau und Umwelt im November 2000 eine Karte (2. Auflage) für Fahrer und Disponenten mit einer Auflage von 10.000 Exemplaren herausgeben. Diese ist bis auf wenige Exemplare verteilt.

Die bisherige Netz-Darstellung unterscheidet vier ausbautechnisch geprägte Straßenkategorien. In der künftigen Darstellung werden nur noch drei funktionelle Kategorien dargestellt, die lila Kategorie entfällt. Sie wird mit der rot dargestellten zusammengefasst und als „Autobahnen und Lkw-Haupttruten, kreuzungsfrei“ ausgewiesen. Die blaue Straßenkategorie wird erweitert in „Für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraßen“. Dadurch wird es möglich, die Zufahrt zu der Anschlussstelle Vahr niedriger zu stufen und den Lkw-Verkehr über die AS Überseestadt zu leiten. Das „gelbe Netz“ der Straßen für den Ziel- und Quellverkehr bleibt als Kategorie erhalten, wird jedoch aktualisiert. Die Karte soll eine Auflagenhöhe von 5.000 Exemplaren haben.

Nach Beschlussfassung der Deputation für Bau und Verkehr, des Senats und der Bürgerschaft wird die „Karte für Fahrer und Disponenten“ überarbeitet werden. Hierbei werden redaktionelle Korrekturen und Änderungen, die sich gegenüber der 2. Auflage ergeben haben (z. B. neue Straßen und Gewerbegebiete/Dienstleistungsbereiche, die nach aktueller Beschlusslage in den nächsten ein bis drei Jahren erschlossen werden), berücksichtigt.

Der Kartenausschnitt mit Angabe der Fahrzeiten auf A 27 und A 1 wird ersetzt durch einen etwas größeren Ausschnitt (Vergrößerung zu Lasten der wegfallenden russischen Legende) mit schematisierter Darstellung der Centruns- und GVZ-Zufahrten für den regionalen und überregionalen Verkehr über Freihafen/Überseestadt-Zubringer und B 6/B 75 von den BAB A 27 und A 1 sowie der Neuenlander Straße.

Der Kartenausschnitt Innenstadt wird überarbeitet und weist keine Funktionszuweisungen der Straßen im Sinne des Lkw-Führungsnetzes auf (blaue, gelbe Straßen). Stattdessen sollen an den wichtigen Knoten die Zufahrten für den Ziel- und Quellverkehr gezeigt werden.

Die Karte soll auch im Internet dargestellt werden. Es erscheint sinnvoll, dass in diese eine Suchfunktion nach Straßen sowie nach den Namen von Gewerbegebieten integriert wird.

c) Sanierung von Straßen

Straßen des Lkw-Führungsnetzes haben weiterhin Priorität bei der Sanierung. In diesem Zusammenhang sollen in 2005/2006 saniert werden:

- Stromer Landstraße,
- Wardamm,
- Wartumer Heerstraße.

d) Vergrößerung der Durchfahrtshöhe von Unterführungen

Entlang der Eisenbahnstrecke Sebaldsbrück-Vegesack können zahlreiche Unterführungen wegen zu geringer Durchfahrtshöhen nicht von allen Lkw genutzt werden. Insbesondere für die auf die Innenstadt gerichteten Transporte werden hierdurch Umwege erforderlich, die das Straßennetz und dessen Anwohner unnötig belasten sowie zu einer Verschlechterung der umweltbezogenen Gesamtbilanz Bremsen führen (z. B. im Hinblick auf NO<sub>2</sub> und Feinstaub-Emissionen). Die Durchfahrtshöhen sollen daher, entsprechend der finanziellen Möglichkeiten des ALP-Programms Verkehr, in den nächsten Jahren erhöht werden.

e) Wechselwegweisung GVZ/Neustädter Häfen

Die durch Messungen ermittelte Feinstaub (PM10)-Immissionsbelastung liegt bei der Neuenlander Str. über den ab 1. Januar 2005 geltenden Konzentrationswerten.

Um eine Verringerung der Immissionen in der Neuenlander Str. zu erreichen, ist vor allem eine Reduzierung des Lkw-Anteils und der Anteile zählfließender bzw. stockender Verkehre notwendig. Durch den Bau des 2. BA der A 281 werden große Teile des Lkw-Verkehrs von der Neuenlander Str. verlagert.

In 2005 soll die Wechselwegweisung für Lkw-Verkehre von den BAB A 1 und A 27 zum GVZ/Neustädter Hafen in Betrieb genommen werden, um bei Überlastung der Neuenlander Str. den Lkw-Verkehr auf andere Routen zu führen (Autobahnzubringer Überseestadt/B 6, Hafendr. B 322/B 75/Oldenburger Str.), wodurch Belastungsspitzen im Hinblick auf Feinstaub reduziert werden können.

Vom Land Niedersachsen und der Stadt Delmenhorst wurde das Vorhaben begrüßt.

**D) Auswirkungen des Lkw-Führungsnetzes**

1. Wirkungen für den Lkw-Verkehr

Auf der Basis des Entwurfs zum Lkw-Führungsnetz hatten die Gutachter seinerzeit die Auswirkungen berechnet. Im Durchschnitt aller Fahrten wäre bei Einhaltung der ausgewiesenen Routen und freiwilliger Meidung der nachgeordneten Strecken eine Verlängerung der Wege um 2,7 % und eine Erhöhung des Zeitaufwands um 0,8 % zu erwarten gewesen.

Die Verkehrszählungen vor und nach Einführung des Lkw-Netzes zeigen folgende Ergebnisse:

- Die Verkehrsmengen des Schwerverkehrs auf den nicht in das Lkw-Führungsnetz aufgenommenen Straßen haben sich im Durchschnitt um 11 % im Vergleich der Zählungen verringert.
- Auf den autobahnähnlichen Straßen im Lkw-Führungsnetz ist der Schwerverkehr durchschnittlich um 3 % angestiegen, bei den Hauptverkehrsrichtungen mit überörtlicher Verbindungsfunktion sind die Verkehrsmengen gleich geblieben und bei den Hauptverkehrs- und Verkehrsstraßen mit örtlicher Verbindungsfunktion sind die Verkehrsmengen um 3 % gesunken.

- In den Straßen des Lkw-Führungsnetzes, die bei der zweiten Zählung höhere Lkw-Mengen aufwiesen, liegen die auf der Basis des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) berechneten zusätzlichen Lärm-Emissionen stets unter 1 dB(A), weil die durch die weitere Bündelung des Verkehrs bedingten Mehrbelastungen im Vergleich zur Vorbelastung sehr gering sind. Die genannte Differenz der Lärmemissionen war von den Gutachtern zwar berechenbar; sie ist aber fast nicht messbar und daher auch nicht hörbar.

Es wird nicht erwartet, dass durch die Ausweisung der Zone „Centrum“ Verkehr auf das innerstädtische Netz verlagert wird, da der die Innenstadt durchquerende Verkehr nur einen geringen Anteil im Vergleich zum Ziel- und Quellverkehr besitzt. Die Anlieferung zur Innenstadt macht den größten Teil des Lkw-Verkehrsaufkommens aus. Durch die Änderung der Wegweisung vom Autobahnzubringer Vahr auf die Abfahrt Überseestadt, die bereits umgesetzt wird, soll der weiträumige Anlieferverkehr und der durchquerende Verkehr auf den Freihafenzubringer gelenkt werden. Der leistungssteigernde Umbau des Uthremer Kreiselss soll in 2005 umgesetzt sein, sodass diese Route in Richtung Innenstadt – auch für Verkehre vom Bremer Kreuz – dann wesentlich attraktiver als bisher ist. Hierzu wird ebenfalls die neue Zu- und Abfahrt von der Stephanibrücke am Dovenort beitragen, die mit der Verbindung in die Überseestadt 2006 fertiggestellt sein soll.

Dem Landesverband Verkehrsgewerbe Bremen (LVV) e. V. liegen keine Beschwerden im Hinblick auf das Lkw-Führungsnetz vor.

## 2. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Realisierung des Lkw-Führungsnetzes entstehen der Stadtgemeinde Bremen folgende überschlägig ermittelte Kosten:

|   |          |
|---|----------|
| 1. Änderung der Wegweisung einschließlich Bedarfswegweisung zu DaimlerChrysler<br><br>Finanzierung: Die Haushaltsmittel in Höhe von 395.000 € stehen im Bundeshaushalt, Kapitel 1210, Bundesfernstraßen zur Verfügung.  | 0 €      |
| 2. Herstellung und Druck der Lkw-Netzkarte für Fahrer und Disponenten   | 26.000 € |
| 3. Einstellung der Karte ins Internet<br><br>Finanzierung: Die Haushaltsmittel zu den Ziffern 2. und 3. in Höhe von 31.000 € stehen bei der HSt. 0687/532 15-5 Planungs- und Bauleitungsmittel für den Ausbau des übergeordneten Straßennetzes zur Verfügung. | 5.000 €  |





