

Was ist ein LKW-Führungsnetz?

Das Lkw-Netz stellt eine abgestufte Empfehlung zur Nutzung von Routen durch Lkw dar, die im Grundsatz die Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sicherstellen soll und dabei die Belastung Dritter auf ein Mindestmaß reduziert.

Die im LKW-Netz ausgewiesenen Routen sollen im Weiteren auch garantiert genutzt werden können, d.h. frei von „harten“ restriktiven Einschränkungen sein. (Tonnage, Höhenbegrenzungen, Fahrverbote etc.)

Es besteht hier daher auch eine höhere Priorität bei der Instandhaltung.

In Bremen ist auch die Umweltzone in das Lkw-Netz integriert, bzw. es wird gesondert auf diese hingewiesen.

Das Netz basiert auf der Annahme der „freiwilligen“ Nutzung durch die Fahrer.

Das Lkw-Netz in Bremen ist durch den Senat beschlossen und bedarf bei Änderungen auch entsprechender Beschlüsse.

Mit der Einführung des Lkw-Netzes und auch bei den bisher erfolgten Anpassungen gab es umfangreiche Beteiligung der Beiräte. Ebenfalls gab es Gespräche mit den Vertretern großer Lkw-affiner Betriebe (z.B. Mercedes), GVZ, Speditionen und den jeweiligen Lobbyverbänden (z.B. Verein Bremer Spediteure) um auf die Nutzung des Netzes bei den Fahrern und Disponenten hinzuwirken.

Die Karte zum Lkw-Netz wurde zur weiteren Nutzung zur Verfügung gestellt.

Aktuelle Internetpräsenz bei der VMZ- Bremen: <https://vmz.bremen.de/lkw-fuehrung>

Hier werden auch temporäre Einschränkungen im Netz breitgestellt.

Wie kommt es zustande?

Das Lkw-Netz ist anhand von Gesamtnetzbetrauchtungen unter Zuhilfenahme des Bremer Verkehrsmodells entstanden und wurde in der ersten Auflage nach der Einführung wissenschaftlich begleitet auch auf die Wirkung hin umfassend evaluiert.

Zugrunde gelegt ist ein Modell, das die Beeinträchtigungen durch die Verkehre auf den jeweiligen Routen mit den Betroffenheiten abgleicht (Einwohnergleichwerte).

Damit wird erreicht, dass in dem ausgewiesenen Netz unter Annahme der freiwilligen Befolgung insgesamt weniger Betroffenheiten bestehen, als bei einer theoretisch freien Routenwahl.

Berücksichtigt hierbei wurden neben den an den Strecken wohnenden Anliegern auch andere z.T. sensible Einrichtungen wie Krankenhäuser, Pflegeheime, Kindertagesstätten, Schulen etc.

Das Netz schützt damit im Wesentlichen vor Allem das nachgelagerte Netz von Wohn- und Anliegerstraßen.

Das Lkw-Netz ist von Bremen auch an die relevanten Kartenprovider übergeben worden, die dies dann den Herstellern von z.B. Lkw-Navigationssystemen zur Verfügung stellen.

- (Nokia)/Here
- Bing
- Google Maps

Ist eine Novellierung geplant?

Derzeit ist keine umfassende Aktualisierung geplant.

Bereits vorgemerkte Anpassungen erfolgen mit der Inbetriebnahme wichtiger neuer Streckenverbindungen. z.B.

- Wesertunnel
- B212n

Was ist geplant?

- Einbeziehung der neuen leistungsfähigen Strecken in das Lkw-Netz, Herausnahme von bis dahin benötigten Strecken (z.B. Stromer Landstraße)

Gibt es Alternativen?

Da die Ziele in der Stadt grundsätzlich auch für den Güterverkehr erreichbar sein müssen gibt es zu dem aktuellen und auf ein Mindestmaß beschränktes Netz aktuell keine Alternativen. Herausnahme von Strecken müssten insofern die Aufnahme von anderen Strecken haben, die die gleiche Verbindungsfunktion erfüllen.

(Möglicherweise künftig Anpassung durch den Wegfall der Höhenbeschränkung am Zeppelin-Tunnel ?)

Was ist die strategische Zielstellung des Senats zur Entwicklung des Lkw-Verkehrs in der Stadt?

Grundsätzlich ist die strategische Zielstellung des Senats die Belastung Dritter durch den Lkw-Verkehr auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Leider ist festzuhalten, dass dies für Einzelfälle nicht immer gewährleistet werden kann.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der Bevölkerung und sensibler Einrichtungen sind natürlich auch im Rahmen des Lkw-Netzes entsprechend zu berücksichtigen. So ist z.B. das Lkw-Netz kein Ausschlusskriterium mehr für die Einrichtung von Tempo 30 Bereichen, wie es in der Anfangszeit der Umsetzung definiert war.

Wie viele LKWs gibt es in der Stadt?

Statistische Analyse KBA am 1. Januar 2024 (Land Bremen):

Land	Personenkraftwagen		Lastkraftwagen							Zugmaschinen			Sonstige Kfz	Nutzfahrzeuge insgesamt	Kraftfahrzeuge insgesamt	Kfz-Dichte je 1.000 Einwohner	Kraftfahrzeuganhänger		
	insgesamt	Kfz-Dichte je 1.000 Einwohner	insgesamt	mit zulässiger Gesamtmasse bis 2.800 kg	2.901 bis 3.500 kg	3.501 bis 5.000 kg	5.001 bis 7.500 kg	7.501 bis 12.000 kg	12.001 bis 20.000 kg	20.001 und mehr kg	insgesamt	davon Sattelzugmaschinen						davon land-forst-wirtschaftliche Zugmaschinen	davon sonstige Zugmaschinen
BREMEN	240.315	436	16.942	6.557	8.017	232	650	438	474	568	3.274	1.863	1.110	301	1.953	22.566	288.563	507	30.847
BREMEN INSGESAMT	52.362	453	3.801	1.308	1.976	34	250	56	61	116	553	329	200	24	303	4.762	60.488	524	6.508
HAMBURG	813.109	430	66.299	25.317	32.169	844	3.064	1.699	1.266	1.930	8.388	3.926	4.057	405	5.738	82.949	956.443	505	79.050
HAMBURG INSGESAMT	813.109	430	66.299	25.317	32.169	844	3.064	1.699	1.266	1.930	8.388	3.926	4.057	405	5.738	82.949	956.443	505	79.050

© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg