

---

# **Aktualisierung Lkw-Führungsnetz Zwischenstand – Ergebnisse für die Beteiligung**

## Zielsetzung zur Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes

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

Ergebnis wurde umgesetzt in



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

The Bremen  
Truck Routing  
System

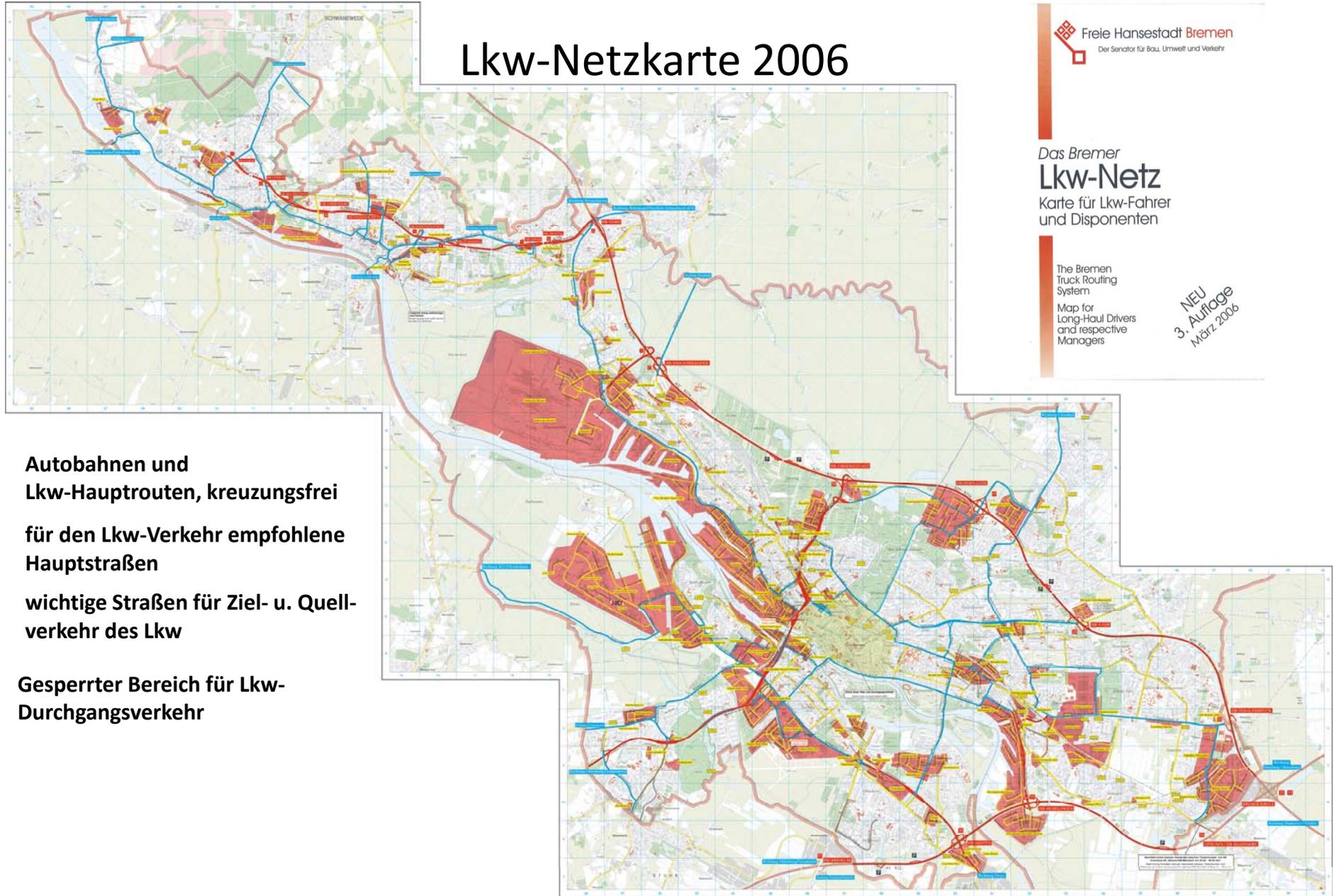
Map for  
Long-Haul Drivers  
and respective  
Managers

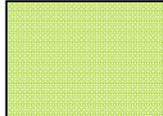
Januar 1998

Бременская сеть для  
грузовых автомобилей

Карта для водителей  
грузового транспорта и  
для диспетчеров

# Lkw-Netzkarte 2006



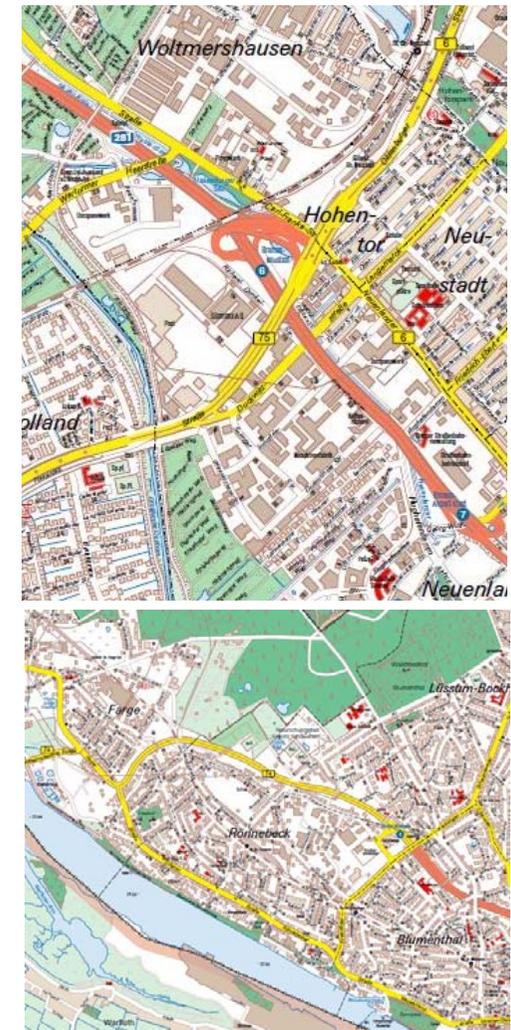
-  **Autobahnen und Lkw-Haupttrouten, kreuzungsfrei**
-  **für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptstraßen**
-  **wichtige Straßen für Ziel- u. Quellverkehr des Lkw**
-  **Gesperrter Bereich für Lkw-Durchgangsverkehr**

## Fortschreibung des Lkw-Führungsnetzes aus dem Jahr 2006 ist erforderlich

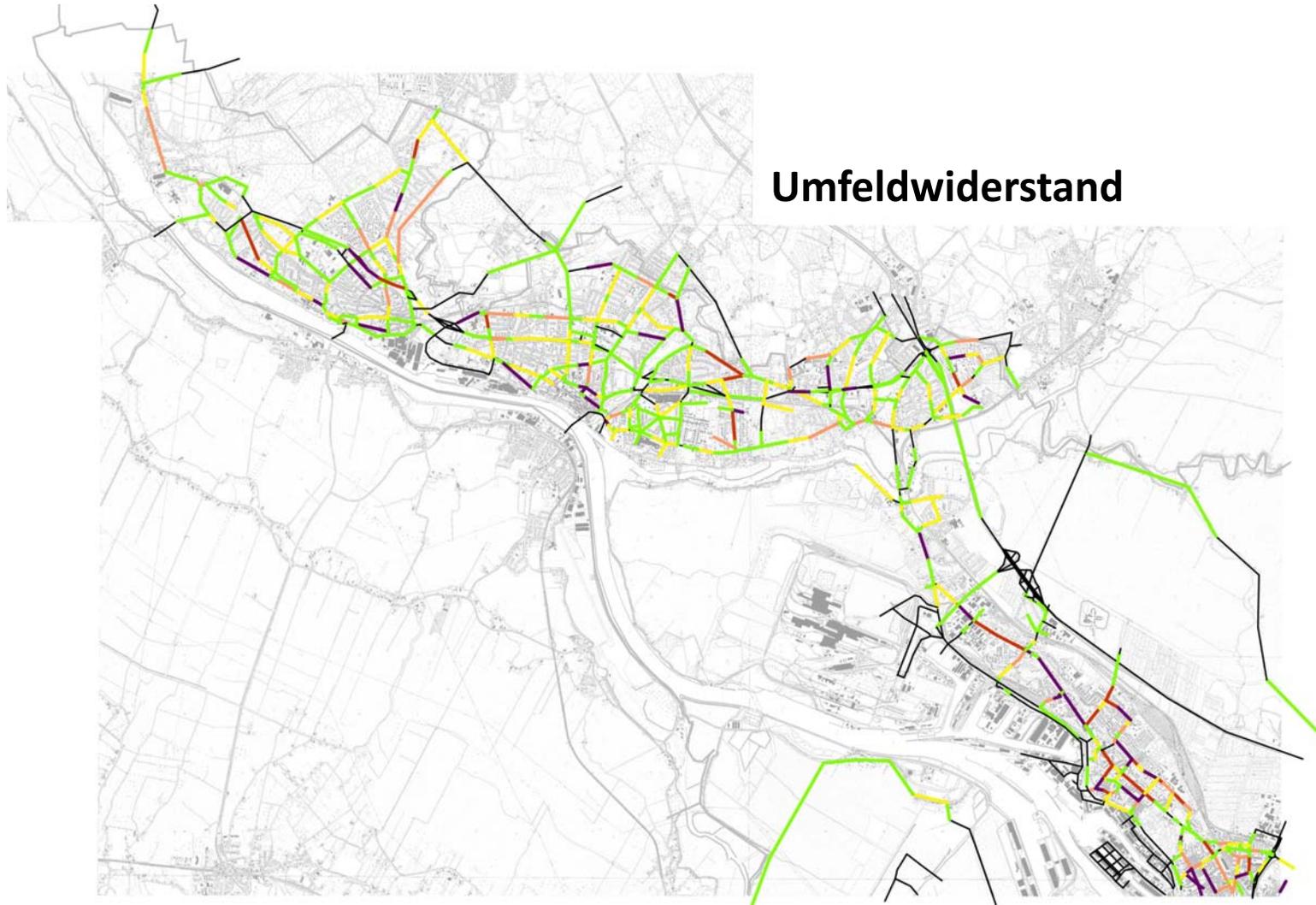
- Veränderung im Straßennetz durch Neubaumaßnahmen, so dass sich die Funktion einiger Straßen in Bezug auf das Lkw-Führungsnetz verändert hat
    - A 281,
    - A 270 / B 74
    - Ortsentlastungsstraße Lilienthal
  - Veränderungen der Anliegernutzung (sensible / störungsempfindliche Nutzung) zwischen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

Anliegermerkmal	EGW-Faktor
Einwohner	1.00
Krankenhausbett	2.00
Altenheimplatz	2.00
Kindergartenplatz	1.50
Schulplatz	1.50

OK      Abbrechen



# Übersicht der störungsempfindlichen Anliegernutzungen – Teil Nord



**Legende:**

**Anzahl der EGW am Netz:**

- keine Anliegernutzung
- < 100
- 101 - 200
- 201 - 300
- 301 - 400
- > 400

**EGW - Einwohnergleichwert**  
gebildet aus dem störungs-  
empfindlichen Anliegernutzungen

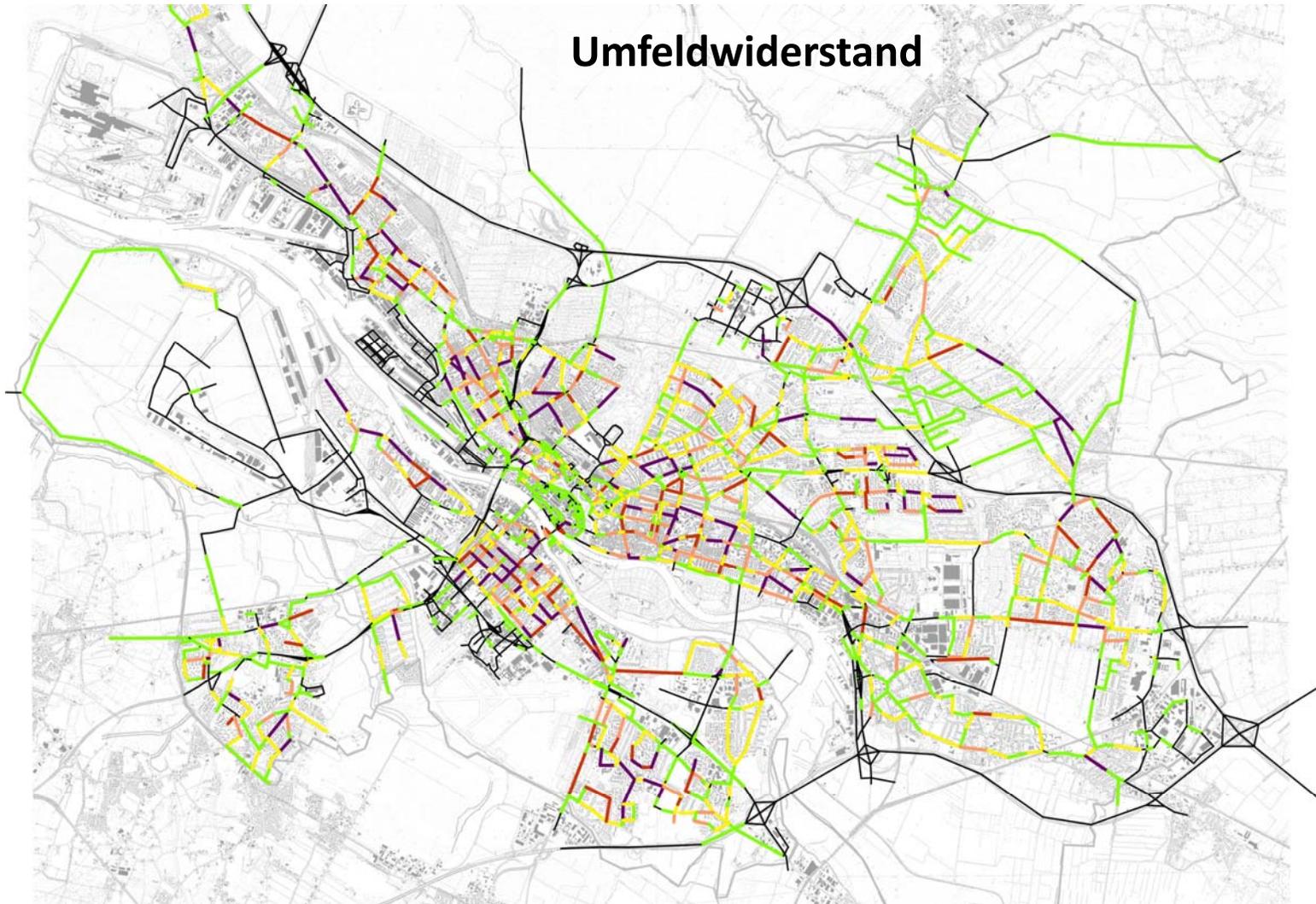
- Einwohner
- Krankenhausbetten
- Altenheimplätze
- Kindergartenplätze
- Schulplätze

**Umrechnungsfaktoren:**

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

# Übersicht der störungsempfindlichen Anliegernutzungen – Teil Süd

## Umfeldwiderstand



### Legende:

#### Anzahl der EGW am Netz:

- keine Anliegernutzung
- < 100
- 101 - 200
- 201 - 300
- 301 - 400
- > 400

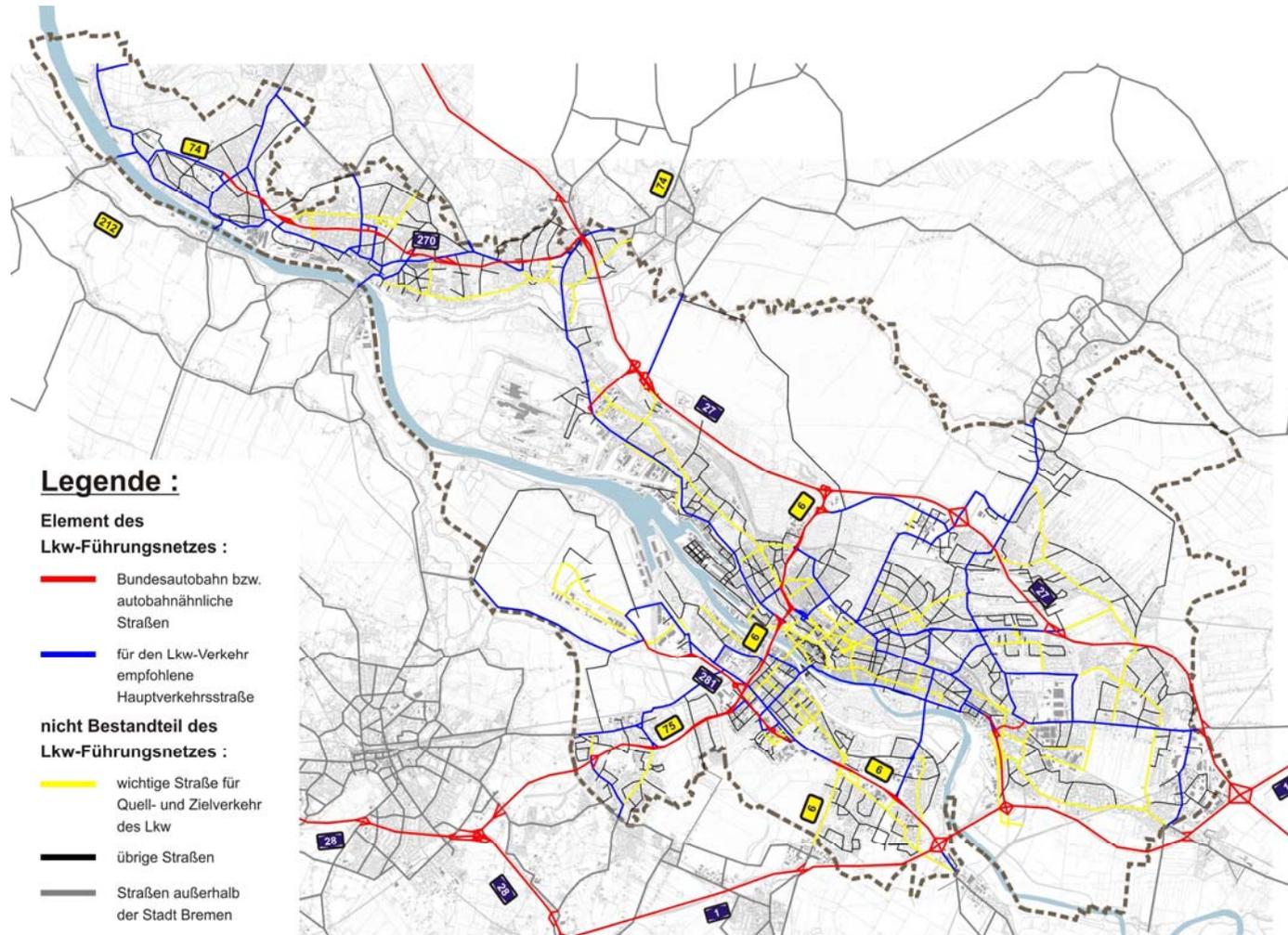
**EGW - Einwohnergleichwert**  
gebildet aus dem störungs-  
empfindlichen Anliegernutzungen

- Einwohner
- Krankenhausbetten
- Altenheimplätze
- Kindergartenplätze
- Schulplätze

#### Umrechnungsfaktoren:

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

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



Das Lkw-Führungsnetz weist zwei Streckenkategorien auf:

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

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

# Kriterien und Begrifflichkeit

## Kriterien zur Beurteilung

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

## Begrifflichkeiten

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

# Vorgehensweise zur Ableitung des Lkw-Führungsnetzes

Stufenweise Entwicklung des Lkw-Führungsnetzes unter Einbeziehung unterschiedlicher Ansätze zur Lkw-Routenwahl – Modell-Analysen

- freie Routenwahl, d. h. ohne Behinderungen und Verdrängung (sogenannte „Optimalroute“)  
*Was wäre, wenn der Verkehr ungehindert fahren könnte?*  
*Dient zur Ableitung des Grades der Behinderung im Ausgangsnetz*
- Routenwahl unter Nutzung des Umfeldwiderstandes (EGW)  
*Was wäre, wenn der Verkehr die störungsempfindlichen Nutzungen meidet?*  
*Dient zur Ableitung des Wirkungsumfanges der Umfeldwiderstände*
- Routenwahl unter Nutzung des Umfeldwiderstandes und Funktion der Straße  
*Befindet sich die Funktionszuweisung mit den störungsempfindlichen Nutzungen im Einklang?*  
*Dient zur Darstellung, ob die Funktionszuweisung mit den störungsempfindlichen Nutzungen zusammenpasst oder zu diesen konträr ist*
- Routenwahl unter Nutzung des Umfeldwiderstandes und **modifizierter** Funktion der Straße  
Betrachtung zur Einbeziehung der Prüfaufträge

Modell-Analyse I

Modell-Analyse II

# Modell-Analyse I – Routenwahl unter Ansatz EGW und Netzfunktion

Kennwerte zum Wegeaufwand/Fahrleistung [Lkw\*km/Tag] und Zeitaufwand/Verweildauer [Lkw\*h/Tag] am Werktag

Kategorie (Bezeichnung)	Kategorie (Farbe)	Netzlänge [km]	Lkw-Wegeaufwand am Werktag/ Lkw-Fahrleistung am Werktag [Lkw*km/Tag]	Lkw-Zeitaufwand am Werktag/ Lkw-Verweildauer am Werktag [Lkw*h/Tag]
BAB bzw. autobahnähnliche Straßen	Rot	112	1.107.800	15.600
uneingeschränkt vom Lkw befahrbare HVS	Blau	155	206.200	5.200
Straße zur Anbindung an das Lkw-Netz	Gelb	136	67.800	1.800
übrige Straßen	Schwarz	349	42.500	1.500
Gesamt	Gesamt	753	1.424.300	24.100

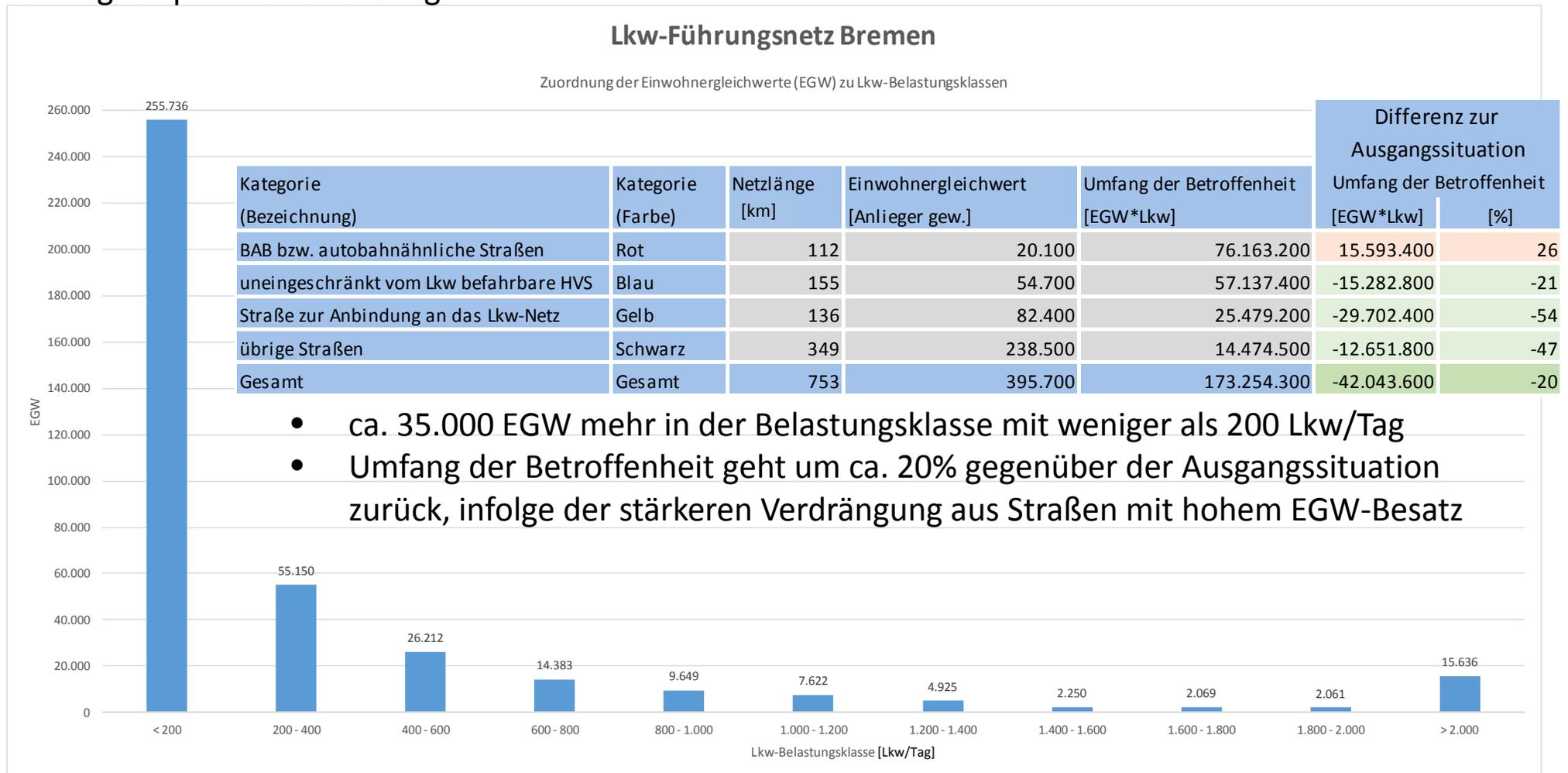
Kategorie (Bezeichnung)	Kategorie (Farbe)	Netzlänge [km]	Differenz zur Ausgangssituation			
			Lkw-Wegeaufwand am Werktag/ Lkw-Fahrleistung am Werktag [Lkw*km/Tag]	[%]	Lkw-Zeitaufwand am Werktag/ Lkw-Verweildauer am Werktag [Lkw*h/Tag]	[%]
BAB bzw. autobahnähnliche Straßen	Rot	112	184.400	20	2.900	23
uneingeschränkt vom Lkw befahrbare HVS	Blau	155	-41.500	-17	-1.000	-16
Straße zur Anbindung an das Lkw-Netz	Gelb	136	-34.200	-34	-900	-33
übrige Straßen	Schwarz	349	-6.500	-13	-100	-6
Gesamt	Gesamt	753	102.200	8	900	4

- Die Lkw-Fahrleistung beträgt ca. 108% der Ausgangssituation infolge der verstärkten Verlagerung aus den Straßen mit hohen EGW
- Die Lkw-Verweildauer beträgt ca. 104% der Ausgangssituation infolge der verstärkten Verlagerung aus den Straßen mit hohen EGW
- Prüfung der Konsistenz zwischen den EGW und der Funktion zeigt, dass eine sehr starke Konzentration der Lkw-Verkehre auf höherrangige Straßen zu höherem Zeit- und Wegeaufwand führt.

Werte inklusive der Durchgangsverkehre, die im Wesentlichen über die Bundesfernstraßen A 1, A 27, B6 und B 75 verlaufen

# Modell-Analyse I – Routenwahl unter Ansatz EGW und Netzfunktion

## störungsempfindliche Nutzungen

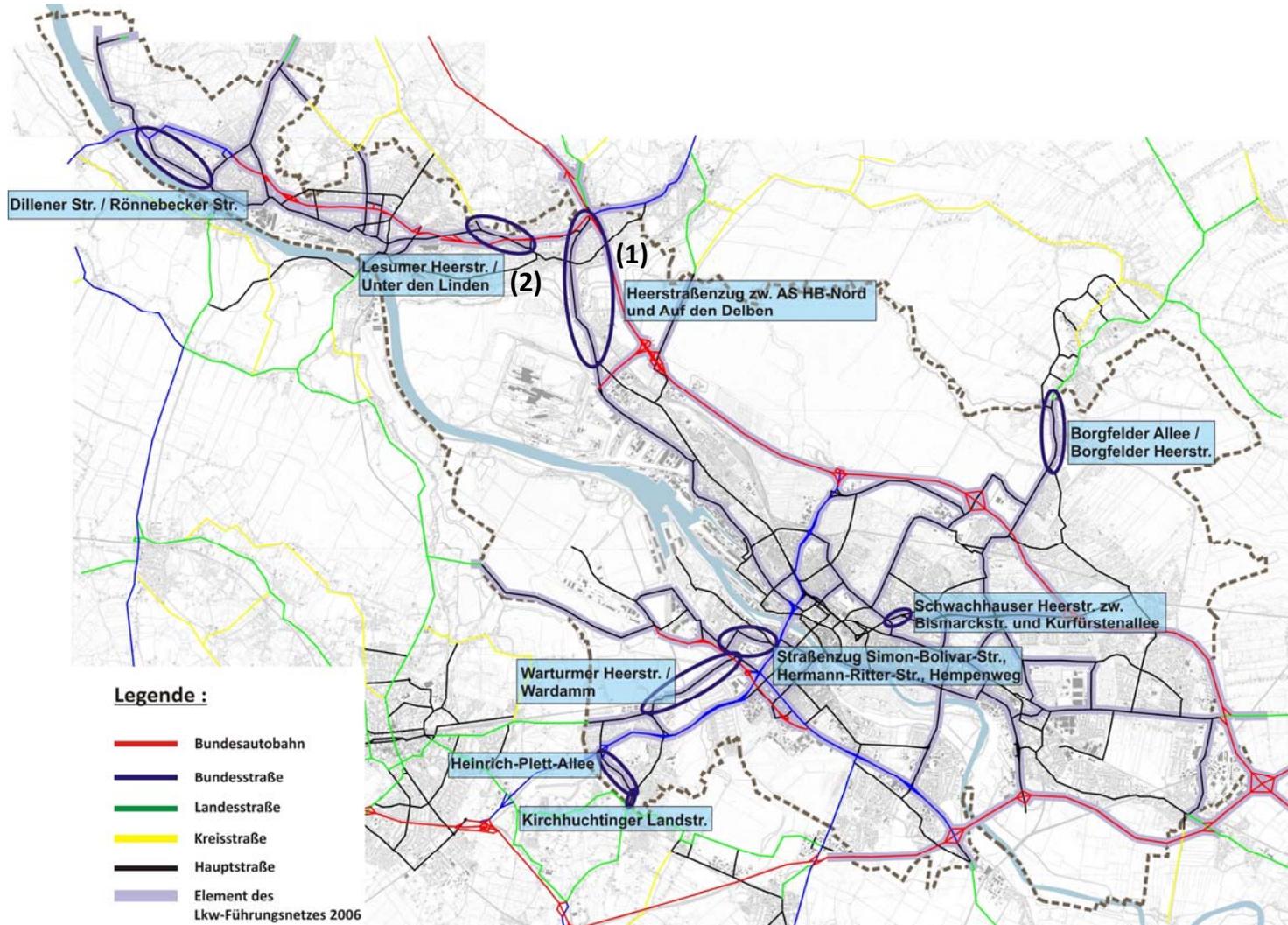


Werte inklusive der Durchgangsverkehre, die im Wesentlichen über die Bundesfernstraßen A 1, A 27, B6 und B 75 verlaufen

## Ergebnisse der Modell-Analyse I: Einordnung der bisherigen Ausweisung zum Lkw-Führungsnetz

- Die Elemente des Lkw-Führungsnetzes umfassen ca. 35% des untersuchungsrelevanten Straßennetzes
- Auf den Elementen des Lkw-Führungsnetzes werden ca. 85% der Lkw-Fahrleistung erbracht
- Knapp 1/5 der störungsempfindlichen Nutzungen sind den Strecken des Lkw-Führungsnetzes zugeordnet
- Die aktuelle Funktionszuweisung ist stimmig in Bezug zu den EGW-Zuordnungen, d.h. die aktuellen Nutzungen (EGW) und die seit 2006 in Betrieb genommenen Straßen führen nicht dazu, dass das Lkw-Netz – mit Ausnahme der in Betrieb genommenen Straßen – verändert werden muss.
- Die Netzveränderungen seit 2006 entsprechen dem Ansatz, den Lkw-Verkehr auf den höherrangigen Strecken zu bündeln

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



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

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

## Modell-Analyse II – **modifizierte** Funktion im Netz: erste Ergebnisse

- Routenwahl unter Nutzung des Umfeldwiderstandes und modifizierter Funktion der Straße; Gruppierung nach Teilmengen, um eine gegenseitige Beeinflussung der Wirkungen möglichst zu vermeiden:
  - Prüfaufträge Teilmenge 1
  - Prüfaufträge Teilmenge 2

Betrachtungen anhand der Kriterien:

- Lkw-Belastungsdifferenzen
- Fahrleistung und Verweildauer
- störungsempfindliche Nutzungen

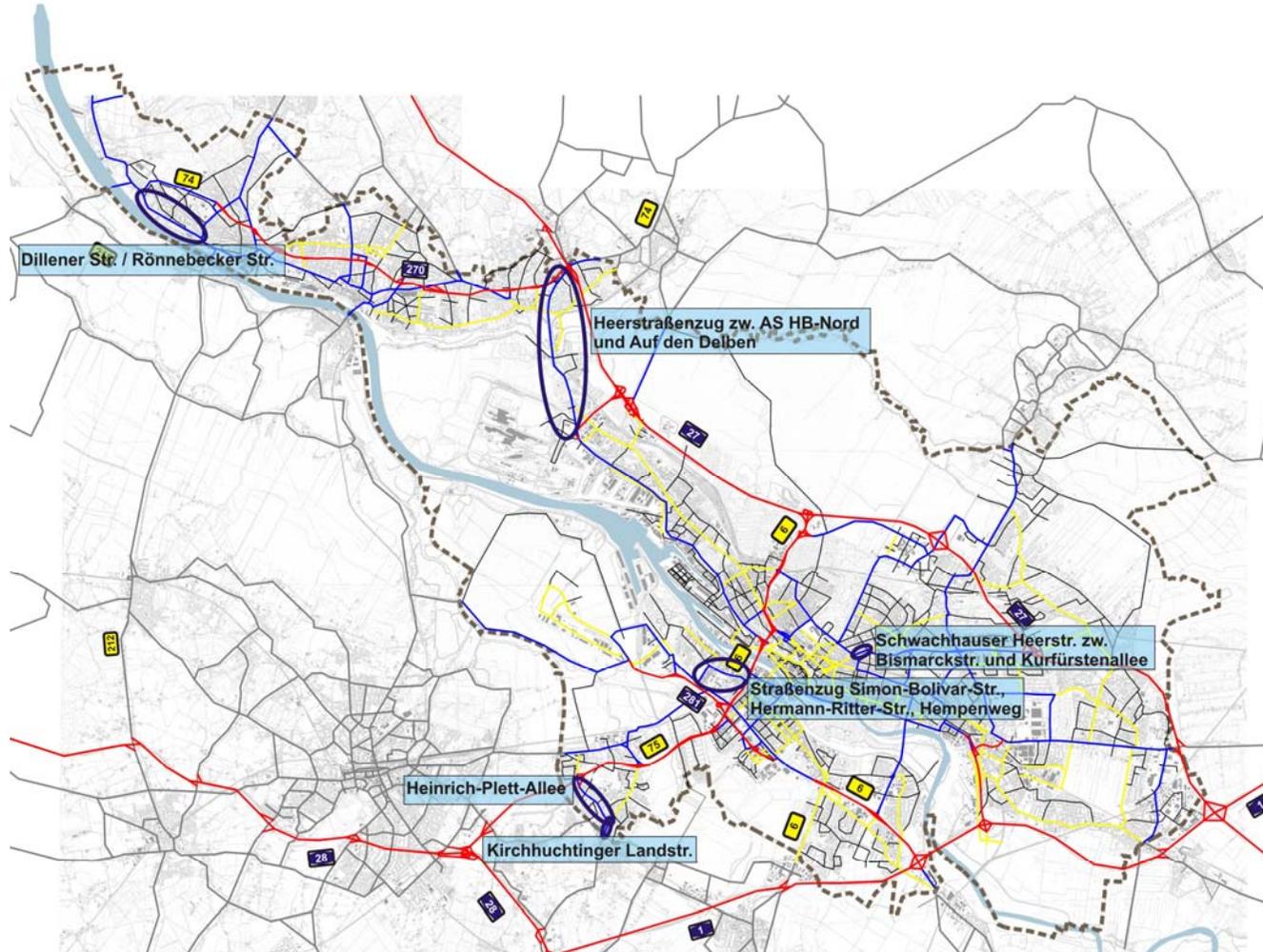
Bezugsbasis / Vergleichsfall sind die Werte des Falles mit Routenwahl unter Ansatz der EGW und bestehender Netzfunktion

**Hinweis:** Fahrzeuge/Lkw, die Autobahnen und Kraftfahrstraßen nicht befahren dürfen, werden im Modell nicht gesondert abgebildet.

Im Falle einer straßenverkehrsbehördlichen Beschränkung, die in Straßen außerhalb des Lkw-Führungsnetzes grundsätzlich für den Durchgangsverkehr möglich ist, wäre für diese Fahrzeuge die Erstellung von Ausnahmegenehmigungen von der Beschränkung erforderlich. Sonst besteht die Gefahr der Verlagerung ins nachgeordnete Straßennetz oder es wären weite Umwegfahrten erforderlich.

# Modell-Analysen II zur Berücksichtigung der Prüfaufträge – Gruppe I

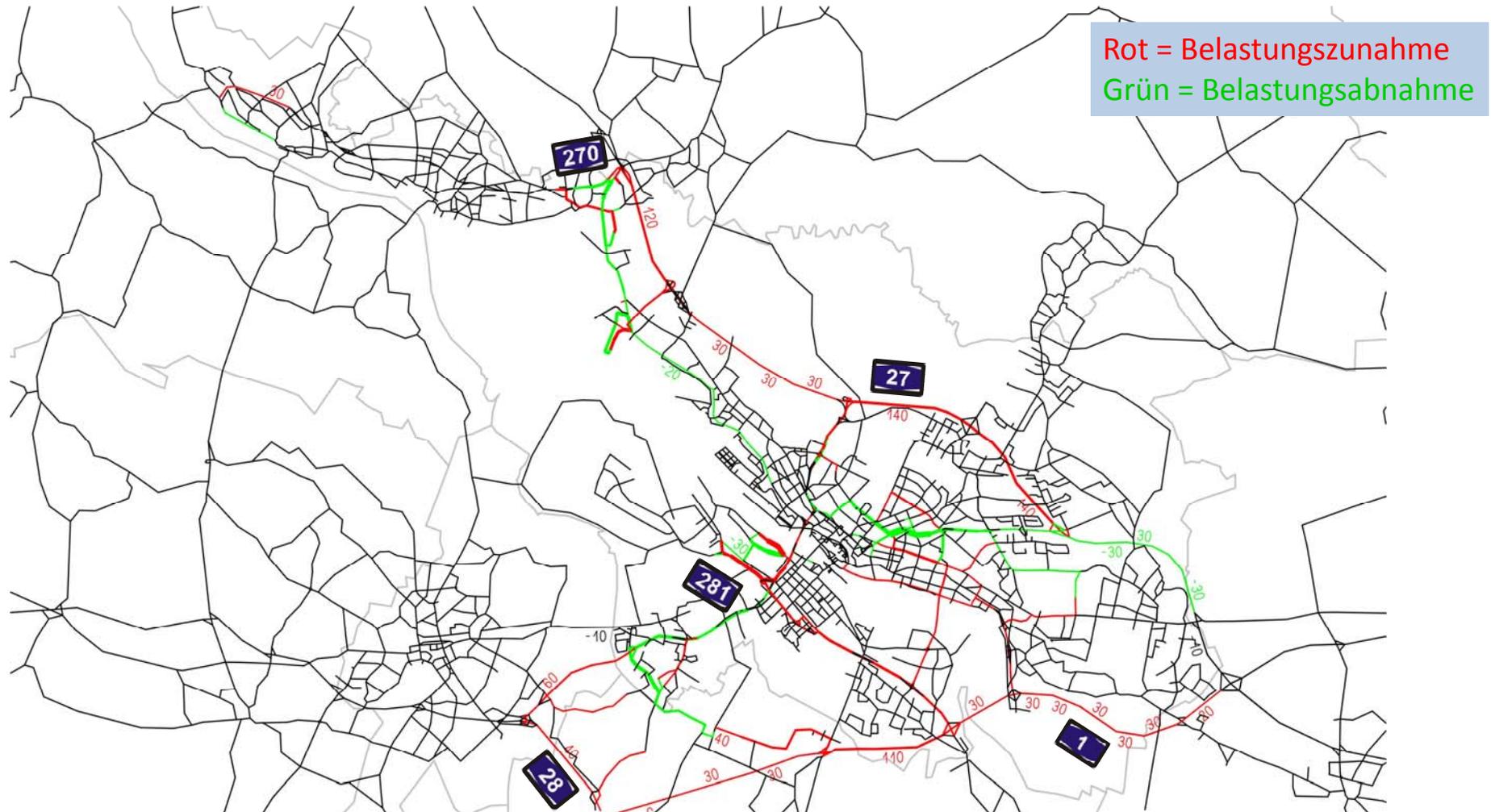
## Prüfaufträge – Gruppe I



- Dillener Str. / Rönnebecker Str.
- Heerstraßenzug zw. AS HB-Nord und Auf den Delben
- Schwachhauser Heerstr. zw. Bismarckstr. und Kurfürstenallee
- Straßenzug Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hemperweg
- Heinrich-Plett-Allee
- Kirchhuchtinger Landstr.

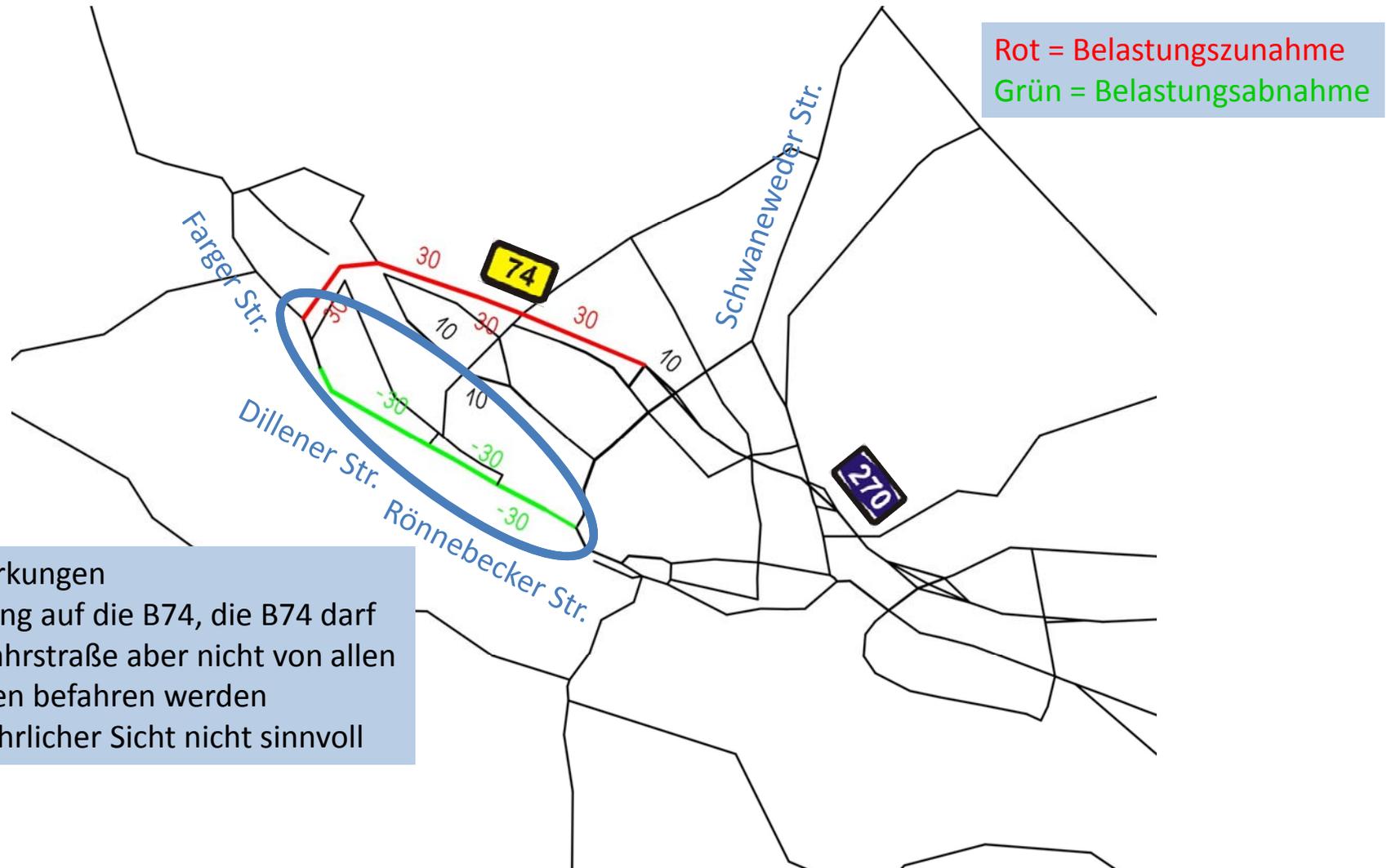
# Prüfaufträge – Gruppe I; Routenwahl unter Ansatz EGW und modif. Netzfunktion

Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag] (Bewertung >20)



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

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



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

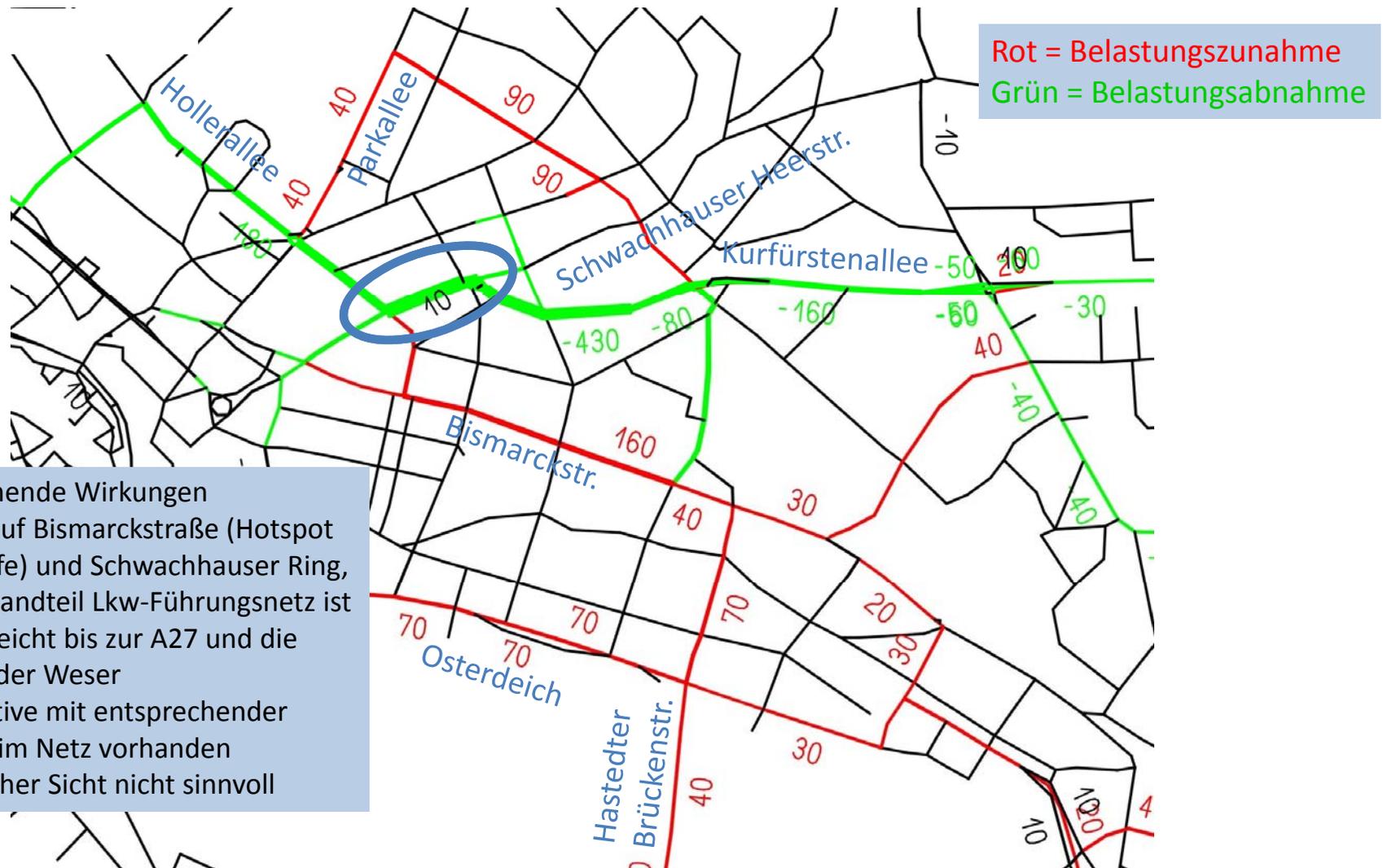
## Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme des Heerstraßenzugs zwischen AS HB-Nord und Auf den Delben aus dem Lkw-Führungsnetz

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



## Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Schwachhauser Heerstraße zwischen Bismarckstraße und Kurfürstenallee aus dem Lkw-Führungsnetz

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



- sehr weitreichende Wirkungen
- Verlagerung auf Bismarckstraße (Hotspot Luftschadstoffe) und Schwachhauser Ring, der nicht Bestandteil Lkw-Führungsnetz ist
- Verlagerung reicht bis zur A27 und die Straßen links der Weser
- keine Alternative mit entsprechender Netzfunktion im Netz vorhanden
- aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll

## Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme des Straßenzugs Simon-Bolivar-Str., Hermann-Ritter-Str., Hempfenweg aus dem Lkw-Führungsnetz

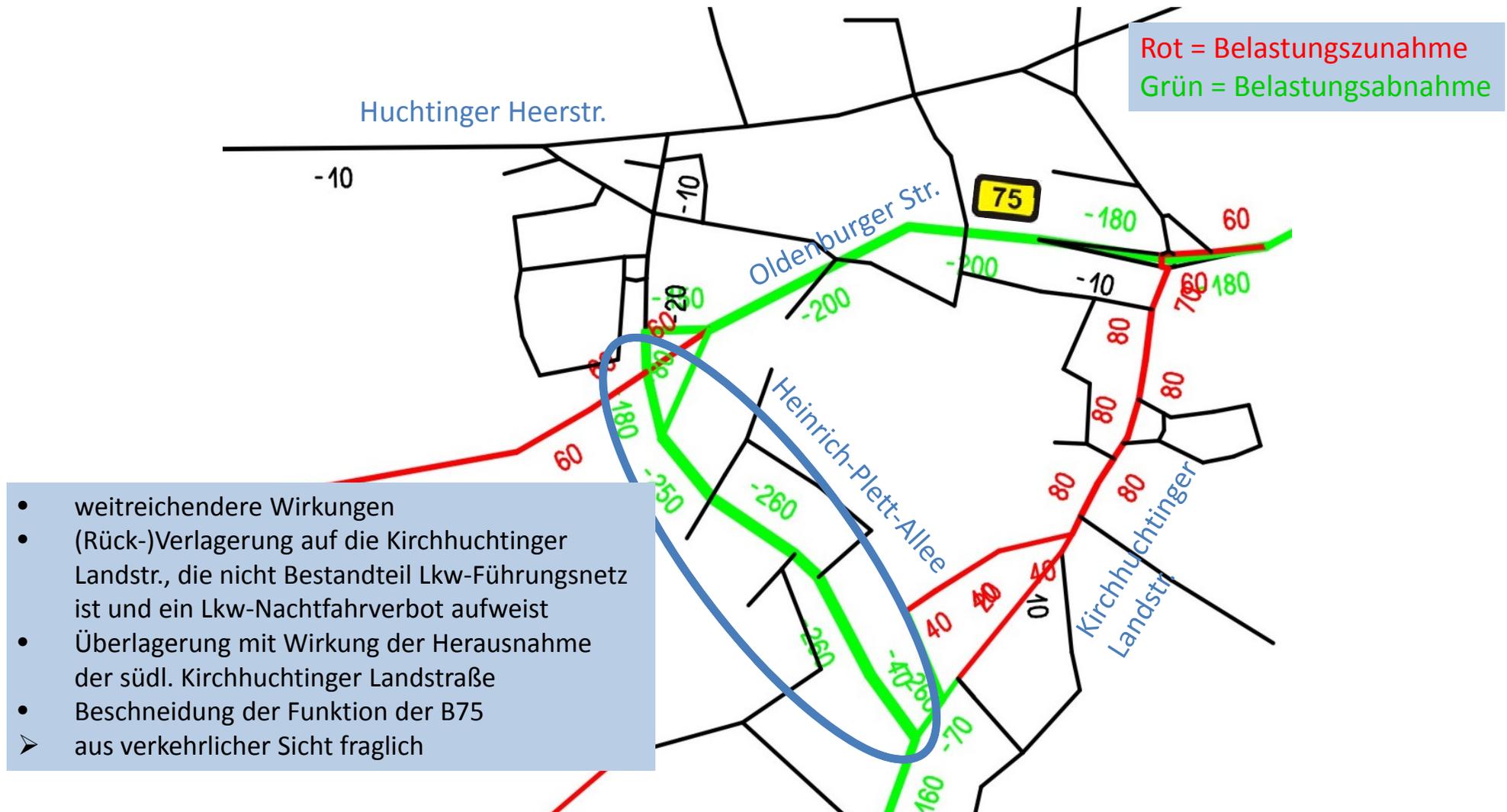
Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



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

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

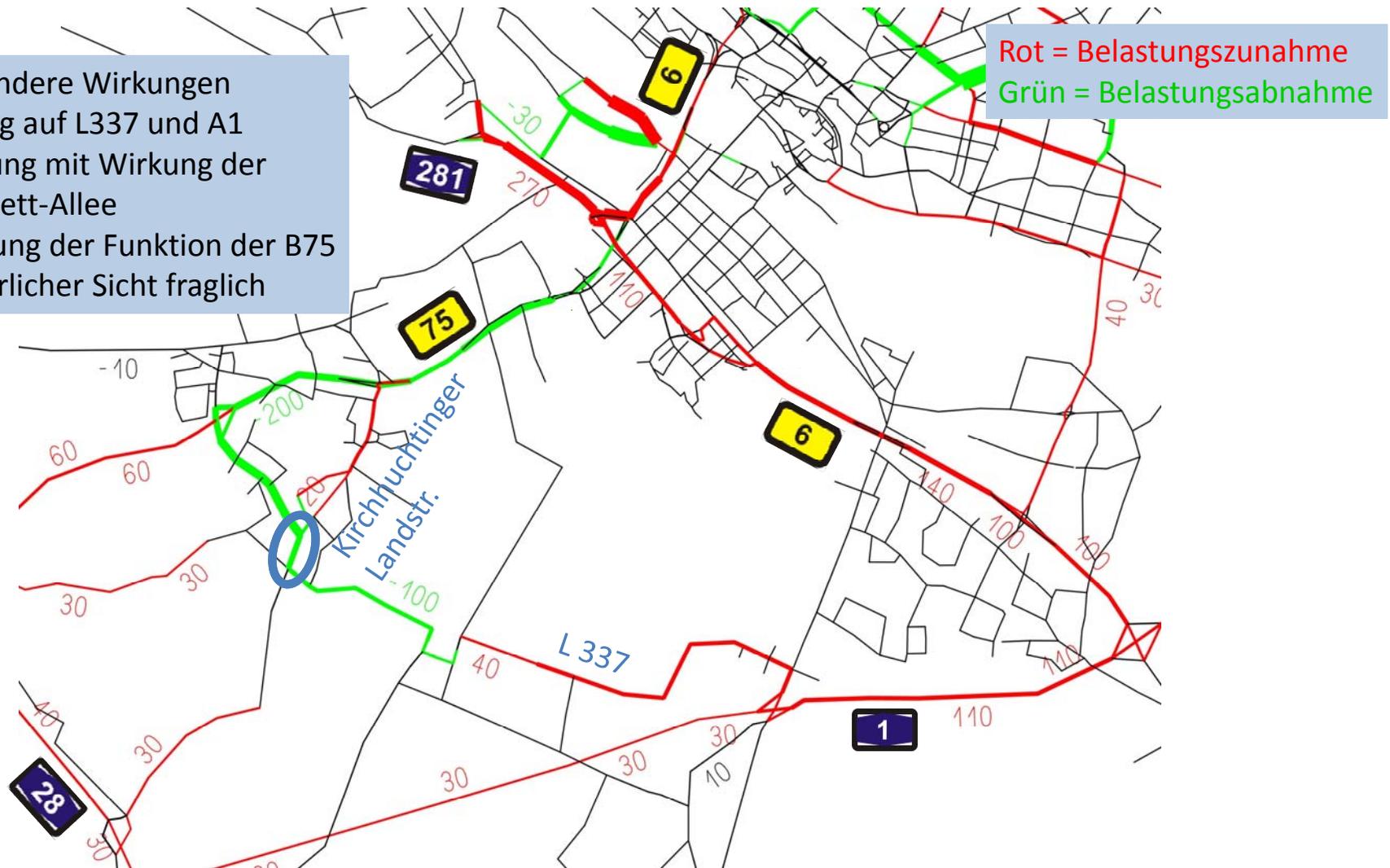
Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



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

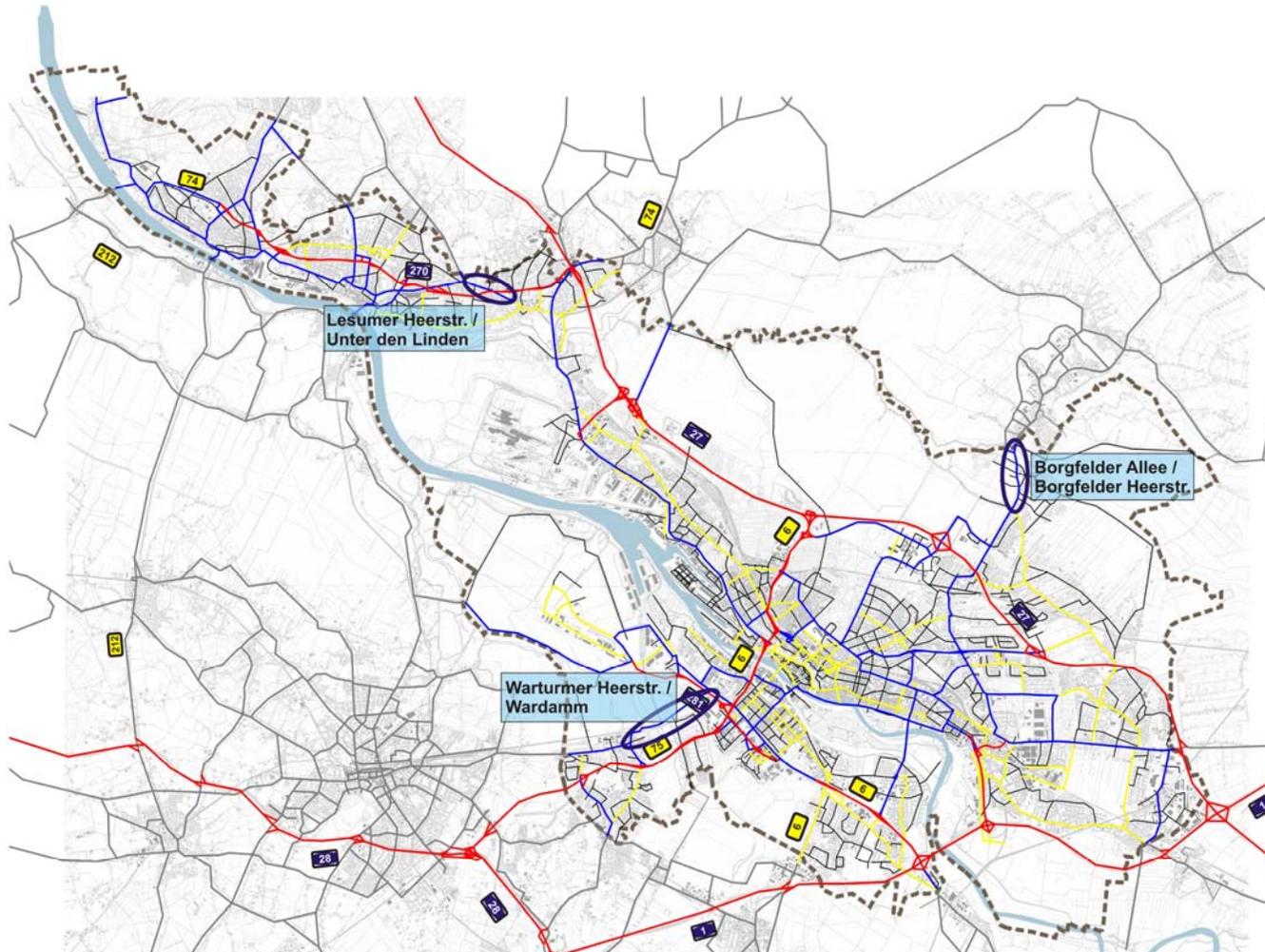
Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]

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



# Modell-Analyse II zur Berücksichtigung der Prüfaufträge – Gruppe II

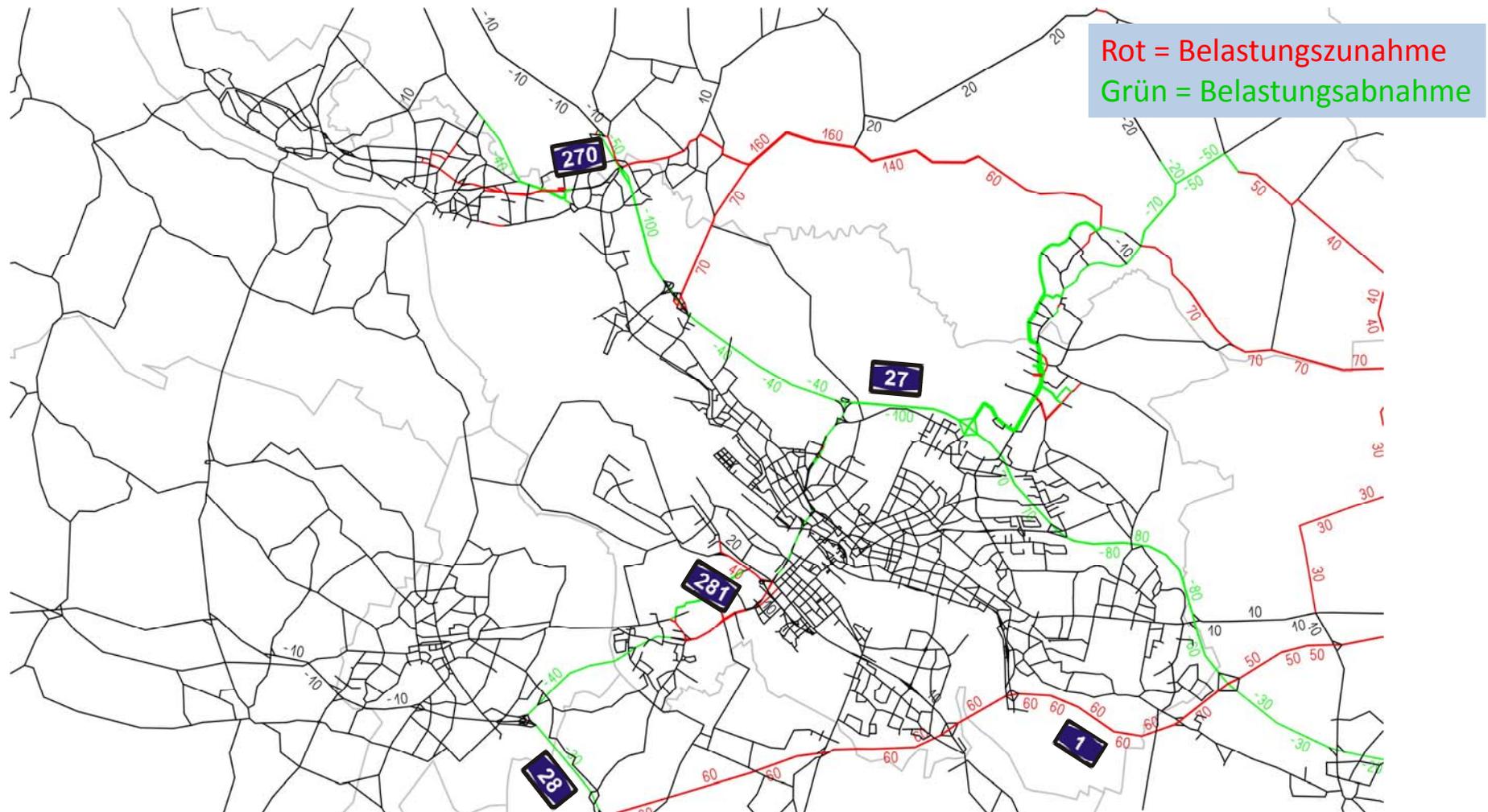
## Prüfaufträge – Gruppe II



- Lesumer Heerstr. / Unter den Linden
- Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstr.
- Warturmer Heerstr. / Wardamm

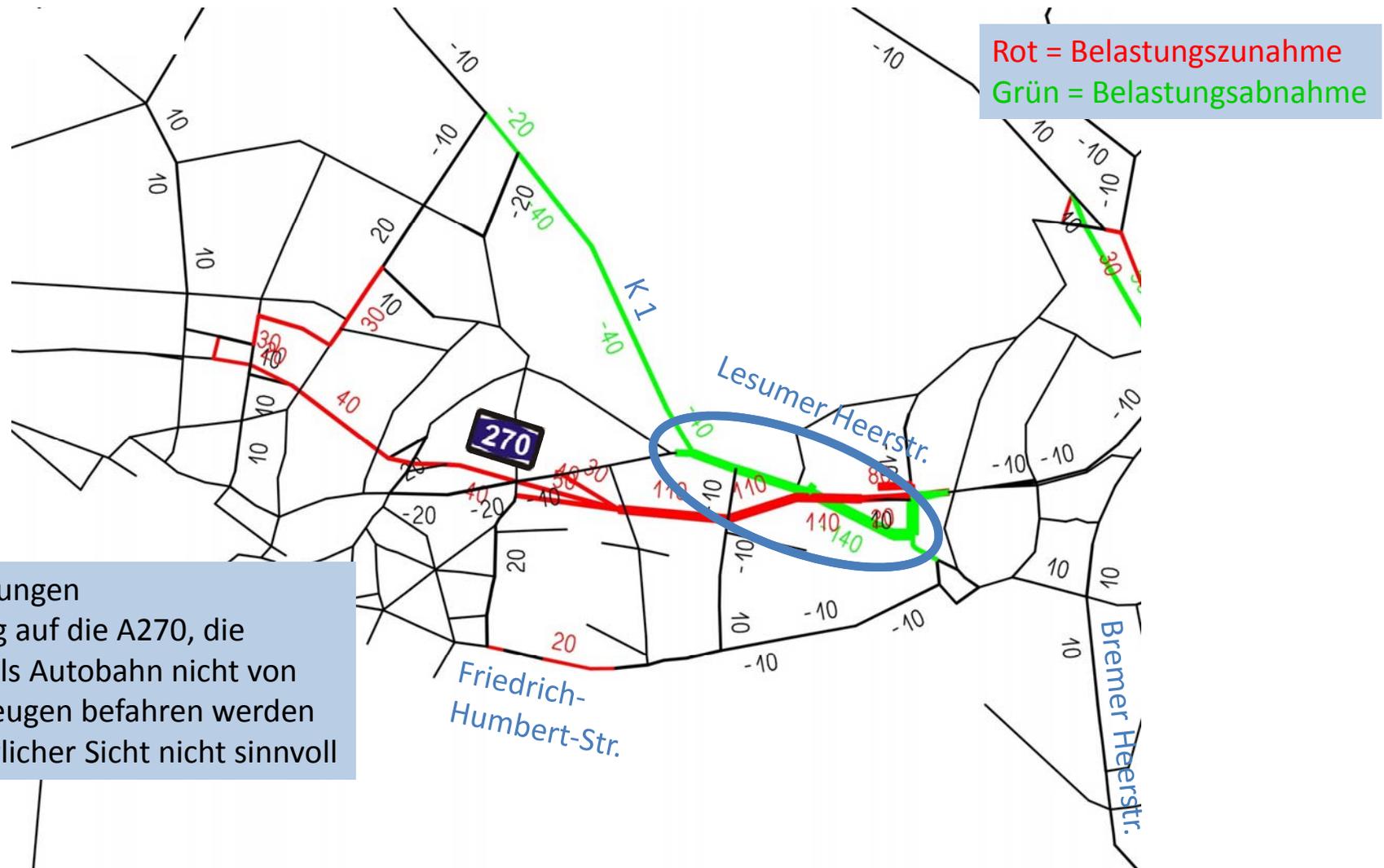
# Prüfaufträge – Gruppe II; Routenwahl unter Ansatz EGW und modif. Netzfunktion

Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag] (Bewertung >20)



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

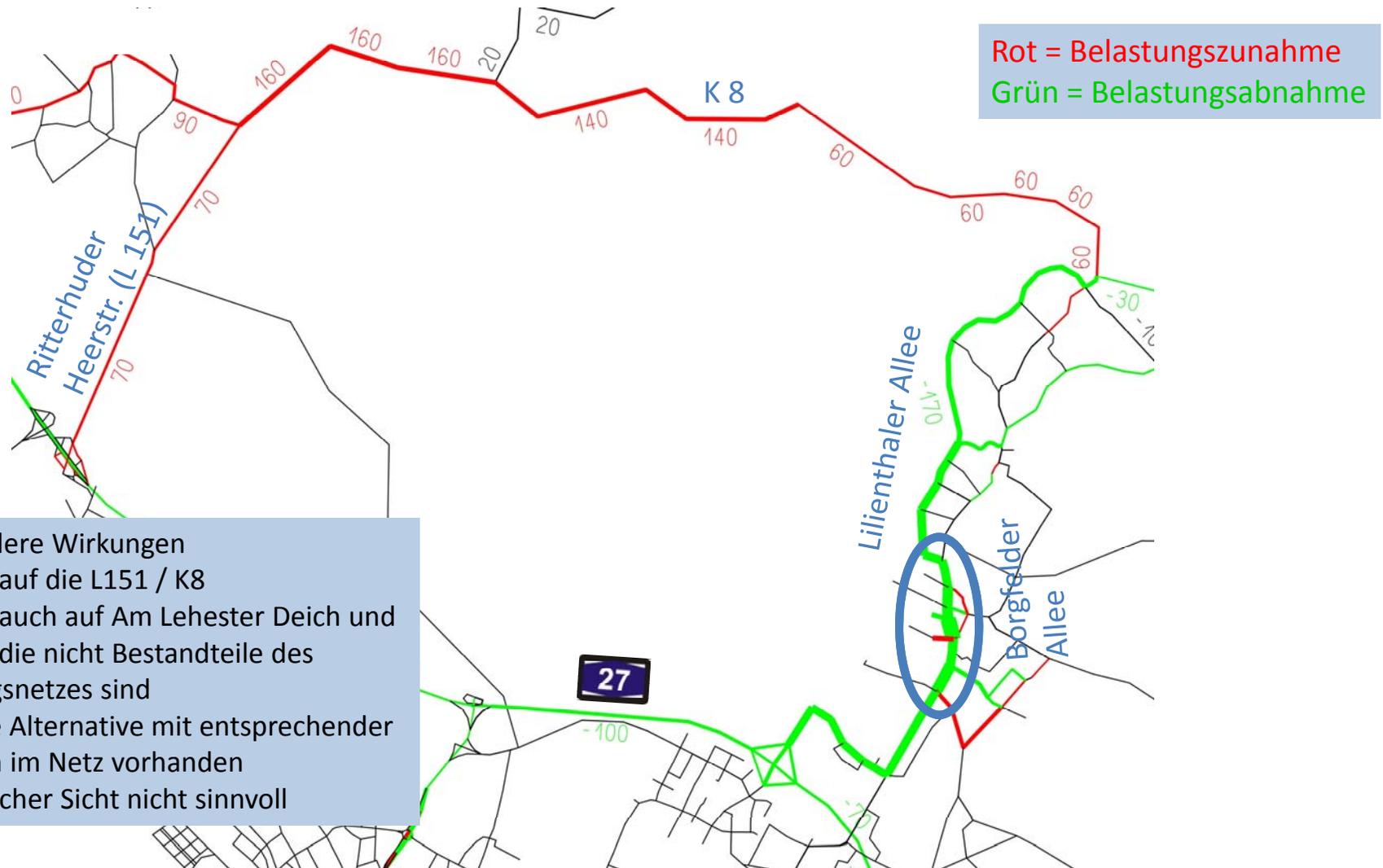
Lkw-Differenzbelastung am Werktag zur Ausgangssituation mit EGW+Kat [Lkw/Tag]



- lokale Wirkungen
- Verlagerung auf die A270, die A270 darf als Autobahn nicht von allen Fahrzeugen befahren werden
- aus verkehrlicher Sicht nicht sinnvoll

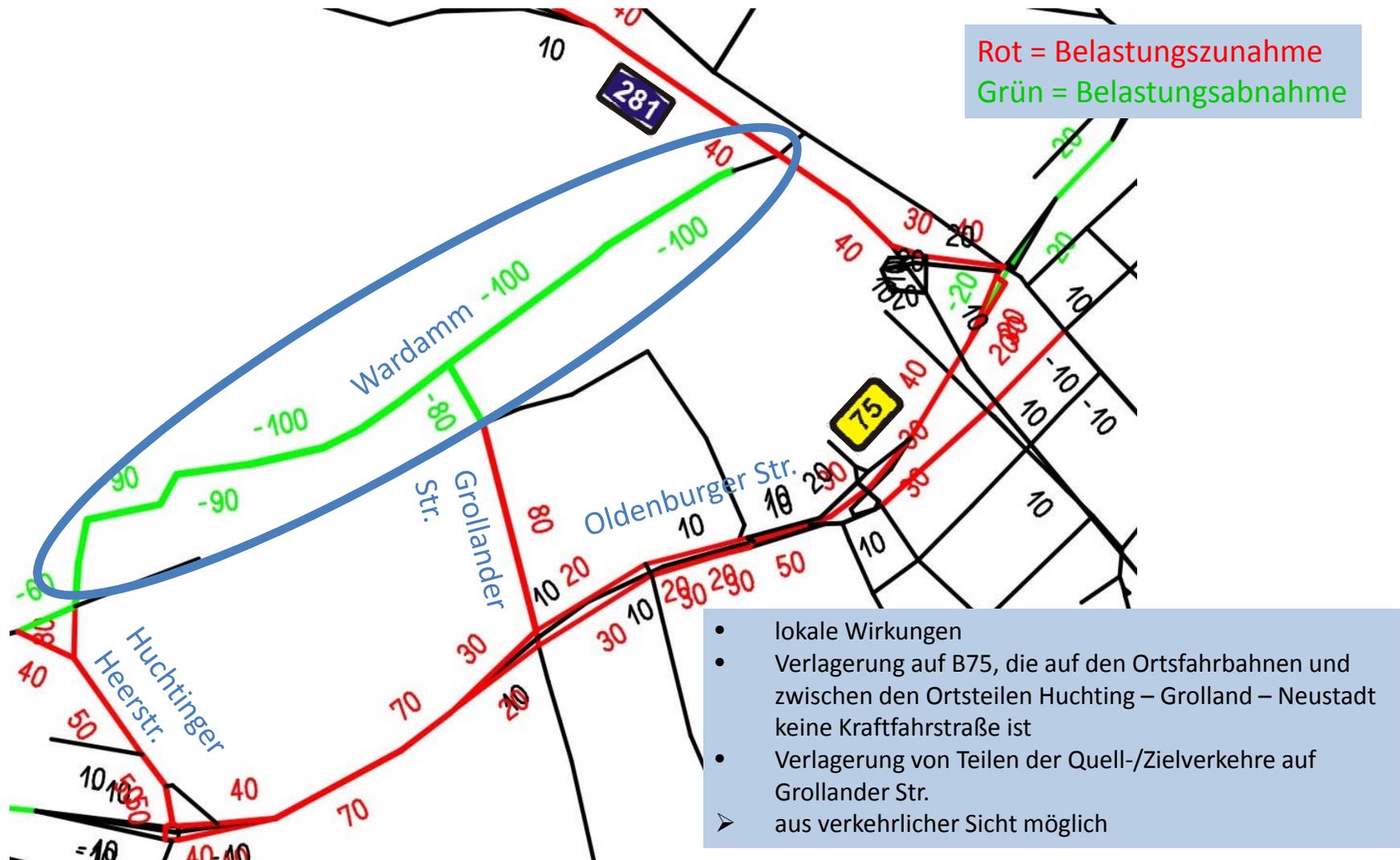
# Ergebnis des Prüfauftrags Herausnahme Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße aus dem Lkw-Führungsnetz

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



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

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



# Gesamtheit der Prüfaufträge; Routenwahl unter Ansatz EGW und modif. Netzfunktion

Kennwerte zum Wegeaufwand/Fahrleistung [Lkw\*km/Tag] und Zeitaufwand/Verweildauer [Lkw\*h/Tag] am Werktag

Kategorie (Bezeichnung)	Kategorie (Farbe)	Netzlänge [km]	Lkw-Wegeaufwand am Werktag/ Lkw-Fahrleistung am Werktag [Lkw*km/Tag]	Lkw-Zeitaufwand am Werktag/ Lkw-Verweildauer am Werktag [Lkw*h/Tag]
BAB bzw. autobahnähnliche Straßen	Rot	112	1.110.700	15.700
uneingeschränkt vom Lkw befahrbare HVS	Blau	135	190.800	4.800
Straße zur Anbindung an das Lkw-Netz	Gelb	152	79.100	2.100
übrige Straßen	Schwarz	354	42.900	1.500
<b>Gesamt</b>	<b>Gesamt</b>	<b>752</b>	<b>1.423.500</b>	<b>24.100</b>
<b>Lkw-Führungsnetz</b>	<b>Rot + Blau</b>	<b>247</b>	<b>1.301.500</b>	<b>20.500</b>

Kategorie (Bezeichnung)	Kategorie (Farbe)	Netzlänge		Differenz zum Vergleichsfall Lkw-Wegeaufwand am Werktag/ Lkw-Fahrleistung am Werktag		Differenz zum Vergleichsfall Lkw-Zeitaufwand am Werktag/ Lkw-Verweildauer am Werktag	
		[km]	[%]	[Lkw*km/Tag]	[%]	[Lkw*h/Tag]	[%]
BAB bzw. autobahnähnliche Straßen	Rot	0	0	2.900	0	100	1
uneingeschränkt vom Lkw befahrbare HVS	Blau	-20	-13	-15.400	-7	-400	-8
Straße zur Anbindung an das Lkw-Netz	Gelb	15	11	11.300	17	300	17
übrige Straßen	Schwarz	5	1	400	1	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-800</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Lkw-Führungsnetz</b>	<b>Rot + Blau</b>	<b>-20</b>	<b>-7</b>	<b>-12.500</b>	<b>-1</b>	<b>-300</b>	<b>-1</b>

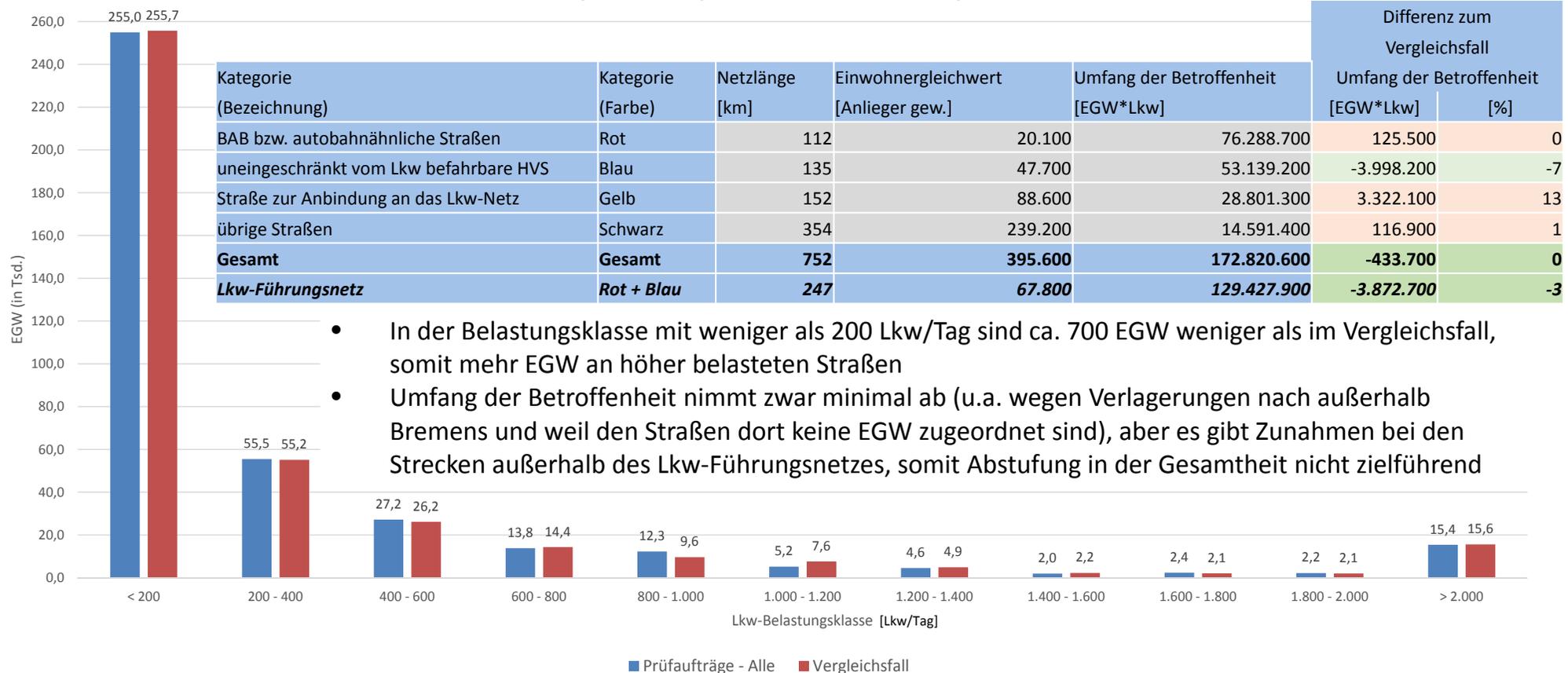
Werte inklusive der Durchgangsverkehre, die im Wesentlichen über die Bundesfernstraßen A 1, A 27, B 6 und B 75 verlaufen

- Die Länge des Lkw-Führungsnetzes sinkt um ca. 7% gegenüber dem Vergleichsfall ab
- Die Lkw-Fahrleistung und die Lkw-Verweildauer im Gesamtnetz der Stadt Bremen bleiben praktisch unverändert. (Die Verlagerungen in das Straßennetz außerhalb Bremens sind hier nicht eingerechnet). Im modifizierten Lkw-Führungsnetz sinkt die Lkw-Fahrleistung ab, wohingegen in den nachgeordneten Straßen die Lkw-Fahrleistung und die Lkw-Verweildauer zunimmt.
- Die gegenüber der Streckenzunahme deutlich überproportionalen Zunahmen der Lkw-Fahrleistung und der Lkw-Verweildauer im nachgeordneten Netz zeigen, dass die Abstufungen in der Gesamtheit nicht zielführend sind.

# Gesamtheit der Prüfaufträge; Routenwahl unter Ansatz EGW und modif. Netzfunktion störungsempfindliche Nutzungen

## Lkw-Führungsnetz Bremen

Zuordnung der Einwohnergleichwerte (EGW) zu Lkw-Belastungsklassen



Werte inklusive der Durchgangsverkehre, die im Wesentlichen über die Bundesfernstraßen A 1, A 27, B 6 und B 75 verlaufen

## Zwischenfazit zu den Prüfaufträgen zur Herausnahme aus Lkw-Führungsnetz

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

## Übersicht der nächsten Arbeitsschritte

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