

# Wo Lkw-Verkehre fließen sollen

## Behörde erläutert VEP-Plan 2025

**Walle (age).** Es war ein Novum, als Bremen 1998 als erste Stadt Deutschlands ein eigenes Lkw-Führungsnetz einrichtete und somit Straßen auswies, die möglichst nicht von Lastwagen befahren werden sollten. Als Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025 wird nun die jüngste Version des Lkw-Führungsnetzes aus dem Jahr 2006 fortgeschrieben – schließlich gibt es zum Beispiel mit der A281, der Verlängerung der A270/B74 oder der Ortsentlastungsstraße Lilienthal neue Alternativstrecken.

Insgesamt 110 Kilometer Autobahn beziehungsweise autobahnähnliche Straßen sowie 155 Kilometer Hauptverkehrsstraßen dürfen Lkw zurzeit befahren. Das entspricht etwa 35 Prozent des Bremer Straßennetzes, erfuhren die Beiräte aus dem Bremer Westen in der Regionalkonferenz am Dienstag im Waller Ortsamt.

Wie und wo kann der Lkw-Verkehr gebündelt werden, sodass alle Gewerbebetriebe gut angebunden sind und die Bevölkerung nicht über Gebühr belastet wird? Zu dieser zentralen Frage hat das Verkehrsressort unter anderem Prüfanträge mehrerer Bremer Beiräte untersucht. Den Westen, der keinen Antrag gestellt hat, betrifft direkt nur ein von der Behörde abgelehnter Antrag des Beirats Burglesum: Die Nordbremer wollten den Heerstraßenzug zwischen der Autobahnauffahrt Bremen-Nord – dem früheren Ihlpohler Kreisel – und der Straße Auf den Delben aus dem Netz herausnehmen. Damit würden aber andere Straßen zu stark belastet, hieß es in bei der Regionalkonferenz. Wie der Verkehrsentwicklungsplan bei den Beiräten ankommt, das lesen Sie in unserer nächsten Ausgabe.