

ÖPNV-Vorrangnetz

Gemäß § 33 Abs. 1 des Mobilitätsgesetzes legt der Nahverkehrsplan ein Vorrangnetz für den ÖPNV fest. Im Vorrangnetz werden Strecken mit einem besonders dichten ÖPNV-Angebot und einer hohen Fahrgastnachfrage berücksichtigt. Es umfasst alle Strecken, auf denen an einem Werktag während der HVZ (6-9 Uhr und 14-19 Uhr) mehr als sechs Fahrten pro Stunde und Richtung oder für mindestens zwölf Stunden sechs Fahrten pro Stunde und Richtung geplant sind.

Auf Basis dieser Bemessungsgrundlage beträgt der Umfang des Netzes 52 Prozent des Gesamtnetzes beim Omnibus und 76 Prozent des Gesamtnetzes bei der Straßenbahn.

Auf den Strecken des ÖPNV-Vorrangnetzes sind die Belange des ÖPNV-Oberflächenverkehrs mit besonderer Priorität zu berücksichtigen. So soll nach § 33 Abs. 2 MobG „der Straßenverkehrsraum der Strecken des Vorrangnetzes [...] unter Berücksichtigung von infrastrukturellen, verkehrsordnenden und verkehrsregelnden Maßnahmen zugunsten des ÖPNV“ gestaltet werden.

Das ÖPNV-Vorrangnetz ist von zentraler Bedeutung, denn es soll die wesentlichen Anforderungen an den städtischen Verkehrsraum, die für einen zuverlässigen und qualitativ wie quantitativ hochwertigen ÖPNV erforderlich sind, sicherstellen und gewährleisten.

Aus Sicht des ÖPNV sind dabei folgende Punkte von besonderer Bedeutung in den gemäß §§ 24 und 25 MobG zu treffenden Abwägungsentscheidungen bei Festlegungen von Planwerken sowie den darauf aufbauenden Maßnahmen zugunsten des ÖPNV zu werten:

- Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Stabilität des ÖPNV-Angebots, sowohl punktuell wie auch der netzweiten Auswirkungen (bspw. auf Anschlusslinien an Knotenpunkten);
- Auswirkungen auf die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des ÖPNV-Angebots, sowohl in absoluten Zahlen als auch im Verhältnis ggü. den anderen Verkehrsträgern;
- Anzahl der von einer Maßnahme positiv oder negativ betroffenen vorhandenen und potenziellen ÖPNV-Fahrgäste, Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste;



In Ergänzung sind die im Nachtverkehr zwischen 22-6 Uhr bedienten Strecken dargestellt. Zusätzlich sind die Strecken die zukünftig zum Vorrangnetz oder zum Nachtnetz hinzukommen werden dargestellt mit dem Jahr der geplanten Umsetzung.

Der systemische Charakter des ÖPNV und seine enge Verflechtung und gegenseitige Abhängigkeit innerhalb des Gesamtnetzes erfordert es, dass in der Abwägung gemäß Mobilitätsgesetz Einzelmaßnahmen nicht isoliert, sondern in ihren Auswirkungen auf die jeweils betroffenen Linien sowie weitere, an Anschlussknoten verknüpften ÖPNV-Angebote betrachtet und bewertet werden.