Kreistag
des Landkreises Limburg-Weilburg
- Der Vorsitzende -

10. August 2026

Gemäß § 32 der Hessischen Landkreisordnung in Verbindung mit § 58 der Hessischen Gemeindeordnung habe ich die Mitglieder **des Kreistags** zur nachstehenden öffentlichen Sitzung am **Freitag, 28. August 2026, um 9:00 Uhr** in **den Sitzungssaal des Kurhauses Bad Camberg** (Chambray-les-Tours-Platz 2, 65520 Bad Camberg) geladen. Den Termin und die Tagesordnung habe ich im Benehmen mit dem Kreisausschuss festgesetzt.

Tagesordnung:

1.	Geschäftliches	
2.	Berichte und Mitteilungen des Kreisausschusses	
3.	Wahl einer zusätzlichen stellvertretenden Schriftführung	(VL-234/2026)
4.	Empfehlung eines sachkundigen Mitglieds für den Verwaltungsrat der Kreissparkasse Weilburg	(VL-240/2026)
5.	Wahl zur XVIII. Verbandsversammlung des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen im Wahlkreis III	(VL-226/2026)
6.	Neubildung der Regionalversammlung für die Planungsregion Mittelhessen	(VL-227/2026)
7.	Wahl der zwei Vertreter und jeweiligen Stellvertreter für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes „Naturpark Hochtaunus“	(VL-239/2026)
8.	Empfehlung des Vertreters und Stellvertreters für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes für Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd	(VL-238/2026)
9.	Wahl von zwei Mitgliedern für das Kuratorium der Kreismusikschule Limburg e. V.	(VL-232/2026)
10.	Wahl von drei Mitgliedern des Kreistags in die Trägerversammlung des Jobcenters Limburg-Weilburg	(VL-225/2026)
11.	Wahl der Mitglieder des Kreistags sowie der sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner für die Kreissportkommission	(VL-236/2026)
12.	Wahl der Mitglieder des Kreistags sowie der sachkundigen Einwohnerinnen für die Kommission für Frauenfragen	(VL-215/2026)
13.	Wahl von je zwei Mitgliedern des Kreistags in den Mobilitätsbeirat, den Kreisseniorenbeirat, den Integrationsbeirat sowie den Inklusionsbeirat des Landkreises Limburg-Weilburg	(VL-212/2026)

14. Annahme der Liste für die Mitglieder des Mobilitätsbeirats (Bürgerinnen und Bürger) (VL-211/2026)
- Vorlage des Kreisausschusses -

15. Annahme der Liste für die Mitglieder des Kreisseniorenbeirats (Bürgerinnen und Bürger) (VL-210/2026)
- Vorlage des Kreisausschusses -

16. Annahme der Liste für die Mitglieder des Integrationsbeirats (Bürgerinnen und Bürger) (VL-209/2026)
- Vorlage des Kreisausschusses -

17. Annahme der Liste für die Mitglieder des Inklusionsbeirats (Bürgerinnen und Bürger) (VL-208/2026)
- Vorlage des Kreisausschusses -

18. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Limburg-Weilburg 2026 FF
- Vorlage des Kreisausschusses (wird nachgereicht) -

19. Prüfantrag: Zeitliche Beschränkung für Mähroboter (AT-6/2026)
- Antrag der Fraktion B90/DIE GRÜNEN -
- Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft -

20. Prüfung der Entsiegelung und Begrünung von Schulhöfen (AT-7/2026)
- Antrag der Fraktion B90/DIE GRÜNEN -
- Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft sowie des Ausschusses für Schule, Aus- und Weiterbildung -

21. Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Grundschulbetreuung (AT-8/2026)
- gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU und SPD -
- Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Schule, Aus- und Weiterbildung -

22. Anpassung des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH und Neufassung des Betrauungsaktes der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH (VL-132/2026)
- Vorlage des Kreisausschusses -
- Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschusses -

23. Öffentlich-rechtlicher Betrauungsakt (Bescheid) zwischen dem Landkreis Limburg-Weilburg und der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH (Im Schlenkert 14, 65549 Limburg)
- Vorlage des Kreisausschusses (wird nachgereicht, wurde vorab in den Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss verwiesen) -
- Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschusses -

Datenschutz:
Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch den Landkreis Limburg-Weilburg nach Art. 13, 14 DS-GVO finden sich auf der Internetseite des Landkreises (http://www.landkreis-limburg-weilburg.de/). Wir übersenden diese Information auf Wunsch in Papierform.

24. Einführung und Umsetzung sanktionsbewehrter Arbeitsgelegenheiten für Asylbewerber nach § 5 Absatz 4 Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) und Ausweitung von Arbeitsgelegenheiten für erwerbsfähige Leistungsberechtigte nach § 16d Sozialgesetzbuch Zweites Buch (SGB II) (VL-133/2026)
- *Vorlage des Kreisausschusses* -
- *Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschusses (federführend) sowie des Ausschusses für Soziales, Familien, Frauen, Senioren, Jugend, Gesundheit und Sport* -

25. Antrag auf Ermöglichung der Live-Übertragung der Sitzungen des Kreistags Limburg-Weilburg (AT-9/2026)
- *Antrag der Fraktion Volt × FREIE WÄHLER* -
- *Bericht und ggf. Beschlussempfehlung des Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschusses* -

26. Prüfung der gesetzlichen Möglichkeit zur Quadratmeterhöchstmiete im SGB II und SGB XII (AT-11/2026)
- *gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU und SPD* -

27. Hitzeaktionsplan des Landkreises Limburg-Weilburg – Bilanz nach einem Jahr (AF-4/2026)
- *Anfrage der Fraktion B90/DIE GRÜNEN* -

28. Hitzeschutz im Landkreis Limburg-Weilburg (AF-7/2026)
- *Anfrage der Fraktion Die Linke* -

29. Umsetzung des Unterhaltsvorschussgesetzes im Landkreis Limburg-Weilburg (AF-8/2026)
- *Anfrage der Fraktion Die Linke* -

30. Entwicklung der Hilfe zur Pflege im Landkreis Limburg-Weilburg (AF-6/2026)
- *Anfrage der Fraktion Die Linke* -

31. Kostenstruktur, Fallzahlen und Entwicklung der Sozialhilfe (SGB XII), differenziert nach Staatsangehörigkeit (AF-5/2026)
- *Anfrage der Fraktion AfD* -

Freundliche Grüße

gez. Joachim Veyhelmann, Vorsitzender

Datenschutz:
Informationen zum Schutz personenbezogener Daten bei deren Verarbeitung durch den Landkreis Limburg-Weilburg nach Art. 13, 14 DS-GVO finden sich auf der Internetseite des Landkreises (http://www.landkreis-limburg-weilburg.de/). Wir übersenden diese Information auf Wunsch in Papierform.



Landkreis Limburg-Weilburg

Controllingbericht Kernverwaltung zum 30. April 2026

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen 1
1. Überblick 3
2. Abweichungen im Ergebnishaushalt inkl. Kennzahlen 5
2.1 Personal- und Versorgungsaufwendungen des Landkreises 5
2.2. Ausführung der Teilhaushalte 7
THH 00 – Politische Willensbildung 7
THH 01 – Kreisorgane (inkl. Politische Willensbildung), Sport und Ehrenamt . 8
THH 02 – Referat Aus- und Jugendbildung 9
THH 03 – Referat für Rechtsangelegenheiten 10
THH 04 – Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit 11
THH 05 – Stabsstellen Dezernat 1 12
THH 06 – Büro des Ersten Kreisbeigeordneten 13
THH 10 – Personalamt 14
THH 20 – Amt für Finanzen und Organisation 15
THH 21 – Schulfinanzierung 17
THH 30 – Amt für öffentliche Ordnung 18
THH 40 – Amt für den Ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz 20
THH 41 – Amt für Abfallwirtschaft 21
THH 50 – Amt für Jugend, Schule und Familie 22
THH 51 – Sozialamt 24
THH 60 – Gesundheitsamt 28
THH 70 – Sonderdienste 30
THH 80 – Personalvertretung 31
THH 90 – Allgemeine Finanzwirtschaft 32
3. Risiken und Ausblick für den Kreishaushalt 35
Übertragene Haushaltsreste aus Vorjahren 35
Inflation 35
Beteiligungen 37
Personal- und Versorgungsaufwendungen 38
Jahresabschlussbuchungen 39
Transferleistungen 39

4. Besondere Geschäftsvorfälle 40
5. Liquiditäts- & Schuldenstand zum 30. April 2026 43
6. Überplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen 44

Vorbemerkungen

Nach § 28 Abs. 1 GemHVO ist der Kreistag für die Steuerung und Kontrolle mehrmals jährlich über den Haushaltsvollzug zu unterrichten. Diese mit der Einführung des doppischen Haushaltsrechtes vorgeschriebene periodische Berichtspflicht an die Vertretungsorgane der Kommunen ergänzt die bisherige weiter geltende Berichtspflicht aufgrund bestimmter Anlässe bzw. Entwicklungen im Verlauf des Haushaltsjahres.

Die Controllingberichte des Landkreises Limburg-Weilburg werden seit dem Haushaltsjahr 2022 jeweils in einem viermonatigen Zyklus mit Stand zum 30. April, 31. August und 31. Dezember erstellt und den entsprechenden Gremien vorgelegt. Der Controllingbericht des Landkreises Limburg-Weilburg wird in folgende Abschnitte unterteilt: Überblick, Abweichungen im Ergebnishaushalt, Risiken und Ausblick für den Kreishaushalt, Besondere Geschäftsvorfälle sowie Liquiditäts- und Schuldenstand.

Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 2. Juli 2026 wurde für das Haushaltsjahr 2026 eine entsprechende haushaltswirtschaftliche Sperre in Höhe von 1,00 Mio. € erlassen. Diese wurde im hiesigen Bericht bereits berücksichtigt. Im Rahmen des Haushaltsvollzugs zum 30. April 2026 zeichnen sich im Ergebnishaushalt Abweichungen in Höhe von rund 643 T€ im Vergleich zum fortgeschriebenen Ansatz/Ergebnis i. H. v. -632 T€ (Planwert: 36 T€, übertragene Budgetmittel: -668 T€ sowie über- und außerplanmäßige Aufwendungen: bislang 0 €) ab. Unter Berücksichtigung dieser Abweichungen ergibt sich ein voraussichtliches Jahresergebnis 2026 in Höhe von rund 10 T€. Das laut Haushaltssatzung geplante Jahresergebnis 2026 beläuft sich auf 36 T€. Die Einzelheiten über die Entwicklungen innerhalb der entsprechenden Teilhaushalte können dem Abschnitt „Abweichungen im Ergebnishaushalt“ entnommen werden.

Die Liquidität in der ersten Berichtsperiode war jederzeit gesichert und weist zum 30. April 2026 einen Stand inkl. der Geldanlagen von 61,33 Mio. € aus. Im Ergebnis hat sich somit die Liquidität in den ersten vier Monaten um 9,35 Mio. € abgebaut.

In dem Bericht wird bei der Prognose auf den fortgeschriebenen Ansatz 2026 abgestellt. Diese Betrachtungsweise ist auf Grund des Haushaltsvollzugs sachgerechter. Die übertragenen Haushaltsreste aus dem Jahr 2025 fließen somit in die vorgenannte Abweichung ein.

Risiken für den Landkreis Limburg-Weilburg bestehen derzeit vor allem weiterhin aufgrund der aktuellen Teuerungsrate. Die Ausführungen zu diesen Problematiken

können den Abschnitten „Risiken und Ausblick“ für den Kreishaushalt sowie „Besondere Geschäftsvorfälle“ entnommen werden.

KA-Beschluss vom 2. Juli 2026

Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 2. Juli 2026 wurde eine Haushaltssperre gem. § 107 HGO in Höhe von 1,00 Mio. € beschlossen.

20120 Mobilitätsmanagement

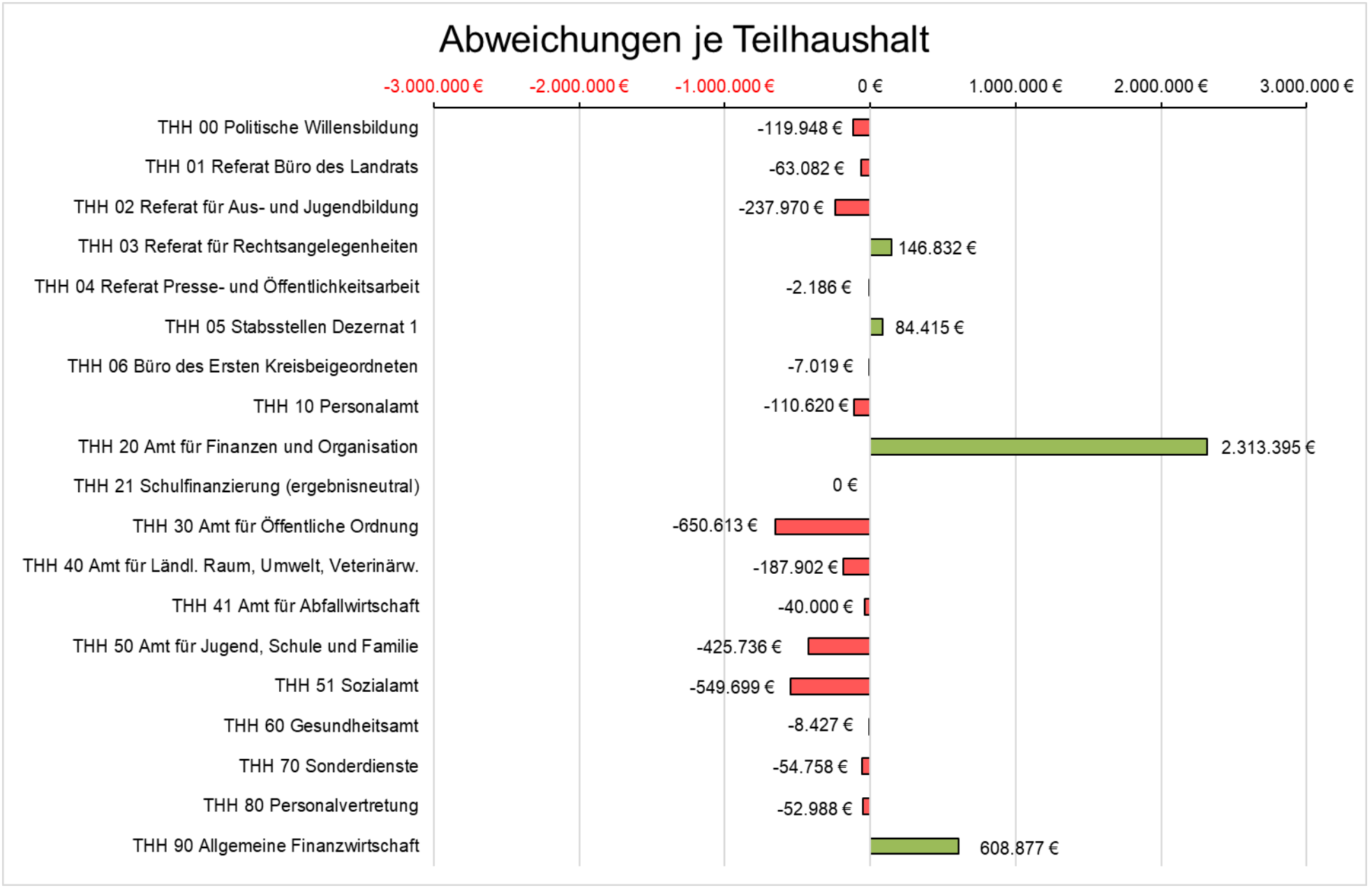
Im Teilergebnishaushalt 20120 - Mobilitätsmanagement wird der Zuschuss an die VLDW von 3,77 Mio. € auf 2,77 Mio. € reduziert. Der vorhandene Eigenkapitalstock (31. Dezember 2025 5,70 Mio. €) wird somit abgebaut, sodass ein entlastender Effekt zum Ausgleich des Ergebnishaushaltes eintritt. Nach derzeitiger Prognose ist der Anteil des Landkreises Limburg-Weilburg am Eigenkapital der VLDW zum 31. Dezember 2026 noch ausreichend, um den planmäßigen Abbau des Eigenkapitals in 2027 zu vollziehen.

Unter Berücksichtigung dieser beschlossenen Haushaltssperre wird ein Jahresergebnis von 10 T€ für das Jahr 2026 prognostiziert.

1. Überblick

Controllingbericht des Landkreises Limburg-Weilburg zum 30. April 2026

	Planansatz 2026	Fortgeschriebener Ansatz 2026	voraussichtl. Jahresergebnis	Abweichung zum fortgeschr. Ansatz	Abweichung in % zum fortgeschriebenen Ansatz 2025
Abweichungen je Teilhaushalt vor ILV					
THH 00 Politische Willensbildung	-282.156 €	-282.156 €	-402.104 €	-119.948 €	-42,51%
THH 01 Referat Büro des Landrats	-1.156.323 €	-1.174.153 €	-1.237.235 €	-63.082 €	-5,37%
THH 02 Referat für Aus- und Jugendbildung	-1.752.384 €	-1.752.384 €	-1.990.354 €	-237.970 €	-13,58%
THH 03 Referat für Rechtsangelegenheiten	-754.713 €	-754.713 €	-607.881 €	146.832 €	19,46%
THH 04 Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	-821.991 €	-821.991 €	-824.177 €	-2.186 €	-0,27%
THH 05 Stabsstellen Dezernat 1	-478.477 €	-478.477 €	-394.062 €	84.415 €	17,64%
THH 06 Büro des Ersten Kreisbeigeordneten	-565.730 €	-565.730 €	-572.749 €	-7.019 €	-1,24%
THH 10 Personalamt	-1.631.778 €	-1.631.778 €	-1.742.398 €	-110.620 €	-6,78%
THH 20 Amt für Finanzen und Organisation	-21.719.800 €	-22.159.800 €	-19.846.405 €	2.313.395 €	10,44%
THH 21 Schulfinanzierung (ergebnisneutral)	*19.446.464 €*	*19.446.464 €*	*19.446.464 €*	*0 €*	*0,00%*
THH 30 Amt für Öffentliche Ordnung	-7.039.758 €	-7.169.563 €	-7.820.176 €	-650.613 €	-9,07%
THH 40 Amt für Ländl. Raum, Umwelt, Veterinärw.	-2.800.981 €	-2.800.981 €	-2.988.883 €	-187.902 €	-6,71%
THH 41 Amt für Abfallwirtschaft	366.191 €	366.191 €	326.191 €	-40.000 €	10,92%
THH 50 Amt für Jugend, Schule und Familie	-42.067.363 €	-42.081.318 €	-42.507.054 €	-425.736 €	-1,01%
THH 51 Sozialamt	-53.880.015 €	-53.880.015 €	-54.429.714 €	-549.699 €	-1,02%
THH 60 Gesundheitsamt	-2.416.929 €	-2.476.260 €	-2.484.687 €	-8.427 €	-0,34%
THH 70 Sonderdienste	-1.433.288 €	-1.440.388 €	-1.495.146 €	-54.758 €	-3,80%
THH 80 Personalvertretung	-340.713 €	-340.713 €	-393.701 €	-52.988 €	-15,55%
THH 90 Allgemeine Finanzwirtschaft	119.365.624 €	119.365.624 €	119.974.501 €	608.877 €	0,51%
Insgesamt	**35.880 €**	**-632.141 €**	**10.430 €**	**642.571 €**	


Abweichungen je Teilhaushalt
-3.000.000 €
-2.000.000 €
-1.000.000 €
0 €
1.000.000 €
2.000.000 €
3.000.000 €
THH 00 Politische Willensbildung
-119.948 €
THH 01 Referat Büro des Landrats
-63.082 €
THH 02 Referat für Aus- und Jugendbildung
-237.970 €
THH 03 Referat für Rechtsangelegenheiten
146.832 €
THH 04 Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
-2.186 €
THH 05 Stabsstellen Dezernat 1
84.415 €
THH 06 Büro des Ersten Kreisbeigeordneten
-7.019 €
THH 10 Personalamt
-110.620 €
THH 20 Amt für Finanzen und Organisation
2.313.395 €
THH 21 Schulfinanzierung (ergebnisneutral)
0 €
THH 30 Amt für Öffentliche Ordnung
-650.613 €
THH 40 Amt für Ländl. Raum, Umwelt, Veterinärw.
-187.902 €
THH 41 Amt für Abfallwirtschaft
-40.000 €
THH 50 Amt für Jugend, Schule und Familie
-425.736 €
THH 51 Sozialamt
-549.699 €
THH 60 Gesundheitsamt
-8.427 €
THH 70 Sonderdienste
-54.758 €
THH 80 Personalvertretung
-52.988 €
THH 90 Allgemeine Finanzwirtschaft
608.877 €

Die voraussichtlichen Abweichungen im Ergebnishaushalt (Fachkosten und Personalkosten) beziehen sich auf die im Diagramm abgebildeten Bereiche und Teilhaushalte und werden im nachfolgenden Abschnitt näher erläutert.

2. Abweichungen im Ergebnishaushalt inkl. Kennzahlen

2.1 Personal- und Versorgungsaufwendungen des Landkreises

Die Ansätze für die Personal- und Versorgungsaufwendungen wurden aufgrund der im Stellenplan ausgewiesenen Stellen ermittelt. Unterstellt wurde dabei eine Stellenbesetzungsquote von 87 %. Zum Stichtag 30. April 2026 liegt die tatsächliche Stellenbesetzungsquote bei 88,52 %.

Die prognostizierten Aufwendungen für das Personal der Kreisverwaltung Limburg-Weilburg werden sich für das Jahr 2026 zum Stichtag 30. April 2026 auf insgesamt 64,52 Mio. € (Personal- und Versorgungsaufwendungen) belaufen. Dies ergibt eine voraussichtliche Steigerung gegenüber dem Haushaltsansatz von 63,25 Mio. € um rund 1,27 Mio. € (davon ergebnisneutrale Abweichung im THH 21 - Schulfinanzierung +891 T€). Die prognostizierten Erträge für das Personal der Kreisverwaltung Limburg-Weilburg belaufen sich voraussichtlich auf insgesamt 8,97 Mio. €. Dies ergibt voraussichtlich eine Verbesserung gegenüber dem Haushaltsansatz von 8,90 Mio. € um rund 68 T€.

Für den Landkreis Limburg-Weilburg entsteht in Summe somit ein negativer Saldo in Höhe von 1,21 Mio. €. Die einzelnen Abweichungen werden in jedem Teilhaushalt gesondert dargestellt (Abweichung Personalkosten).

Im Ergebnis zeichnet sich ab, dass die Personal- und Versorgungsaufwendungen im Haushaltsvollzug 2026 nicht auskömmlich sein werden.

Wesentliche Änderungen der Personalkosten im Haushaltsjahr 2026 gegenüber dem Ansatz für das Haushaltsjahr 2026 ergeben sich aus folgenden Gründen:

- Die unterstellte Stellenbesetzungsquote von 87 % wird nach aktueller Berechnung überschritten, wodurch nicht eingeplante Kosten in Höhe von ca. 1,02 Mio. € verursacht werden.

- Für die Beamten wurde keine Besoldungserhöhung unterstellt, da zuletzt im Dezember 2025 eine Steigerung erfolgte. In Anlehnung an den Tarifabschluss für die Beschäftigten des Landes Hessen ab Juli 2026 erfolgt eine Erhöhung um 3,02 %. Hierdurch ist mit Mehraufwendungen in Höhe von 150 T€ (Besoldung + Umlage) zu rechnen. Darüber hinaus verursachen eine deutliche Erhöhung des Familienzuschlages ab dem zweiten Kind sowie die Streichung der

Erfahrungsstufe 1 in den A-Besoldungsgruppen rückwirkend ab Januar 2026 Mehraufwendungen in Höhe von 103 T€.

- Bei der Stellenbesetzung ergibt sich eine Verschiebung vom Beamten- zum Beschäftigtenbereich, da einige Beamtenstellen mit Beschäftigten besetzt wurden.

- In der Vergangenheit waren die Auszubildenden sowohl im Tarifbereich als auch im Besoldungsbereich nicht im Stellenplan abgebildet. Mit der Einführung des neuen Stellenplans 2026/2027 erfolgte eine Umstellung, sodass die Personalkosten der Auszubildenen nun über Ansätze im Haushaltsplan veranschlagt sind. Im Zuge dieser Umstellung wurden jedoch nicht alle erforderlichen Ausbildungsstellen im Stellenplan ausgewiesen. Gleichzeitig wurden in den vergangenen Jahren mehr Auszubildende eingestellt, um den Personalbedarf langfristig zu sichern.

2.2. Ausführung der Teilhaushalte

THH 00 – Politische Willensbildung

Ziele	- optimale Organisation des Büros des Landrats sowie der Termine etc. des Landrats - direkte Anliegen der Bürger an den Landrat entgegennehmen in Bürgersprechstunden	
Kennzahl	- mehrere Bürgersprechstunden pro Jahr angeboten?	Ja

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt nach derzeitigem Stand bei den Fachkosten zu keinen wesentlichen Abweichungen.

Prognose Personalkosten: 🔴 - 119.948 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (100%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 00 - Prognose insgesamt **🔴 - 119.948 €**

THH 01 – Kreisorgane (inkl. Politische Willensbildung), Sport und Ehrenamt

Ziele	- effektive und effiziente Gestaltung von Gremiensitzungen - den Gremien, ihren Mitgliedern und den Fraktionen ein gutes Arbeiten ermöglichen - Ausbau und Optimierung des Sitzungsdienstprogrammen zur effektiven Nutzung für die Gremienmitglieder - Förderung der modernen und nachhaltigen Gremienarbeit - Transformation der politischen Ziele nach innen (zur Umsetzung) - Förderung und Stärkung des Ehrenamts sowie des Sports sowohl durch Zuschüsse als auch Veranstaltungen	
Kennzahl	- Anzahl ehrenamtlicher Kreisbeigeordneter und Kreistagsabgeordneter, die Gremienunterlagen Ausschließlich digital über das Sitzungsdienstprogramm zur Verfügung gestellt bekommen	50%

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
01111 – Politische Willensbildung, Kreistag	-39.000 €
Insgesamt	**-39.000 €**

Prognose Fachkosten: - 39.000 €

Im Teilhaushalt 01 – Kreisorgane (inkl. Politische Willensbildung), Sport und Ehrenamt kommt es voraussichtlich zu einer Verschlechterung i. H. v. 39 T€. Grund hierfür ist zum einen, dass aufgrund der am 15. März 2026 stattgefundenen Kommunalwahl eine Fraktion mehr im Kreistag vertreten ist als in der vergangenen Wahlzeit und keine fraktionslosen Abgeordneten mehr vertreten sind. Dadurch müssen insgesamt mehr Fraktionszuwendungen ausgezahlt werden. Zum anderen wurde bei den Aufwendungen für Aufwandsentschädigungen sowie den Fraktionszuwendungen und Klausurmitteln für die Fraktionen eine Erhöhung der Entschädigungssätze in die Prognose einbezogen.

Prognose Personalkosten: - 24.082 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf eine besetzte überplanmäßige Stelle zurückzuführen.

THH 01 - Prognose insgesamt - 63.082 €

THH 02 – Referat Aus- und Jugendbildung

Ziele	Die Förderung fachlicher und persönlicher Kompetenzen der Nachwuchskräfte innerhalb der Kreisverwaltung Limburg-Weilburg.	
	Die Kreisverwaltung Limburg-Weilburg ist eine attraktive Ausbildungsstätte und wird als solche intern und extern wahrgenommen.	
	Außerschulische Bildungsmaßnahmen für den Landkreis Limburg-Weilburg werden unter Berücksichtigung aktueller gesellschaftlicher und jugendrelevanter Themen weiter vorangetrieben.	
	Leseförderung sowie die Förderung der Informations- und Medienkompetenz bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen.	
Kennzahl	Stellenbesetzungen Nachwuchskräfte	> 90%
	Durchfallquote Nachwuchskräfte	< 10%

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
02110 – Jugendbildungswerk	9.500 €
Insgesamt	**9.500 €**

Prognose Fachkosten: + 9.500 €

Die Verbesserung ist vornehmlich auf Minderaufwendungen im Bereich des Projekts „Jugendtaxi“ zurückzuführen. Hier werden voraussichtlich weniger Jugendtaxi-Gutscheine bei den Taxiunternehmen eingelöst, als ursprünglich angenommen.

Prognose Personalkosten: - 247.470 €

In der Vergangenheit waren die Auszubildenden sowohl im Tarifbereich als auch im Besoldungsbereich nicht im Stellenplan abgebildet. Mit der Einführung des neuen Stellenplans 2026/2027 erfolgte eine Umstellung, sodass die Personalkosten der Auszubildenen nun über Ansätze im Haushaltsplan veranschlagt sind.

Im Zuge dieser Umstellung wurden jedoch nicht alle erforderlichen Ausbildungsstellen im Stellenplan ausgewiesen. Gleichzeitig wurden in den vergangenen Jahren mehr Auszubildende eingestellt, um den Personalbedarf langfristig zu sichern. Aktuell werden insgesamt vier Nachwuchskräfte im tariflichen Bereich überplanmäßig geführt. Diese Entwicklung lässt sich auf die Ausbildungsjahrgänge bis einschließlich 2023 zurückführen.

THH 02 - Prognose insgesamt **- 237.970 €**

THH 03 – Referat für Rechtsangelegenheiten

Ziele	Aktive und passive Wahrung der rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen des Landkreises Limburg-Weilburg in allen Rechtsstreitigkeiten sowie rechtlich begründeten Verwaltungsentscheidungen	
Kennzahl	Bearbeitung Rechtsstreitigkeiten innerhalb der gesetzlich angeordneten Fristen	ja

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt nach derzeitigem Stand bei den Fachkosten zu keinen wesentlichen Abweichungen.

Prognose Personalkosten: + 146.832 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (66,17%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 03 - Prognose insgesamt + 146.832 €

THH 04 – Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Ziele	-optimale Repräsentation des Landkreises nach außen auf verschiedenen Medien - zeitnahe, vollständige und richtige Information der Öffentlichkeit über die Arbeit der Kreisverwaltung und deren politische Gremien	
Kennzahl	- kumulierte Anzahl erreichter Einwohner über soziale Medien (Follower Facebook/ Instagram)	32.700

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
04220 – Volksbildung und Musikschulen	2.000 €
Insgesamt	**2.000 €**

Prognose Fachkosten: + 2.000 €

Die Verbesserung ist auf Minderaufwendungen im Bereich Volksbildung und Musikschulen zurückzuführen. Dies ergibt sich aus den schwankenden Einwohnerzahlen, die zur Berechnung des Zuschusses für die VHS einzubeziehen sind.

Prognose Personalkosten: -4.186 €

THH 04 - Prognose insgesamt -2.186 €

THH 05 – Stabsstellen Dezernat 1

Ziele	- Förderung von Frauen und Gleichstellung - Bereitstellung von Schwimmflächen/ Sicherstellung Schulschwimmen	
Kennzahl	- Veranstaltungen zur Förderung für Frauen und Gleichstellung durchgeführt	Ja
	- Ausreichende Schwimmflächen bereitgestellt u. Schulschwimmen sichergestellt	Ja

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt nach derzeitigem Stand bei den Fachkosten zu keinen wesentlichen Abweichungen.

Prognose Personalkosten: + 84.415 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (74,64%) im Bereich des Frauenbüros zurückzuführen.

THH 05 - Prognose insgesamt: + 84.415 €

THH 06 – Büro des Ersten Kreisbeigeordneten

Ziele	- Dauerhafte Umsetzung Fairtrade Town Landkreis Limburg-Weilburg - Optimale Organisation des Büro Erster Kreisbeigeordneter	
Kennzahl	- Organisation des Büro Erster Kreisbeigeordneter - Fairtrade-Aktivitäten	Ja 4

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt nach derzeitigem Stand bei den Fachkosten zu keinen wesentlichen Abweichungen.

Prognose Personalkosten: -7.019 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (87,5%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 06 - Prognose insgesamt -7.019 €

THH 10 – Personalamt

Ziele	Erhöhung der Attraktivität der Kreisverwaltung als Arbeitgeberin Verantwortungsvolles Personalmanagement	
Kennzahl	Stellenbesetzungsquote	87,0%

Die Stellenbesetzungsquote lag zum 30. April 2026 bei 88,52 %.

Es kommt zum 30. April 2026 bei den Fachkosten zu keinen nennenswerten Abweichungen.

Prognose Personalkosten: - 110.620 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die unter 2.1 aufgelisteten Gründe zurückzuführen. Insbesondere sind in diesem Teilhaushalt überproportional viele Beamtinnen und Beamte tätig.

THH 10 - Prognose insgesamt - 110.620 €

THH 20 – Amt für Finanzen und Organisation

Ziele	- Die Digitalisierung in der Kreisverwaltung Limburg-Weilburg wird weiter vorangebracht. - Schaffung und Bereitstellung effizienter und wirtschaftlicher Arbeitsplätze für die Beschäftigten. - Verbesserung der Substanz der Kreisstraßen im Landkreis.	
Kennzahl	- Brückensanierungen (jährlich ein Brückenbauwerk)	Ja
	- Erhaltungsmaßnahmen Kreisstraßen erfüllt	Ja
	- Haushaltsausgleich	Ja
	- Digitalisierung Schriftgut	50 %
	- Bedarfsgerechter Austausch PC-Systeme	Ja
	- Erhaltungsmaßnahmen Kreisstraßen erfüllt	Ja

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
20120 – Mobilitätsmanagement	2.300.000 €
20300 – Forderungsmanagement	31.000 €
20410 – Gebäudeorganisation, Beschaffung, Service	51.000 €
20430 – Digitalisierung	-20.000 €
20500 – IuK-Management (Verwaltung)	7.000 €
Insgesamt	**2.369.000 €**

Prognose Fachkosten: + 2.369.000 €

Im Teilhaushalt des Amtes für Finanzen und Organisation kommt es bei den Fachkosten zu einer voraussichtlichen Verbesserung von rund 2,37 Mio. €. Die Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus dem Produkt Mobilitätsmanagement. Ursächlich hierfür ist zum einen die Auflösung einer Rückstellung für unterlassene Instandhaltungsarbeiten an Kreisstraßen in Höhe von 952 T€ (KA Beschluss vom 21. Mai 2026: Aufhebung der Konsolidierungsmaßnahme 2025). Darüber hinaus können geplante Ausschreibungen nicht bzw. nur verzögert durchgeführt werden. Infolge dessen kommt es zu weiteren positiven Ergebniseffekten in Höhe von rund 350 T€ im Bereich der Erhaltungsaufwendungen und Aufwendungen für Straßenausstattung an Kreisstraßen. Ein weiterer positiver Ergebniseffekt entsteht durch die Reduzierung des Zuschusses an die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) i. H. v. 3,77 Mio. € auf 2,77 Mio. €. Dies resultiert aus der am 2. Juli 2026 beschlossenen Haushaltssperre. Insgesamt verbessert sich der Bereich des Mobilitätsmanagements daher um rund 2,30 Mio. €.

Im Bereich des Forderungsmanagements kommt es bei den Vollstreckungsersuchen voraussichtlich zu Mehrerträgen in Höhe von 31 T€.

Das Produkt der Gebäudeorganisation, Beschaffung und Service verbessert sich um ca. 51 T€. Diese Verbesserung setzt sich aus mehreren kleineren Abweichungen in

den Bereichen „Allgemeine Verwaltung - Zentraler Service (33 T€), Allgemeine Verwaltung – Ausstattung (9 T€) sowie Gebäudeservice (9 T€) zusammen.

Eine Verschlechterung im Teilhaushalt des Amtes für Finanzen und Organisation wird im Bereich der Digitalisierung prognostiziert. Hier wird es aufgrund einer erforderlichen, aber nicht veranschlagten Beauftragung im Bereich KFZ-Software zu Mehraufwendungen in Höhe von rund 20 T€ kommen.

Beim IuK-Management kommt es voraussichtlich zu ergebnisverbessernden Effekten in Höhe von rund 7 T€. Hierin enthalten sind Einsparungen im Schulungsbudget sowie im Bereich des Medienzentrums.

Prognose Personalkosten: 🔴 - 55.605 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf zwei besetzte überplanmäßige Stellen im Bereich der Digitalisierung zurückzuführen.

THH 20 - Prognose insgesamt **🟢 + 2.313.395 €**

THH 21 – Schulfinanzierung

Ziele	Der Landkreis Limburg-Weilburg strebt als Schulträger an, seiner Bevölkerung das bestmögliche Bildungsangebot durch die Wahrnehmung der äußeren Schulorganisation zur Verfügung zu stellen. Durch die Weiterentwicklung der Digitalisierung in der Kreisverwaltung Limburg-Weilburg wird die Zusammenarbeit mit den einzelnen Schulen noch effektiver gestaltet.	
Kennzahl	Kosten aller Schulformen je Schüler	2.498 €

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Bei der Haushaltsplanung für das Jahr 2026 wurde von Erträgen aus der Auflösung des Sonderpostens Schulumlage von 1,45 Mio. € ausgegangen. Im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten hat sich herausgestellt, dass sich dieser Betrag auf 1,67 Mio. € beläuft. Dies führt insofern zu Mehrerträgen im Vollzug des Haushaltsjahres in Höhe von 218 T€.

Im Bereich der Hausmeistervertretung ergibt sich derzeit eine Verschlechterung in Höhe von 44 T€. Maßgeblich hierfür sind organisatorische Anpassungen im Bereich des Schulhausverwaltungspersonals.

Beim Winterdienst ergibt sich eine Ergebnisverschlechterung von ca. 100 T€. Dies ist insbesondere auf ungünstige Witterungsverhältnisse in der Winterperiode 2025/2026 zurückzuführen. Aufgrund der nicht vorhersehbaren Witterungsverhältnisse in der Winterperiode 2026/2027 ist eine belastbare Haushaltsprognose allerdings nur sehr eingeschränkt möglich, da die tatsächliche Kostenentwicklung maßgeblich von den Wetterbedingungen in den verbleibenden Wintermonaten abhängt.

Es ist absehbar, dass die finanziellen Belastungen im Bereich der Schulfinanzierung insbesondere wegen der allgemeinen Teuerungsraten sowie des gesetzlichen Anspruches auf eine Ganztagsbetreuung für Grundschulkinder weiter zunehmen werden.

THH 21 – Prognose Fachkosten (ergebnisneutral) **+ 74.000 €**

THH 21 – Prognose Personalkosten: (ergebnisneutral) **+ 891.028 €**

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote in diesem Teilhaushalt zurückzuführen. Bei der Haushaltsplanung 2026/2027 wurde im THH 21 eine Stellenbesetzungsquote von 100 % zu Grunde gelegt.

THH 21 - Prognose insgesamt (Zuführung zum Sonderposten Schulumlage) **+ 965.028 €**

THH 30 – Amt für öffentliche Ordnung

Ziele	Wahrnehmung der zugewiesenen Aufgaben (schwerpunktmäßig Eingriffs- und Ordnungsverwaltung) innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens bei gleichzeitiger Intensivierung und Weiterentwicklung des Dienstleistungsverständnisses und der Bürgerorientierung	
	Verhinderung von Gefahren durch präventive Maßnahmen	
	Unterstützung bei der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes innerhalb der Kreisverwaltung (Anbieten digitaler Verwaltungsleistungen, Teilnahme an Portalverbunden, Nutzerkonten für Bürger und Unternehmen)	
Kennzahl	Reduzierung bzw. Vermeidung von Beschwerden im Rahmen des IBM	1

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
30000 – Allgemeine Bewirtschaftungskosten	7.000 €
30100 – Aufsicht und Allgemeine Ordnung	-22.000 €
30120 – Wahlen	-1.000 €
30300 – Ausländerwesen	-29.000 €
30400 – Zulassungswesen und Allgemeine Verkehrsangelegenheiten	116.000 €
30500 – Fahrerlaubniswesen	-36.000 €
30600 – Brandschutz	12.000 €
30610 – Zivil- und Katastrophenschutz	57.000 €
30700 – Bauaufsicht	194.000 €
30730 – Naturschutz	70.000 €
Insgesamt	**368.000 €**

Prognose Fachkosten: +368.000 €

Im Teilhaushalt Amt für öffentliche Ordnung wird es nach derzeitigem Stand zu einer Ergebnisverbesserung im Umfang von rund 368 T€ kommen.

Im Bereich der öffentlich-rechtlichen Verwaltungsgebühren werden in einzelnen Produkten Mehrerträge gegenüber den geplanten Haushaltsansätzen prognostiziert. Maßgebliche Verbesserungen resultieren voraussichtlich aus dem Bereich des Zulassungswesens, der Bauaufsicht und aus dem Bereich Naturschutz.

Die naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren im Zuge des Glasfaserausbaus (digitale Infrastruktur) und Modernisierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn erbringen im Produktbereich Naturschutz höhere Gebührenerträge gegenüber dem Haushaltsansatz von etwa 70 T€. Im Bereich der Bauaufsicht wird zum jetzigen Zeitpunkt eine Verbesserung von ca. 194 T€ erwartet. Dies ist auf höhere Erträge für Baugenehmigungen sowie Bodenverkehrsgenehmigungen zurückzuführen. Im

Bereich des Zulassungswesen kann nach derzeitiger Einschätzung eine Verbesserung auf Grund von zwangsweisen Stilllegungen von ca. 116 T€ angenommen werden.

Demgegenüber stehen Mindererträge in verschiedenen Aufgabenbereichen. Bei den Gebührenerträgen für die Anträge für den kleinen Waffenschein, Jagdschein sowie Anträgen nach der Gewerbeordnung wird es nach aktuellem Stand zu Mindererträgen kommen. Dies betrifft ebenso den Bereich Ausländerwesen. Hier wird von Mindererträgen i. H. v. ca. 55 T€ ausgegangen.

In der produktübergreifenden Gesamtbetrachtung entsteht damit unter Verrechnung aller Verbesserungen und Verschlechterungen die einleitend erwähnte Ergebnisverbesserung für den Teilhaushalt 30, die sich im Jahresverlauf allerdings noch maßgeblich verändern kann.

Bei der im Produkt 30640 – „Rettungsdienst und Zentrale Leitstelle“ veranschlagten Rettungsdienstgebühr werden derzeit keine Abweichungen erwartet. Etwaige Unter- bzw. Überkompensationen zum Jahresende werden über einen Sonderposten im Rahmen des Jahresabschlusses auf die Gebühr des Jahres 2027 vorgetragen.

Prognose Personalkosten: 🔴 - 1.018.513 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (93,12%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 30 - Prognose insgesamt **🔴 - 650.513 €**

THH 40 – Amt für den Ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz

Ziele	- Kompetenter Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger sowie auch für Planungsbüros und Kommunen bei fachlichen Fragen und zur Vorabstimmung von Vorhaben sowie Erläuterung der mitunter komplexen rechtlichen Sachlagen durch gelebte Bürgernähe. - Förderung des Erhalts der landwirtschaftlichen Betriebe sowie der Entwicklung des ländlichen Raumes in den Ortslagen wie auch in der Feldflur. - Gewährung der Lebensmittelsicherheit und des Tierschutzes wie auch des Schutzes der Umwelt vor Schäden durch regelmäßige Kontrollen. - Zeitnahe und fristgerechte Wahrnehmung der vielfältigen hoheitlichen Aufgaben in den unterschiedlichen Bereichen der Förderung, wie auch als Eingriffsverwaltung und Genehmigungsbehörde.	
Kennzahl	jährliche bewilligungsreife Bearbeitung des Gemeinsamen Antrags bis Ende November	90%
	jährliche bescheidungsreife Bearbeitung von Agrarumweltmaßnahmen (HALM) bis 15. Dezember	80%
	Erstellung von wasserrechtlichen Stellungnahmen an das Kreisbauamt innerhalb von 1 Monat	85%

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
40500 – Veterinärwesen und Verbraucherschutz	3.000 €
Insgesamt	**3.000 €**

Prognose Fachkosten: +3.000 €

Im Teilhaushalt des Amtes 40 kommt es insgesamt im Vergleich zur Prognose zu einer ergebnisverbessenden Abweichung gegenüber dem fortgeschriebenen Haushaltsansatz in Höhe von 3 T€. Die Abweichung resultiert aus unerwarteten Erträgen im Bereich des Tierschutzes.

Prognose Personalkosten: - 190.902 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (90,45%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 40 - Prognose insgesamt - 187.902 €

THH 41 – Amt für Abfallwirtschaft

Ziele	Einsammeln des häuslichen und gewerblichen Abfalls, sowie sachgerechte und umweltgerechte Aufbereitung und Verwertung der Rohstoffquelle Abfall. Ziel ist es, die Abfallwirtschaft zu einer Quelle der Beschaffung von Rohstoffen und für die Produktion von Gütern fortzuentwickeln unter Berücksichtigung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes. Nutzung der Rohstoffquelle Abfall, Unterstützung der Abfalltrennung. Hinwirken auf umwelt- u. ressourcenschonende Verwertung. Kostendeckung der Gebühren.	
Kennzahl	Stand der Gebührenrücklage zum 31. Dezember 2025	4.263.991 €
	Stand der Rückstellung Deponienachsorge zum 31. Dezember 2025	71.230.000 €
	Müllaufkommen je Einwohner (in Tonnen)	0,53

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
41100 – Abfallwirtschaft (hoheitlich)	-40.000 €
Insgesamt	**-40.000 €**

Prognose Fachkosten: 🔴 -40.000 €

Im Teilhaushalt 41 – Amt für Abfallwirtschaft kommt es voraussichtlich zu einer Ergebnisverschlechterung gegenüber dem fortgeschriebenen Ansatz in Höhe von rund 40 T€. Dies ist auf die nicht veranschlagte Erstattung von Abfallgebühren ab dem dritten Kind bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres zurückzuführen. Da es sich bei dieser freiwilligen Leistung um keinen gebührenpflichtigen Tatbestand handelt, wirken sich die prognostizierten Mehraufwendungen ergebniswirksam aus.

Prognose Personalkosten: 🟢 +218.400 €
(ergebnisneutral)

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf Lohnfortzahlungen durch Sozialversicherungsträger zurückzuführen.

THH 41 - Prognose insgesamt: 🟢 + 178.400 €
Davon ergebniswirksam: 🔴 - 40.000 €

THH 50 – Amt für Jugend, Schule und Familie

Ziele	- Weiterentwicklung des Landkreises zu einem kinder- und familienfreundlichen Kreis unter Berücksichtigung des demographischen Wandels und der sich ständig verändernden Gesellschaft. - Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Kommunen, freien Trägern und anderen Kooperationspartnern. - Selbstverständnis als Dienstleister gegenüber Bürgerinnen und Bürgern und Streben nach kontinuierlicher Verbesserung bei der Leistungsgewährung.	
Kennzahl	Durchgeführte Netzwerktreffen Frühe Hilfen und Kinderschutz	3
	Erfüllungsquote der Umsetzung des bedarfsgerechten Rechtsanspruchs auf einen Betreuungsplatz	100 %
	Bedarfsgerechte Sicherstellung des Rechtsanspruchs auf einen Platz in der Grundschulbetreuung	100 %

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
50400 – Kinder- und Jugendförderung	55.000 €
50500 – Erziehungshilfe und andere Aufgaben der Jugendhilfe	-294.000 €
50600 – Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und in Kindertagespflege	180.000 €
Insgesamt	**-59.000 €**

Prognose Fachkosten: 🔴 - 59.000 €

Die Abweichungen im Teilhaushalt des Amtes für Jugend, Schule und Familie in Höhe von rund 59 T€ basieren auf den Bereichen „Kinder und Jugendförderung“ (+55 T€), „Erziehungshilfe und andere Aufgaben der Jugendhilfe“ (-294 T€) und „Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen und Kindertagespflege“ (+180 T€).

Das Produkt Kinder- und Jugendförderung verbessert sich um rund 55 T€ (rd. 5,83 %). Im Bereich der Teilnahmebeiträge für die Inanspruchnahme der Freizeitmaßnahmen des Amtes für Jugend, Schule und Familie kommt es zu Mindererträgen und -aufwendungen, da aufgrund geringerer Teilnehmerzahlen eine Fahrt abgesagt werden musste. In verschiedenen Gemeinden sind die Stellen der Schulsozialarbeiter derzeit unbesetzt, sodass im Bereich der Förderung durch den Landkreis derzeit von geringeren Aufwendungen ausgegangen werden muss.

Der Bereich „Erziehungshilfe und andere Aufgaben“ verschlechtert sich um rd. 294 T€. Die Abweichung resultiert aus den aktuellen Fallzahlen- und den Kostenentwicklungen gegenüber den im Juni 2025 ermittelten HH-Ansätzen.

In diesem Produkt werden die Kernaufgaben der öffentlichen Jugendhilfe abgebildet. Hierzu zählen insbesondere die Leistungen für Vollzeitpflege, Heimerziehung, Eingliederungshilfe, Volljährigenhilfen und die Inobhutnahme von Kindern und Jugendliche. Neben den kaum kalkulierbaren Fallzahlenveränderungen waren in den beiden letzten Jahren insbesondere erhebliche Kostensteigerungen durch Personal- und Sachkosten zu verzeichnen (Tarifsteigerungen). Neben der Veränderung der Fallzahlen wirkt sich die erneute Förderung des Landes für den Bereich der Fach- und Fördergrundsätze zur Landesförderung Frühe Hilfen, Prävention und Kinderschutz ergebnisverbessernd aus. Diese erneute Förderung wurde mit Staatsanzeiger vom 11.05.2026 Nr. 20 bekannt gegeben. Demnach erhöhen sich die Erträge in diesem Bereich um 20 T€.

Das Produkt „Förderung von Kindern in Tageseinrichtungen“ verbessert sich um 180 T€. Im Bereich der Kindertagespflege zeichnen sich Minderaufwendungen auf Grund der Fallzahlen- und Kostenentwicklung in Höhe von 360 T€ ab. Demgegenüber stehen Mehraufwendungen in Höhe von 100 T€ bei den Kindertageseinrichtungen sowie 80 T€ weniger Kostenbeiträge.

Im Bereich der Leistungen nach dem Unterhaltsvorschussgesetzes kann es im weiteren Jahresverlauf zu ergebnisverändernden Effekten kommen. Dies liegt darin begründet, dass über eine Vielzahl an Unterhaltsforderungen noch gerichtlich zu entscheiden ist. Die Realisierung dieser Unterhaltsforderungen hängt davon ab, ob ein vollstreckbarer Titel erwirkt werden kann. Diese Auswirkungen können zum jetzigen Stand noch nicht abgeschätzt werden.

Prognose Personalkosten: 🔴 - 366.736 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (88,30 %) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen. Zudem werden derzeit drei überplanmäßige Stellen im Bereich Sozialer Dienst besetzt.

THH 50 - Prognose insgesamt **🔴 - 425.736 €**

THH 51 – Sozialamt

Ziele	- Maßnahmen der Bürgernähe/Ausbau Servicefunktion - Forderung von Kunden - Ausschöpfung von Möglichkeiten der Effizienzsteigerung	
Kennzahl	Ausbau der proaktiven Kontaktaufnahme zu Antragstellern und Leistungsbeziehern	Bedarfsgerechter Ausbau
	Ermittlung von tatsächlichen Bedarfen der Antragsteller und Leistungsbezieher durch Installation eines Außendienstes	Installation/Ausbau eines Außendienstes
	Ausbau und Erweiterung des internen Kontrollsystems zur Plausibilisierung und Optimierung interner Prozesse und interner Verfahrensweisen	Durchführung interner Kontrollmaßnahmen, forcierte Rückforderungen/ Abrechnungen Ausbau Fundraising

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
51100 – Weitere Soziale Leistungen	33.000 €
51200 – Hilfe zur Gesundheit und zur Pflege (5. und 7. Kapitel SGB XII)	-673.000 €
51210 – Eingliederungshilfe für Menschen mit Behinderung SGB IX	-872.000 €
51220 – sonstige Leistungen nach dem SGB XII	-10.000 €
51300 – Grundversorgung nach dem SGB XII (3. und 4. Kapitel)	201.000 €
51400 – Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem SGB II	391.000 €
51500 – Leistungen für Asylbewerber und sonstige ausländische Flüchtlinge	623.000 €
Insgesamt	**-307.000 €**

Prognose Fachkosten: 📍 - 307.000 €

Im Teilhaushalt 51 kommt es zu einer voraussichtlichen Ergebnisverschlechterung in Höhe von rund 307 T€. Dieses Ergebnis ist im Wesentlichen auf Aufwandssteigerungen in der Hilfe zur Pflege und in der Eingliederungshilfe zurückzuführen. Entlastend wirken demgegenüber unvorhergesehene Erträge im Bereich Hilfe zur Gesundheit durch Landeserstattungen sowie geringere Aufwendungen bei den Leistungen für Asylbewerber und sonstige ausländische Flüchtlinge, wodurch das Defizit insgesamt deutlich abgemildert wird.

Im Bereich Hilfen zur Pflege kommt es zu deutlichen Mehraufwendungen in Höhe von rund 2,38 Mio. €. Die größten Mehraufwendungen entstehen bei teilstationären Leistungen sowie in der stationären Pflege, insbesondere in den Pflegegraden 3 bis 5.

Die aktuelle Entwicklung führt perspektivisch zu einer sukzessiven Zunahme der Sozialhilfefälle, da bei steigenden Pflegekosten Einkommen, Vermögen und Leistungen der Pflegeversicherung häufiger nicht ausreichen, um die tatsächlichen Kosten vollständig zu decken. Weiter ist zu berücksichtigen, dass sich der Pflegebedarf im Zeitverlauf häufig erhöht. Höherstufungen in den Pflegegraden sind insoweit Teil einer grundsätzlich vorhandenen Dynamik in der Pflege. Hinzu kommen Kostenentwicklungen bei Personal, Sachkosten und Energie, die sich unmittelbar in den Pflegesätzen niederschlagen. Steigende Vergütungssätze sind daher nach wie vor ein wesentlicher Kostentreiber. Entsprechende Steigerungen wurden in der Prognose berücksichtigt. Auch ist eine Ausdehnung und zunehmend stärkere Inanspruchnahme von Tagespflegeangeboten festzustellen. Weitere Angebote befinden sich in Planung, etwa das Seniorenzentrum Oberbrechen mit vorgesehener Tagespflege (40 Tagespflegeplätze). Diese Entwicklung spricht dafür, dass das Angebot an teilstationären Pflegeplätzen im Landkreis perspektivisch weiter zunehmen und das Produkt auch in Zukunft belasten wird.

Sollten die mit Sorge zu beobachtenden Reformideen in der Pflege bereits 2026 realisiert werden, ist zumindest in Bezug auf den Pflegezuschuss und den Pflegeeigenanteilen eher mit weiteren Aufwendungssteigerungen für den Landkreis zu rechnen. Die Entwicklung bleibt abzuwarten.

Diese Verschlechterung wird durch den Bereich Hilfe zur Gesundheit deutlich gedämpft. Dort entstehen zusätzliche Erträge durch Landeserstattungen im Zusammenhang mit der Krankenversorgung ukrainischer Geflüchteter; der positive Effekt beträgt rund 1,72 Mio. €. Hessen ist bereit, den Landkreisen für die Jahre 2022 bis 2024 Krankenkosten für Ukrainer im Sinne des § 7 Abs. 2 des Landesaufnahmegesetzes rückwirkend zu erstatten. Für die Jahre ab 2025 werden entsprechende Krankenkosten weiterhin gegenüber dem Land Hessen angemeldet. Insgesamt kommt es im Produkt Hilfen zur Gesundheit und Pflege somit zu einer prognostizierten Ergebnisverschlechterung von rund 673 T€.

In der Eingliederungshilfe kommt es zu Mehraufwendungen in Höhe von 872 T€. Dies ergibt sich aus erhöhtem Betreuungsbedarf von Integrationshelfer an Förderschulen mit rund 361 T€ sowie an Regelschulen mit rund 246 T€. Ursachen sind steigende Fallzahlen im schulischen Bereich, ein höherer Anteil von Einzelfallhilfen mit intensiverem Betreuungsbedarf, längere Betreuungszeiten durch Ganztagsangebote sowie erhöhte Vergütungs- und Personalkosten der Leistungserbringer. Vor allem bei den Schulbegleitern ergibt sich, vermutlich auch befeuert durch die bereits länger anhaltende Diskussion, eine Nachfragedynamik, die sich in den Aufwendungen widerspiegelt. Hinzu kommen Fälle mit komplexeren Unterstützungsbedarfen, bei denen der notwendige Stundenumfang höher ausfällt als in der ursprünglichen Planung angenommen. Weitere Mehrbedarfe ergeben sich unter anderem bei der Schulbildung, sonstigen Leistungen, der Unterbringung in Pflegefamilien, der Frühförderung für seh- beziehungsweise hörbehinderte Kinder sowie

Assistenzleistungen. Insgesamt deutet die Entwicklung auf eine strukturelle Ausweitung des Leistungsumfangs in der Eingliederungshilfe hin.

In der Grundversorgung nach dem SGB XII ergibt sich eine Ergebnisverbesserung von rund 201 T€. Diese resultiert nahezu vollständig aus der Hilfe zum Lebensunterhalt nach dem 3. Kapitel SGB XII. Entlastend wirkt grundsätzlich, dass Leistungsbeziehende mit Erreichen der Regelaltersgrenze aus der Hilfe zum Lebensunterhalt in die Grundsicherung übergehen können, bei der die Erstattung durch den Bund wirkt (4. Kapitel SGB XII). Aktuell treten zudem verstärkt Leistungsbeziehende mit höheren anrechenbaren Einkommen auf. Diese Einkommen mindern den sozialhilferechtlichen Leistungsanspruch und führen dadurch zu geringeren Aufwendungen in der Hilfe zum Lebensunterhalt.

In der Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem SGB II kommt es zu Mehraufwendungen von rund 878 T€. Die Kosten der Unterkunft bleiben ein wesentlicher Kostenfaktor, da sie von der Entwicklung der Bedarfsgemeinschaften, den Heiz- und Energiekosten sowie der Dauer der Leistungsgewährung abhängig sind. Demgegenüber stehen Mehrerträge durch Ausgleichsleistungen des Bundes um rund 1,17 Mio. € über dem Haushaltsansatz. Zusätzlich werden höhere Kostenerstattungen von anderen Sozialhilfeträgern im Zusammenhang mit Frauenhausfällen erwartet, sodass es insgesamt im Bereich der Grundsicherung für Arbeitssuchende nach dem SGB II zu einer Ergebnisverbesserung von rund 391 T€ kommen wird.

Im Produkt Leistungen für Asylbewerber und sonstige ausländische Flüchtlinge kommt es zu Mindererträgen in Höhe von 2,20 Mio. €. Die Erstattung vom Land für Asylbewerber bleibt um rund 1,61 Mio. € hinter dem Ansatz zurück. Dies beruht darauf, dass im Rahmen der Budgetplanung von einer höheren Anzahl abrechenbarer Personen ausgegangen wurde. Hinzu kommen geringere Erträge aus den Unterkunftsgebühren in Gemeinschaftsunterkünften in Höhe von rund 382 T€. Diese Mindererträge können insbesondere durch niedrigere tatsächliche Zuweisungszahlen sowie den bislang nicht vollzogenen Rechtskreiswechsel der Ukrainer, den wir – vorbehaltlich des Abschlusses des Gesetzgebungsverfahrens und je nach Ablauf der Übergangsfrist – nun innerhalb des Zeitraums vom 1. Juli bis 30. September 2026 erwarten, begründet werden.

Demgegenüber kommt es zu Minderaufwendungen von rund 2,83 Mio. €. Diese ergeben sich im Wesentlichen im Bereich der Leistungen nach § 3 AsylbLG. Dort entsteht eine deutliche Ergebnisverbesserung von rund 1,41 Mio. €, vor allem aufgrund geringerer laufender Leistungen an Asylbewerber. Dies wirkt den Mindererträgen aus Landeserstattungen entgegen.

Des Weiteren entstehen geringere Mietaufwendungen für Gemeinschaftsunterkünfte in Höhe von rund 1,10 Mio. €. Diese sind unter anderem auf noch nicht (wieder) in Betrieb gegangene Containerwohnanlagen (Weinbach, zum Teil Oberweyer) sowie auf die Schließung großer Unterkünfte (Kirberg, Odersbach) zurückzuführen. Insgesamt rechnet die GAB wesentlich weniger Flüchtlinge ab, was das Budget

entlastet. Im Ergebnis ergibt sich im Produkt Leistungen für Asylbewerber und sonstige ausländische Flüchtlinge somit eine Ergebnisverbesserung von rund 623 T€.

Prognose Personalkosten: - 242.699 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die unter 2.1 aufgelisteten Gründe zurückzuführen. Insbesondere sind in diesem Teilhaushalt überproportional viele Beamtinnen und Beamte tätig. Zudem werden derzeit zwei überplanmäßige Stellen im Bereich Hilfe zur Gesundheit und zur Pflege besetzt.

THH 51 - Prognose insgesamt - 549.699 €

THH 60 – Gesundheitsamt

Ziele	Sicherung öffentlicher Gesundheit Schutz der Bevölkerung vor Infektionen und ansteckenden Krankheiten Förderung der Selbsthilfe Einführung und Durchführung von Präventions- und Vorsorgemaßnahmen Durchführung der Sozialmedizin und Begutachtung Durchführung von Betreuungsverfahren und Informationen zu Betreuungsverfügung, Vorsorgevollmacht und Patientenverfügung Durchführung der Zahnärztlichen Vorsorge mit Schwerpunkt Kinder und Jugendliche	
Kennzahl	Einschulungsuntersuchungen für alle Kinder durchführen	100%
	Untersuchungen der Schulzahnärzte (1.-6. Klasse teilweise bis 16. Lebensjahr in den Förderschulen)	70%

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Produkt	**Prognose Fachkosten**
60000 – Allgemeine Bewirtschaftungskosten	3.000 €
60100 – Selbsthilfeförderung / Psychosoziale Koordination / Sonstiges	1.000 €
60110 – Betreuungsleistungen (Betreuungsstelle)	1.000 €
60130 – Gesundheitsberichterstattung	3.000 €
60200 – Gutachten und Stellungnahme	-4.000 €
60210 – Gesundheitsvorsorge und Hilfe für Kinder und Jugendliche	15.000 €
60220 – Gesundheitshilfe für Erwachsene / Sonstiges	28.000 €
60230 – Betriebsärztliche und Arbeitsmedizinische Leistungen	-3.000 €
60300 – Gesundheitsschutz (Seuchenwesen, Gesundheitsaufsicht, Umwelthygiene)	-2.000 €
Insgesamt	**42.000 €**

Prognose Fachkosten: + 42.000 €

Es kommt bei den Fachkosten zu einer voraussichtlichen Verbesserung gegenüber dem fortgeschriebenen Ansatz in Höhe von rund 42 T€. Die Abweichung im Teilhaushalt 60 ist im Wesentlichen auf die Produkte der Gesundheitshilfe für Erwachsene/Sonstiges und der Gesundheitsvorsorge für Kinder und Jugendliche zurückzuführen. Ursächlich für die dortige Veränderung ist in erster Linie ein Minderaufwand in Bezug auf die Auszahlung von Fördermitteln für die Förderung von Medizinstudenten. Am 21. März 2024 wurde die Richtlinie zur Vergabe von Stipendien für Studierende der Humanmedizin an privaten Hochschulen durch den Kreisausschuss beschlossen. Bisher wurde kein Stipendium vergeben. Folglich kommt es hier zu Minderaufwendungen in Höhe von 28.000 € (Gesundheitshilfen für Erwachsene). Im Bereich der Gesundheitsvorsorge und Hilfe für Kinder und

Jugendliche kommt es zu Minderaufwendungen in Höhe von knapp 15 T€. Dies ist darauf zurückzuführen, dass noch kein Stipendium für Medizinstudenten an privaten Unis vergeben wurde. Außerdem findet keine Sprachheilvorsorge mehr statt.

Aufgrund dieser Abweichungen und weiteren geringen Veränderungen innerhalb des Teilhaushalts wird insgesamt mit einer Verbesserung gegenüber dem fortgeschriebenen Ansatz in Höhe von ca. 42.000 € ausgegangen.

Prognose Personalkosten: - 50.427 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (87,91%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 60 - Prognose insgesamt **-8.427 €**

THH 70 – Sonderdienste

Ziele	Sonderdienst Revision: - Zeitnahe Prüfung der Jahresabschlüsse - Angemessenheit der internen Kontrollsysteme (IKS) im Bereich der Transferaufwendungen prüfen - Einhaltung und Umsetzung der bestehenden Vergabevorschriften Sonderdienst Klimaschutzmanagement: - Dauerhafte Umsetzung integriertes Klimaschutzkonzept - Umweltberatung	
Kennzahl	Anzahl der durchgeführten Jahresabschlussprüfungen	20
	Anzahl der durchgeführten Sonderprüfungen im Bereich Transferaufwendungen	2
	Dauer der Prüfung in Monaten	3

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt nach derzeitigem Stand bei den Fachkosten zu keinen wesentlichen Abweichungen.

Prognose Personalkosten: - 54.758 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die unter 2.1 aufgelisteten Gründe zurückzuführen. Insbesondere sind in diesem Teilhaushalt überproportional viele Beamtinnen und Beamte tätig.

THH 70 - Prognose insgesamt -54.758 €

THH 80 – Personalvertretung

Ziele	Qualitativ gute Personalratsarbeit Unterstützung der offenen Kommunikation und Wertschätzung in der Zusammenarbeit mit der Dienststelle Erhöhung der Präsenz und Kontaktdichte insbesondere in den Außenstellen	
Kennzahl	Anzahl PR-Info jährlich	2
	Wahlbeteiligung PR-Wahl Beschäftigte	75 %
	Wahlbeteiligung PR-Wahl Beamte	75 %
	In-House-Fortbildung Personalvertretung	ja

Von der Erreichung der strategischen Ziele und Kennzahlen des Teilhaushalts ist aktuell auszugehen.

Es kommt bei den Fachkosten zu keinen nennenswerten Abweichungen.

Prognose Personalkosten: - 52.988 €

Im Wesentlichen ist die Abweichung auf die tatsächliche Stellenbesetzungsquote (98,75%) in diesem Teilhaushalt zurückzuführen.

THH 80 - Prognose insgesamt - 52.988 €

THH 90 – Allgemeine Finanzwirtschaft

Ziele	Führen einer ausgeglichenen Haushaltswirtschaft Sicherstellung eines dauerhaften Liquiditätspuffers	
Kennzahl	Einhaltung Anlagerichtlinie	ja
	Einhaltung Liquiditätspuffer	ja
	Abwicklung Förderprogramm "Zukunftsfonds Limburg-Weilburg - Stark und Innovativ“	ja

Die im Jahr 2019 eingeführte Anlagerichtlinie wird eingehalten. Zudem wird die gesetzlich vorgesehene Liquiditätsreserve gemäß § 106 Abs. 1 HGO im Berichtszeitraum in Bezug auf die restliche Kernverwaltung (ohne das Amt für Abfallwirtschaft) übertroffen (Sollvorgabe Liquiditätsreserve: 7,71 Mio. €; Iststand 30. April 2026: 10,68 Mio. €).

Produkt	**Prognose Fachkosten**
90100 – Steuern, Allgemeine Zuweisungen, Allgemeine Umlagen	480.877 €
90200 – Sonstige Allgemeine Finanzwirtschaft	175.000 €
Insgesamt	**655.877 €**

Prognose Fachkosten: + 655.877 €

Aufgrund der stabilen Liquiditätssituation des Landkreises wurden im Mai 2026 5,0 Mio. € über eine Laufzeit von 6 Monaten bei der Kreissparkasse Weilburg durch den Kauf eines Sparbriefs mit einem Zinssatz von 2,30 % angelegt. Für das Jahr 2026 werden somit Zinserträge aus dieser Anlage in Höhe von 58 T€ generiert.

Bis zum 30. April 2026 wurden Zinserträge aus Tagesgeldkonten in Höhe von rund 110 T€ erzielt. Der Zinssatz lag dabei im Zeitraum von Januar 2026 bis April 2026 bei 1,90 %. Für den verbleibenden Zeitraum des Haushaltsjahres wird – unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Zinssatzes von 1,95 % – mit weiteren Zinserträgen in Höhe von etwa 160 T€ gerechnet. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2026 wurde ein Ansatz für Zinserträge in Höhe von 200 T€ gebildet, sodass am Ende des Haushaltsjahres mit Mehrerträgen in Höhe von rund 128 T€ zu rechnen ist.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Abweichungen hinsichtlich des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA) für das Jahr 2025. Hierbei wurde die vorläufige Festsetzung dem Ansatz 2026 gegenübergestellt.

KFA 2026	Ansatz 2026	vorl. Festsetzung	Differenz
Schlüsselzuweisungen	64.647.114 €	64.644.465 €	-2.649 €
Kreisumlage Hebesatz 31,75 %	102.704.490 €	102.699.810 €	-4.680 €
Schulumlage (THH 21) Hebesatz 18,25 %	59.034.864 €	59.032.174 €	-2.690 €
Summe			**-10.019 €**
LWV-Umlage Hebesatz 11,460 % (Plan)	44.479.219 €	43.991.212 € (Ist 11,889 %)	488.007 €
Krankenhausumlage Hebesatz 0,98 % (Plan)	3.803.633 €	3.803.434 € (Ist 0,98 %)	199 €
Summe			**488.206 €**
Gesamt			**478.187 €**

Im Rahmen der Haushaltsplanung für das Jahr 2026 wurde von einem Aufkommen an LWV-Umlage in Höhe von 44,48 Mio. € ausgegangen. Dabei wurde eine Umlagegrundlage in Höhe von 388.125.820 € (Planungsdaten) und ein Hebesatz in Höhe von 11,460 % zu Grunde gelegt. Bei einer Umlagegrundlage in Höhe von 388.108.434 € (vorläufige Festsetzung) und einem tatsächlichen Hebesatz in Höhe von 11,889 % (Haushaltssatzung 2026 LWV) ergibt sich ein Aufkommen in Höhe von 46,14 Mio. €. Nach § 5 der Haushaltssatzung 2026 des LWV wird eine Liquiditätsrückgabe von insgesamt 100 Mio. € auf Grundlage der Finanzkraft der Träger in Hessen entsprechend verteilt. Diese schmälert das tatsächliche Aufkommen. Auf den Landkreis Limburg-Weilburg entfallen demnach 2,15 Mio. €, sodass die LWV-Umlage nach der vorläufigen Festsetzung für das Jahr 2026 insgesamt 43,99 Mio. € beträgt.

Da die Erträge aus der Schulumlage sachgerecht dem THH 21 – Schulfinanzierung zuzuordnen sind, haben diese Mindererträge keinen Ergebniseffekt im THH 90 – Allgemeine Finanzwirtschaft. Folglich entsteht durch den KFA 2026 voraussichtlich ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von 481 T€.

In Summe verbessert sich somit der THH 90 - Allgemeine Finanzwirtschaft um rund 609 T€.

THH 90 - Prognose insgesamt **+ 608.877 €**

Somit ergibt sich für alle Teilhaushalte auf Basis des fortgeschriebenen Ergebnisses (Haushaltsplanung inklusive Resteübertragung) voraussichtlich folgende Gesamtprognose:

Abweichung Ergebnishaushalt zum fortgeschriebenen Soll: **+ 642.571 €**

Voraussichtliches Jahresgesamtergebnis 2026: **+ 10.430 €**

Im Rahmen der Haushaltsplanung wurde von einem Jahresergebnis in Höhe von 36 T€ ausgegangen. Das prognostizierte Jahresergebnis in Höhe von 10 T€ weicht um 26 T€ vom Planansatz ab.

3. Risiken und Ausblick für den Kreishaushalt

Neben den bereits prognostizierten Veränderungen im Ergebnishaushalt bestehen zusätzliche Risiken für den Kreishaushalt.

Übertragene Haushaltsreste aus Vorjahren

Mit der Feststellung des Jahresabschlusses 2025 des Kernhaushaltes der Kreisverwaltung durch den Kreisausschuss am 21. Mai 2026 wurden auch die Haushaltsreste aus dem Jahr 2025 in das Haushaltsjahr 2026 übertragen.

Diese stellen sich wie folgt dar:

THH	Bezeichnung	Produkt	Bezeichnung	Ergebnishaushalt	Auszahlungen Finanzhaushalt	Einzahlungen Finanzhaushalt
01	Referat Büro des Landrats	01110	Kreisorgane	1.494,00 €		
01	Referat Büro des Landrats	01120	Sport und Ehrenamt	16.335,68 €	32.094,00 €	
20	Amt für Finanzen und Organisation	20110	Beteiligungen und Mitgliedschaften		4.835.183,32 €	
20	Amt für Finanzen und Organisation	20120	Mobilitätsmanagement	410.000,00 €	6.001.109,73 €	3.419.100,00 €
20	Amt für Finanzen und Organisation	20130	Ausbau Breitbandverkabelung		21.682.639,64 €	21.241.809,99 €
20	Amt für Finanzen und Organisation	20400	Organisation	30.000,00 €		
20	Amt für Finanzen und Organisation	20410	Allg. Verwaltung Zentrale Verwaltung		156.156,96 €	
20	Amt für Finanzen und Organisation	20500	IuK-Management		542.348,59 €	
21	Schulfinanzierung	diverse	verschiedene Schulen	415.169,92 €	1.097.599,44 €	
30	Amt für Öffentliche Ordnung	30600	Brandschutz	17.400,00 €	89.439,95 €	
30	Amt für Öffentliche Ordnung	30610	Zivil und Katastrophenschutz	72.405,08 €		
30	Amt für Öffentliche Ordnung	30720	Denkmalschutz	40.000,00 €		
50	Amt für Jugend, Schule und Familie	50400	Kinder- und Jugendförderung	13.955,19 €		
60	Gesundheitsamt	60100	Selbsthilfeförderung/Psycho. Koordination/Sonstiges	5.831,42 €		
60	Gesundheitsamt	60210	Gesundheitsvorsorge und Hilfen für Kinder und Jugendliche	10.700,00 €		
60	Gesundheitsamt	60220	Gesundheitshilfen für Erwachsene/Sonstige	42.800,00 €		
70	Sonderdienste	70400	Sonderdienst Klimaschutzmanagement	7.100,00 €		
90	Allgemeine Finanzwirtschaft	90220	Kommunalinvestitionsprogramm		286.589,67 €	388.808,42 €
			Zu übertragende Haushaltsermächtigungen	**1.083.191,29 €**	**34.723.161,30 €**	**25.049.718,41 €**

Der Landkreis Limburg-Weilburg hat aus dem Haushaltsjahr 2025 1,08 Mio. € an Haushaltsresten in den Ergebnishaushalt des Haushaltsjahres 2026 übertragen. Im Finanzhaushalt beträgt der Saldo aus übertragenen Auszahlungen i. H. v. 34,72 Mio. € und übertragenen Einzahlungen i. H. v. 25,05 Mio. € 9,67 Mio. €. Die Inanspruchnahme übertragener Haushaltsreste wurde in diesem Bericht mit in die Prognose einbezogen (fortgeschriebener Ansatz).

Inflation

Angetrieben von den hohen Energiekosten liegt die aktuelle Teuerung über dem von der Europäischen Zentralbank angestrebten Ziel von zwei Prozent. Die Inflationsrate für den Monat April 2026 in Höhe von 2,9 % hat u.a. die Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen des Landkreises weiter in die Höhe getrieben. Längerfristige Inflationsrisiken werden entsprechende nachhaltige Auswirkungen auf die Kreisfinanzen haben. Diese sind jedoch aktuell schwer zu prognostizieren. Entwicklungen in folgenden Kernbereichen stellen sich derzeit wie folgt dar:

Mietzahlungen inkl. aller Gebäudenebenkosten an den Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft

Der Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft finanziert sich im Wesentlichen durch eine vom Landkreis zu entrichtende kostendeckende Miete inkl. aller Gebäudenebenkosten

Die aktuellen Ausgaben zum Ende des Tertials liegen unter dem anteiligen Ansatz. Dieser aktuelle Minderaufwand wird sich voraussichtlich bis zum Ende des Jahres wieder ausgleichen. In den Sommer- und Herbstmonaten (insb. Ferienzeiten) werden vermehrt Baumaßnahmen an den Liegenschaften umgesetzt.

Auch im Bereich der Energielieferung liegen die aktuellen Aufwendungen unter dem anteiligen Planansatz. Mit einer größeren Planabweichung zum Jahresende 2026 ist aber derzeit nicht zu rechnen.

Prognostiziert ist für das Jahr 2026 im Ergebnis mit keiner Veränderung der Miet- und Nebenkostenzahlung aus dem Kernhaushalt zu rechnen.

Investitionen des Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft

Insgesamt wurden bis zum 30. April 2026 Mittel in Höhe von 3,10 Mio. € für Investitionsbaumaßnahmen verausgabt. Darunter fallen 715 T€ für den Ausbau von Ganztagsbetreuungsangeboten an Grundschulen. Die weiteren Mittel wurden für die im Wirtschaftsplan angemeldeten Fortführungs-, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen verausgabt.

Für den Erwerb von Betriebsausstattungen und beweglichen Sachen des Anlagevermögens einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter wurden 50 T€ verausgabt.

Im Zeitraum bis 30. April 2026 wurde kein Investitionskredit aufgenommen.

Zuschussmittel aus dem Förderprogramm zum Ausbau der Ganztagsbetreuung an Grundschulen wurden in Höhe von 867 T€ vereinnahmt.

Beteiligungen

Nach aktueller Einschätzung ist mit einer Verschlechterung der einzelnen Jahresergebnisse 2026 gegenüber den Wirtschaftsplänen 2026 von insgesamt rund 2,78 Mio. € zu rechnen. Die Ergebnisse der einzelnen Beteiligungen werden bis zum Jahresende derzeit wie folgt prognostiziert:

Beteiligung	geplantes Jahresergebnis (Wirtschaftsplan)	Voraussichtliches Jahresergebnis (Prognose Beteiligung)	Differenz
EGW	-500.000 €	-500.000 €	0 €
GAB	24.060 €	-112.410 €	-136.470 €
Kreishallenbad	-464.750 €	-464.250 €	500 €
Kreiskrankenhaus	-753.000 €	-1.388.000 €	-635.000 €
VLDW	0 €	-2.027.425 €	-2.027.425 €
WFG	-70.701 €	-46.701 €	24.000 €
MBS-Anlage	0 €	0 €	0 €
Summe	**-1.764.391 €**	**-4.538.786 €**	**-2.774.395 €**

Auswirkungen auf den Kernhaushalt:

Beteiligung	geplanter Zuschussbedarf (Haushaltsplan)	Voraussichtlicher Zuschussbedarf (Prognose Beteiligung)	Differenz
EGW (Mieten + NK)	25.415.400 €	25.415.400 €	0 €
GAB	500.000 €	500.000 €	0 €
Kreishallenbad	0 €	0 €	0 €
Kreiskrankenhaus	125.000 €	125.000 €	0 €
VLDW	3.772.575 €	2.772.575 €	-1.000.000 €
WFG	500.000 €	500.000 €	0 €
MBS-Anlage	0 €	0 €	0 €
Summe	**30.312.975 €**	**29.312.975 €**	**-1.000.000 €**

Nach aktuellem Stand wird sich das voraussichtliche Jahresergebnis in der Kernverwaltung im Produkt 20120 – Mobilitätsmanagement um 1,00 Mio. € verbessern. Die Verbesserung ergibt sich aus der Kürzung des Zuschusses an die VLDW um 1,00 Mio. € (Haushaltssperre). Die restlichen Zuschüsse an die Beteiligungen im Produkt 20110 – Beteiligungen und Mitgliedschaften- sollen in geplanter Höhe ausgezahlt werden. Einzelheiten über die Entwicklungen und Kennzahlen der relevanten Beteiligungen werden in den folgenden Abschnitten erläutert.

Personal- und Versorgungsaufwendungen

Gegenüber dem Haushaltsansatz 2026 ergibt sich bei den Personal- und Versorgungsaufwendungen ein erhöhter Bedarf i. H. v. 1,27 Mio. €. Bei den Einnahmen ist eine Verbesserung i. H. v. 68 T€ zu erwarten, die sich aus der Etablierung neuer Förderprogramme ergeben. In Summe ist daher mit einem erhöhten Bedarf von 1,21 Mio. € zu rechnen.

Wesentliche Änderungen der Personalkosten im Haushaltsjahr 2026 gegenüber dem Ansatz für das Haushaltsjahr 2026 ergeben sich aus folgenden Gründen:

- Die unterstellte Stellenbesetzungsquote von 87 % wird nach aktueller Berechnung überschritten, wodurch nicht eingeplante Kosten in Höhe von ca. 1,02 Mio. € verursacht werden.

- Für die Beamten wurde keine Besoldungserhöhung unterstellt, da zuletzt im Dezember 2025 eine Steigerung erfolgte. In Anlehnung an den Tarifabschluss für die Beschäftigten des Landes Hessen ab Juli 2026 erfolgt eine Erhöhung um 3,02 %. Hierdurch ist mit Mehraufwendungen in Höhe von 150 T€ (Besoldung + Umlage) zu rechnen. Darüber hinaus verursachen eine deutliche Erhöhung des Familienzuschlages ab dem zweiten Kind sowie die Streichung der Erfahrungsstufe 1 in den A-Besoldungsgruppen rückwirkend ab Januar 2026 Mehraufwendungen in Höhe von 103 T€.

- Bei der Stellenbesetzung ergibt sich eine Verschiebung vom Beamten- zum Beschäftigtenbereich, da einige Beamtenstellen mit Beschäftigten besetzt wurden.

Die Erträge aufgrund von Personalkostenerstattungen für die Bediensteten der Kreisverwaltung belaufen sich nach der Kostenermittlung für das Haushaltsjahr 2026 auf voraussichtlich insgesamt 8,97 Mio. €.

Sie setzen sich zusammen aus Personalkostenerstattungen des Landes Hessen, vom sonstigen öffentlichen Bereich und von privaten Unternehmen.

Gegenüber dem Haushaltsansatz 2026 ist mit Mehreinnahmen i. H. v. 68 T€ (Sozialamt, Amt für Jugend, Schule und Familie) zu rechnen.

Die Stellenbesetzungsquote zeigt sich im Jahresverlauf wie folgt:

Januar:	88,78 %
Februar:	89,01 %
März:	88,86 %
April:	88,51 %

Jahresabschlussbuchungen

Im Rahmen der Jahresabschlussarbeiten kann es durch Abschlussbuchungen und Stichtagsbewertungen zu Abweichungen des prognostizierten Ergebnisses kommen. Insbesondere bestehen Unsicherheiten bei der Entwicklung der Versorgungs- und Beihilferückstellungen. Diese Buchungen können naturgemäß zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht quantifiziert werden.

Transferleistungen

Die derzeit auf Bundeseben diskutierten beziehungsweise angekündigten Reformvorhaben, insbesondere im Bereich der sozialen Sicherungssysteme, können zu zusätzlichen finanziellen Belastungen und Aufgabenverschiebungen auf kommunaler Ebene führen. Die hieraus resultierenden Auswirkungen auf den Kreishaushalt sind derzeit noch nicht abschließend absehbar und können gegenwärtig nicht belastbar quantifiziert werden.

4. Besondere Geschäftsvorfälle

Asylbewerber und sonstige Flüchtlinge

Wie bereits im Vorbericht des Doppelhaushalts 2026/2027 dargelegt, birgt der Bereich der Leistungen für Asylbewerber und sonstige ausländische Flüchtlinge ein gewisses Risiko für den Kernhaushalt. Hier wurde bereits prognostiziert, dass es perspektivisch zu weiteren Zuweisungssteigerungen kommen wird. Abgestellt wurde hier auf die seit Monaten steigenden Bewohnerzahlen, welche durch die Hessische Erstaufnahmeeinrichtung gemeldet wurden.

Dass auch diese Entwicklung vor dem Landkreis Limburg-Weilburg nicht Halt macht beziehungsweise sich der Trend fortsetzt, war abzusehen und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine sind auch hier deutlich spürbar. Dies lässt sich unmittelbar an den Fall- und Platzzahlen der Flüchtlinge in den Gemeinschaftsunterkünften festhalten.

Die Entwicklung vom 1. Januar 2022 bis zum 30. April 2026 stellt sich wie folgt dar:

	Plätze in Gemeinschaftsunterkünften	IST-Belegung
1. Januar 2022	1.433	1.069
30. April 2022	1.739	1.342
31. August 2022	1.886	1.425
31. Dezember 2022	1.985	1.603
30. April 2023	2.297	1.809
31. August 2023	2.346	1.848
31. Dezember 2023	2.524	2.051
30. April 2024	2.726	1.911
31. August 2024	2.789	1.809
31. Dezember 2024	2.964	1.783
30. April 2025	2.594	1.668
31. August 2025	2.523	1.581
31. Dezember 2025	2.437	1.449
30. April 2026	2.259	1.382
Veränderung *(zum 1. Januar 2022)*	**+ 826**	**+ 313**

Förderaufruf Pädiatrie

Der Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg hat am 13. Juni 2024 ein Förderprogramm „Gesundheitliche Versorgung im Landkreis Limburg-Weilburg“ beschlossen, um die gesundheitliche Versorgung im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge sicherzustellen und einer drohenden Unterversorgung im Landkreis entgegenzuwirken. Auf Basis dieses Förderprogramms initiierte der Landkreis am 17. Juni 2024 einen Förderaufruf zur Übernahme von Vertragsarztsitzen im Bereich der Pädiatrie (KV-Sitze). Der Kreisausschuss hat in einer Sondersitzung am 14. August 2024 die Bezuschussung von vier KV-Sitzen (2 Medicum Mittelhessen und 2 MVZ Kreiskrankenhaus Weilburg) im Bereich der Pädiatrie jährlich mit 25 T€ je KV-Sitz (zunächst für die Dauer von drei Jahren) beschlossen.

Das Kinderärztezentrum von Medicum Mittelhessen in der Limburger Werkstadt wurde im März 2025 eröffnet. Das neue Kinder-MVZ Limburg des Kreiskrankenhauses Weilburg wurde ca. 2 Monate später, am 2. Juni 2025 eröffnet.

Das Kinder-MVZ Limburg des Kreiskrankenhauses Weilburg hat für 2026 bereits die geforderten Unterlagen vollständig eingereicht. Eine Auszahlung in Höhe von 25 T€ (1 KV-Sitz pro Jahr) wurde im Juni ausgezahlt.

Aktueller Sachstand Kreiskrankenhaus Weilburg und Vitos – Übernahme Neurologie

Das Kreiskrankenhaus Weilburg (KKH) und Vitos hatten sich am 3. Juni 2025 über die Eckpunkte des Übergangs der Vitos Klinik für Neurologie Weilmünster an die KKH GmbH verständigt. Mit der Übertragung der Klinik von Vitos an die KKH Weilburg GmbH können das derzeitige Niveau der neurologischen Versorgung der Menschen im Landkreis und alle Arbeitsplätze der Klinik gesichert werden.

Folgende wesentliche Eckpunkte wurden ausgearbeitet:

- Übertragung des vollständigen Geschäftsbetriebs der Vitos Klinik für Neurologie Weilmünster von Vitos an das KKH Weilburg
- Alle Mitarbeitenden der Neurologischen Klinik einschließlich aller sekundären und tertiären Leistungsbereiche (sofern diese überwiegend der Neurologie zugeordnet sind) werden vom KKH Weilburg übernommen
- Übertragung aller der Neurologie zugeordneten materiellen und immateriellen Wirtschaftsgüter
- mietfreie Nutzung der derzeit von der Klinik in Weilmünster genutzten Gebäude (bis zu sechs Jahre)
- Betriebskosten und Instandhaltungen werden ab Übertragung vom KKH Weilburg getragen

- Es wurde ein negativer Kaufpreis i. H. v. -6,9 Mio. € vereinbart, der auch die Übertragung von Fördermitteln i. H. v. 500 T€ enthält. Zusätzlich stehen dem KKH Weilburg ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Versorgungsauftrages der Neurologie pauschale Investitionsmittel i. H. v. ca. 1,6 Mio. € pro Jahr zu. Der negative Kaufpreis wurde Anfang Januar dem KKH Weilburg überwiesen.

Die Übernahme der Neurologie durch die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH erfolgte zum 1. Januar 2026. Im Rahmen der Integration der Neurologie Weilmünster konnte ein Großteil der operativen Themen bereits im 1. Tertial 2026 erfolgreich umgesetzt werden. Hierzu zählen insbesondere die Bereiche Energieversorgung, Umstellung des Einkaufs, Wäscheversorgung, Speisenversorgung (inkl. Logistik) und die Übernahme der Finanzbuchhaltung.

Weitere Themen befinden sich aktuell in der Umsetzung. Hierzu gehören insbesondere die Gehaltsabrechnung, die Sicherstellung der Leistungsabrechnung sowie der Aufbau eines strukturierten Überblicks im Bereich Instandhaltung.

In einzelnen Bereichen sind zudem unerwartete Problemstellungen aufgetreten, die derzeit aktiv bearbeitet werden. Dies betrifft insbesondere die Ablösung der Dienstplansoftware sowie die Verfügbarkeit belastbarer Steuerungsdaten.

Der Bereich IT ist noch nicht vollständig abgeschlossen. Vor dem Hintergrund des sehr kurzen Vorlaufs von lediglich rund drei Monaten ist das bisher erreichte Ergebnis jedoch insgesamt als sehr positiv zu bewerten.

Gleichwohl besteht weiterhin ein erheblicher Arbeitsumfang, um die Integration in allen Bereichen vollständig abzuschließen.

5. Liquiditäts- & Schuldenstand zum 30. April 2026

Einzahlungen und Auszahlungen	Ist zum 31.12.2025	Soll 2026 (Haushaltsplan)	Soll 2026 (Haushaltsplan angepasst auf tatsächliches IST zum 31.12.2025/01.01.2026)	Fortgeschriebenes Soll	**Ist zum 30.04.2026**	Abweichung zum fortgeschriebenen Soll
Saldo Verwaltungstätigkeit	7.096.290,68 €	6.426.827,00 €	6.426.827,00 €	5.758.805,63 €	-5.113.328,65 €	-10.872.134,28 €
Saldo Investitionstätigkeit	-9.693.480,13 €	-7.370.831,00 €	-7.370.831,00 €	-17.044.273,89 €	-1.474.539,00 €	15.569.734,89 €
Einzahlungen aus Investitionskrediten	441.544,15 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Auszahlungen Tilgung aus Investitionskrediten	5.710.316,30 €	3.158.293,00 €	3.158.293,00 €	3.158.293,00 €	673.639,74 €	-2.484.653,26 €
Saldo Finanzierungstätigkeit	-5.268.772,15 €	-3.158.293,00 €	-3.158.293,00 €	-3.158.293,00 €	-673.639,74 €	2.484.653,26 €
Stand der Investitionskredite	25.592.448,97 €	23.393.898,23 €	23.393.898,23 €	23.393.898,23 €	25.868.551,49 €	2.474.653,26 €
Stand der Liquiditätskredite	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Saldo haushaltsunwirksame Zahlungsvorgänge	11.695.798,97 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-2.084.900,54 €	-2.084.900,54 €
Stand der liquiden Mittel inkl. Geldanlagen	**14.355.451,27 €**	**63.197.703,00 €**	**66.576.557,57 €**	**56.235.093,31 €**	**61.332.446,64 €**	5.097.353,33 €

Liquidität:

Bei der Liquiditätsbetrachtung ist zu beachten, dass seit 01. Januar 2026 das Amt für Abfallwirtschaft (ehemals Eigenbetrieb Abfallwirtschaft) und somit auch die Liquidität in den Kernhaushalt integriert wurde.

Die Liquidität in der ersten Berichtsperiode war jederzeit gesichert und weist zum 30. April 2026 einen Stand von 61,33 Mio. € inkl. der Festgeldanlagen beim Amt für Abfallwirtschaft aus.

davon

Amt für Abfallwirtschaft: 50,65 Mio. € inkl. Festgeldanlagen in Höhe von 20,00 Mio. €.
Restliche Kernverwaltung: 10,68 Mio. €.

Im Ergebnis hat sich somit die Liquidität in den ersten vier Monaten um 9,35 Mio. € abgebaut (davon Amt für Abfallwirtschaft: 6,66 Mio. €, davon restliche Kernverwaltung 2,69 Mio. €)

Zum Berichtsstand 30. April 2026 ist die Kernverwaltung des Landkreises Limburg-Weilburg in keine kurz- und mittelfristigen Anlagen investiert. Das Amt für Abfallwirtschaft ist zum Berichtsstand in Festgeldanlagen in Höhe von 20,00 Mio. € investiert.

Schuldenstand:

Der Schuldenstand konnte im Berichtszeitraum durch Regeltilgungen um 674 T€ bei der restlichen Kernverwaltung reduziert werden. Gleichzeitig wurden mit Wirkung vom 01. Januar 2026 Verbindlichkeiten des ehemaligen Eigenbetriebs Abfallwirtschaft in

Höhe von 960 T€ in die Kernverwaltung übernommen. Tilgungsleistungen hierzu sind im ersten Tertial nicht angefallen.

Im Ergebnis beträgt der Schuldenstand zum 30. April 2026 somit 25,87 Mio. € (davon Amt für Abfallwirtschaft 960 T€).

6. Überplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen

Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 21. Mai 2026 wurden im Teilhaushalt 41 – Amt für Abfallwirtschaft 400 T€ als überplanmäßige Auszahlung gem. § 100 HGO an die MBS-Anlage Westerwald GmbH & Co. KG im Zusammenhang mit Investitionen im Bereich der Nachzerkleinerungsanlage und der Abluftreinigung bereitgestellt. Die Rückzahlung erfolgt in einem Tilgungszeitraum von 10 Jahren zu einem Zinssatz von 2%. Die erwirtschafteten Zinserträge aus der Ausleihung werden der Rückstellung für die Nachsorge und Rekultivierung der Deponie zugeführt.



Landkreis Limburg-Weilburg

Controllingbericht Beteiligungen

30. April 2026

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 4
Überblick Beteiligungen 5
Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft 7
Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH 10
Kreishallenbad Weilburg GmbH 14
Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH 17
Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH 21
Wirtschaftsförderung Limburg-Weilburg-Diez GmbH 24
MBS-Anlage Westerwald GmbH & Co. KG 28

Vorbemerkung

Nach § 28 Abs. 1 GemHVO ist der Kreistag für die Steuerung und Kontrolle mehrmals jährlich über den Haushaltsvollzug zu unterrichten. Diese mit der Einführung des doppischen Haushaltsrechtes vorgeschriebene periodische Berichtspflicht an die Vertretungsorgane der Kommunen fördert die Transparenz des unterjährigen Haushaltsvollzugs. Da auch die Entwicklung der Beteiligungen Auswirkungen auf den Haushaltsvollzug des Landkreises Limburg-Weilburg haben können, wird diese Berichtspflicht analog auf das Beteiligungsmanagement angewendet.

Die Controllingberichte Beteiligungen werden seit 2022 regelmäßig jeweils zum Abschluss der unterjährigen Tertiale zum 30. April, 31. August und 31. Dezember eines Jahres erstellt und nach Fertigstellung dem Kreisausschuss und dem Kreistag vorgelegt. Zum Jahresende erfolgt eine Kurzdarstellung des abgeschlossenen Wirtschaftsjahres im Rahmen des Controllingberichts des Kernhaushalts.

Im unterjährigen Controllingbericht Beteiligungen werden lediglich die Beteiligungen abgebildet, die Einfluss auf die Finanzen des Kreishaushaltes in nicht unerheblichem Umfang haben können. Die Beteiligungsquote spielt bei der Betrachtung keine Rolle.

Aktuell sind dies folgende Beteiligungen:

- Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft Landkreis Limburg-Weilburg (EGW)
- Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH (GAB)
- Kreishallenbad Weilburg GmbH (Kreishallenbad)
- Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH (Kreiskrankenhaus)
- Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW)
- Wirtschaftsförderung Limburg-Weilburg-Diez GmbH (WFG)
- MBS-Anlage Westerwald GmbH & Co. KG (MBS-Anlage)

Überblick Beteiligungen

Nach aktueller Einschätzung der für diesen Bericht relevanten Beteiligungen ist mit einer Verschlechterung der einzelnen Jahresergebnisse 2026 gegenüber den Wirtschaftsplänen 2026 von insgesamt rund 2,78 Mio. € zu rechnen. Die Ergebnisse der einzelnen Beteiligungen werden bis zum Jahresende derzeit wie folgt prognostiziert:

Beteiligung	**geplantes Jahresergebnis (Wirtschaftsplan)**	**Voraussichtliches Jahresergebnis (Prognose Beteiligung)**	**Differenz**
EGW	-500.000 €	-500.000 €	0 €
GAB	24.060 €	-112.410 €	-136.470 €
Kreishallenbad	-464.750 €	-464.250 €	500 €
Kreiskrankenhaus	-753.000 €	-1.388.000 €	-635.000 €
VLDW	0 €	-2.027.425 €	-2.027.425 €
WFG	-70.701 €	-46.701 €	24.000 €
MBS-Anlage	0 €	0 €	0 €
Summe	**-1.764.391 €**	**-4.538.786 €**	**-2.774.395 €**

Auswirkungen auf den Kernhaushalt:

Beteiligung	**geplanter Zuschussbedarf (Haushaltsplan)**	**Voraussichtlicher Zuschussbedarf (Prognose Beteiligung)**	**Differenz**
EGW (Mieten + NK)	25.415.400 €	25.415.400 €	0 €
GAB	500.000 €	500.000 €	0 €
Kreishallenbad	0 €	0 €	0 €
Kreiskrankenhaus	125.000 €	125.000 €	0 €
VLDW	3.772.575 €	2.772.575 €	-1.000.000 €
WFG	500.000 €	500.000 €	0 €
MBS-Anlage	0 €	0 €	0 €
Summe	**30.312.975 €**	**29.312.975 €**	**-1.000.000 €**

Der EGW rechnet für das Jahr 2026 per Saldo mit keiner Veränderung zum geplanten Jahresergebnis.

Das Wirtschaftsjahr 2026 der GAB wird nach derzeitigen Hochrechnungen mit einem Verlust in Höhe von -112 T€ abschließen (Planansatz: 24 T€) und damit das geplante Ergebnis um rund -136 T€ verschlechtern. Ursachen sind insbesondere rückläufige Erlöse im Bereich der Flüchtlingsunterbringung, steigende Personal-, Energie- und Sachkosten sowie höhere Aufwendungen für Instandhaltung und Fremdleistungen.

Die Kreishallenbad Weilburg GmbH wird ihr Jahresergebnis für das Jahr 2026 auf Basis der aktuellen Prognose um rund 500 € auf -464.250 € verbessern. Die Gesellschafterversammlung der Kreishallenbad Weilburg GmbH hat einen Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2026/2027 im Hinblick auf die Personalkosten der Betriebsführungsfirma DSBG in Höhe von 118 T€ für das Jahr 2026 sowie für das Jahr 2027 beschlossen. Der Nachtrag ist bei der Ermittlung des Jahresfehlbetrags bereits berücksichtigt worden. Die durch den Nachtrag entstehenden Mehrkosten in 2026 können durch vorhandene Rücklagen (4,6 Mio. €) der Kreishallenbad Weilburg GmbH gedeckt werden. Zudem verfügt das Kreishallenbad über eine ausreichende Liquidität (1,9 Mio. €). Ein Verlustausgleich von Seiten des Landkreises an die Gesellschaft wird nicht erforderlich.

Die Kreiskrankenhaus gGmbH geht derzeit von einem negativen Ergebnis in Höhe von -1.388 T€ aus und würde sich somit gegenüber dem Planwert zum Jahresende um rund 635 T€ verschlechtern. Es ist davon auszugehen, dass der Jahresverlust aufgrund der vorhandenen Liquidität (2 Mio. €) sowie der bestehenden Rücklagen (4,9 Mio. €) durch das Krankenhaus getragen werden kann.

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung der VLDW für das Jahr 2026 wurde ein ausgeglichenes Jahresergebnis prognostiziert. Der Finanzierungsbedarf (Zuschuss) gegenüber dem Landkreis Limburg-Weilburg ist mit 4,8 Mio. € in die Planung eingeflossen. Die seitens des Landkreises Limburg-Weilburg bereitgestellten Mittel belaufen sich voraussichtlich auf 2,77 Mio. €, sie wurden im Zuge der haushaltswirtschaftlichen Sperre (KA-Beschluss vom 2. Juli 2026) um 1 Mio. € (ursprünglich 3,77 Mio. €) reduziert. Somit ergibt sich für die VLDW ein voraussichtlicher Jahresfehlbetrag in Höhe von 2,03 Mio. €. Das negative Jahresergebnis kann aus dem zur Verfügung stehenden anteiligen Eigenkapital (5,7 Mio. € zum 31. Dezember 2025) gedeckt werden.

Im Zuge der Prognose des voraussichtlichen Jahresergebnisses 2026 der WFG ist von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von rund 47 T€ auszugehen und somit von einer Verbesserung des geplanten Jahresergebnisses um rund 24 T€. Die Ursachen für die Verbesserung sind unter anderem verminderte Personalaufwendungen sowie die Reduzierung der Messekosten der Gesellschaft. Es liegt bereits ein Beschluss des Aufsichtsrates vor, die Messekosten der Gesellschaft um rund 20.000 € zu reduzieren.

Für die MBS Anlage Westerwald GmbH & Co. wird nach aktuellem Stand ein ausgeglichenes Jahresergebnis prognostiziert.

Nach aktuellem Stand wird sich das voraussichtliche Jahresergebnis in der Kernverwaltung im Teilergebnishaushalt Beteiligungen und Mitgliedschaften um 1 Mio. € verbessern. Die Verbesserung ergibt sich aus der Kürzung des Zuschusses an die VLDW um 1 Mio. € (Haushaltssperre). Die restlichen Zuschüsse an die Beteiligungen sollen in geplanter Höhe ausgezahlt werden. Einzelheiten über die Entwicklungen und Kennzahlen der relevanten Beteiligungen werden in den folgenden Abschnitten erläutert.


E G W

GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzerlöse	8.557.220	25.782.900	25.782.900	17.007.923	25.930.287
Sonstige betriebliche Erträge	1.280.000	3.840.000	3.840.000	2.400.000	3.707.573
Gesamtleistung	9.837.220	29.622.900	29.622.900	19.407.923	29.637.860
Materialaufwand	1.643.400	5.545.000	5.545.000	3.447.992	6.368.046
Rohergebnis	8.193.820	24.077.900	24.077.900	15.959.931	23.269.814
Personalaufwand	815.489	2.801.100	2.801.100	1.616.939	2.661.235
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.001.206	6.597.300	6.597.300	3.691.393	5.706.713
Abschreibungen	4.433.300	13.300.000	13.300.000	8.700.000	12.931.923
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	384.159	1.878.000	1.878.000	959.114	1.967.553
Sonstige Steuern	108	1.500	1.500	1.974	440
Jahresergebnis	559.558	-500.000	-500.000	990.511	1.950

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzrentabilität (in %)	6,5	-1,9	-1,9	5,8	0
Materialaufwandsquote (in %)	16,7	18,7	18,7	20,3	24,6
Personalaufwandsquote (in %)	8,3	9,5	9,5	9,5	10,3

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	27	30	28	28	28
verwaltete Schulen und Sporthallen	69	69	69	69	69
verwaltete sonstige Immobilien	13	13	13	13	13

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Mietzahlungen inkl. aller Gebäudenebenkosten an den Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft

Der Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft finanziert sich im Wesentlichen durch eine vom Landkreis zu entrichtende kostendeckende Miete inkl. aller Gebäudenebenkosten. Für das Jahr 2026 ist im EGW ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 500 T€ geplant. Die Deckung erfolgt innerhalb der Allgemeinen Rücklagen durch Abschmelzung von Überzahlungen des Landkreises vergangener Jahre.

Die aktuellen Ausgaben zum Ende des Tertials liegen unter dem anteiligen Ansatz. Dieser aktuelle Minderaufwand wird sich voraussichtlich bis zum Ende des Jahres wieder ausgleichen. In den Sommer- und Herbstmonaten (insb. Ferienzeiten) werden vermehrt Baumaßnahmen an den Liegenschaften umgesetzt.

Auch im Bereich der Energielieferung liegen die aktuellen Aufwendungen unter dem anteiligen Planansatz. Mit einer größeren Planabweichung zum Jahresende 2026 ist aber derzeit nicht zu rechnen.

Prognostiziert ist für das Jahr 2026 im Ergebnis mit keiner Veränderung der Miet- und Nebenkostenzahlung aus dem Kernhaushalt zu rechnen.

Investitionen

Insgesamt wurden bis zum 30. April 2026 Mittel in Höhe von 3.104 T€ für Investitionsbaumaßnahmen verausgabt. Darunter fallen 715 T€ für den Ausbau von Ganztagsbetreuungsangeboten an Grundschulen. Die weiteren Mittel wurden für die im Wirtschaftsplan angemeldeten Fortführungs-, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen verausgabt.

Für den Erwerb von Betriebsausstattungen und beweglichen Sachen des Anlagevermögens einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter wurden 50 T€ verausgabt.

Im Zeitraum bis 30. April 2026 wurde kein Investitionskredit aufgenommen.

Zuschussmittel aus dem Förderprogramm zum Ausbau der Ganztagsbetreuung an Grundschulen wurden in Höhe von 867 T€ vereinnahmt.

Kennzahlen

Die Personalaufwandsquote lag zum Berichtszeitpunkt unterhalb des Plans. Gemäß Stellenplan sind drei Stellen aktuell unbesetzt (zwei Stellen Verwaltung/ eine Stelle Technik).

Die Materialaufwandsquote lag ebenfalls unter dem Plan, dies wird sich voraussichtlich im weiteren Geschäftsverlauf ausgleichen.

Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH



GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzerlöse	6.388.009	20.158.960	19.408.028	6.356.819	19.564.868
Sonstige betriebliche Erträge	8.475	55.500	32.496	20.779	483.363
Gesamtleistung	6.570.122	20.887.460	19.961.439	6.551.236	20.569.146
Materialaufwand	2.073.916	6.408.000	6.121.855	2.312.377	7.166.372
Rohergebnis	4.496.207	14.479.460	13.839.584	4.238.858	13.402.774
Personalaufwand	3.386.646	10.667.500	10.427.009	3.193.273	10.031.690
Sonstige betriebliche Aufwendungen	533.512	2.035.500	1.713.912	475.287	1.716.695
Abschreibungen	497.826	1.456.000	1.493.478	482.477	1.462.816
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	84.394	259.500	273.181	92.112	287.096
Sonstige Steuern	11.499	37.000	44.495	10.189	40.352
Jahresergebnis	-17.643	24.060	-112.410	-14.470	-135.807

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzrentabilität (in %)	-0,3	0,1	-0,6	-0,2	-0,7
Materialaufwandsquote (in %)	31,6	30,7	30,7	35,3	34,8
Personalaufwandsquote (in %)	51,6	51,1	52,2	48,7	48,8

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	490	450	500	450	460

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Asylbereich

Die Flüchtlingsunterbringung und Betreuung werden sich in 2026 weiter konsolidieren. Es hat sich die Ist-Belegung von 1.570 Personen in Juni 2024 auf 1.250 Personen in April 2026 vermindert. Dieser Rückgang um ca. 20 % beeinflusst über die Entgelte für die Soziale Betreuung für die GAB auch die Umsätze, da die Entgelte nach der Gesamtanzahl der im Landkreis von der GAB betreuten Personen abgerechnet wird. Darauf wurde bereits von Seiten der GAB mit einer Verringerung des Betreuungspersonals reagiert. Bei der Unterbringung wird in Abstimmung mit dem Kreissozialamt die Platzanzahl an den gesunkenen Platzbedarf angepasst. Im Ankunftszentrum Migration in Beselich wurde die kleine Halle mit 72 Plätzen außer Betrieb genommen. Dadurch konnten Einsparungen beim Bewachungsaufwand, der Reinigung und den laufenden Betriebskosten, insbesondere Heizöl, realisiert werden. Da die Leichtbauhallen mit Heizölaggregaten beheizt werden, bleiben die Heizölkosten jedoch in Abhängigkeit von der Witterung ein wesentlicher Kostenfaktor. Insgesamt plant die GAB mit Betreiberkosten für das Ankunftszentrum in Höhe von 2.584 T€. Ohne das Ankunftszentrum in Beselich bietet die GAB derzeit 870 Unterkunftsplätze in Gemeinschaftsunterkünften und Containerwohnanlagen an. Dabei sind die Plätze der derzeit in Endherrichtung befindlichen Objekte Containerwohnanlagen Weinbach und Gemeinschaftsunterkunft Ellar bereits berücksichtigt. Abgebaut wurden durch Kündigung der Mietverträge die Plätze in der Gemeinschaftsunterkunft Kirberg (60) und Odersbach (70). Beim Materialaufwand führen die geringeren Platzzahlen zu einem hochgerechnet um 803 T€ niedrigeren Mitteleinsatz. Der Verminderung durch den Abbau von Plätzen stehen allerdings höhere Unterhaltungsaufgaben durch notwendige grundlegende Renovierung der seit 10 Jahren betriebenen Gemeinschaftsunterkünfte, die gestiegenen Kosten für Handwerker und Baumaterial sowie insbesondere die massiv gestiegenen Energiekosten gegenüber. Auf der Personalseite hat die GAB bereits zum Ende des Jahres 2025 zwei befristete Hausmeisterstellen auslaufen lassen. Diese werden auch nicht wiederbesetzt. Nicht unerwähnt können die steigenden Versicherungskosten und weitere Ausgaben für den Brandschutz für die Unterkünfte bleiben. Für 2026 muss mit einem weiter auf 389 T€ gestiegenen Gesamtaufwand, davon ca. 320 T€ für die Asylobjekte gerechnet werden. Die beiden Brandereignisse in der GAB-Halle und in 2025 an der Containerwohnanlage in Oberweyer zeigen die Wichtigkeit dieser Ausgaben.

Dienstleistungsbereich (Schulverpflegung, Schulbetreuung, Reinigung inkl. Schulhausmeister, Wildkräuterbeseitigung)

Die Einnahmen aus der Organisation und Durchführung der Nachmittagsbetreuung ergeben aus der linearen Hochrechnung der Einnahmen des ersten Tertial 2026 einen Betrag von 1.231 T€ (Plan: 1.450 T€). Dieser Ansatz kann auch durch die Übernahme der Betreuung an weiteren Schulen im neuen Schuljahr 2026/2027 noch erreicht werden. Damit wären auch höhere Ausgaben insbesondere für den Personaleinsatz (Personalaufwand und Übungsleiterpauschalen) verbunden, so dass die Ergebniswirksamkeit gering eingeschätzt wird.

Die Essenausgabe an den Schulen, die in den Umsätzen mit 1.324 T€ (Vorjahr: 1.042 T€) enthalten ist, übersteigt den Planansatz um 174 T€. Hier sind weitere Schulen bereits hinzugekommen und es wird mit erhöhten Mahlzeitausgaben gerechnet.

Die Steigerung bei der Gebäudereinigung ist Folge der über höhere Stundenverrechnungssätze berücksichtigten Tarifsteigerungen. Ihnen stehen entsprechende höhere Personalaufgaben gegenüber. Auch muss wohl wie im Vorjahr bei der Gebäudereinigung aufgrund der unverändert hohen Krankenstände auf Subunternehmer zurückgegriffen werden. Besonders bei der Unterhaltsreinigung wird dies zu Verlusten führen, da diese Kosten zusätzlich zu den Personalkosten anfallen. Für 2026 wird daher weiterhin mit Ausgaben für Fremdleistungen in Höhe von 504 T€ ausgegangen. Gegenüber dem Plan 2026 liegt der Wert um 216 T€ unter dem Ansatz. Ob der Planansatz für Hausmeistertätigkeiten und die Wildkrautbehandlung in Höhe von 540 T€ erreicht wird, hängt stark von der Vertretungssituation an den Schulen ab. Da hier der Personaleinsatz angepasst wird, wird mit keiner negativen Gesamtergebnisauswirkung gerechnet. Um 58 T€ liegen auch die Umsätze aus den Bedarfsscheinlieferungen von Möbeln und Elektrogeräten unter Plan. Nach den aktuell starken Preisanstiegen der Vorlieferanten werden zum 2. Halbjahr 2026 die Entgelte für diese Lieferungen entsprechend angepasst werden müssen.

Bildungsträgerbereich

Für die Maßnahmen bei der Bildungsträgerarbeit, Ausbildung und Qualifizierung wird für 2026 vorsichtig mit Erlösen in Höhe von 2.427 T€ gerechnet. Dies liegt um 141 T€ unter dem Ist-Ergebnis 2025, da unter anderem nicht absehbar ist, ob wie im Vorjahr weitere (kommunalisierte) Landesmittel eingehen.

Gesamtprognose

Für 2026 wird laut Hochrechnung für die GAB ein Jahresfehlbetrag von rund -112 T€ erwartet. Damit verschlechtert sich das Ergebnis um ca. 136 T€ gegenüber dem Planansatz (24 T€). Insgesamt bleibt die Ergebnisentwicklung jedoch stark abhängig von der weiteren Kostenentwicklung, insbesondere im Energiesektor, der Bauunterhaltung sowie im Personalbereich.

Kennzahlen

Die Personalaufwands- sowie die Materialaufwandsquote lagen im Berichtszeitraum leicht über den jeweiligen Planwerten. Aufgrund der genannten Gründe ist die Umsatzrentabilität derzeit negativ und liegt damit unter dem Planwert.

Der Personalbestand zum 30. April 2026 liegt über dem Plan.


Kreishallenbad
Weilburg GmbH

GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026	PLAN INKL. NACHTRAG 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzerlöse	142.000	672.300	636.000	237.600	641.065
Gesamtleistung	142.000	672.300	636.000	237.600	641.065
Materialaufwand	292.500	1.174.300	1.170.000	318.400	1.057.210
Rohergebnis	-150.500	-502.200	-534.000	-80.800	-416.145
Personalaufwand	27.700	161.000	161.000	41.300	116.123
Sonstige betriebliche Aufwendungen	51.000	125.100	123.000	28.300	114.467
Abschreibungen	102.375	409.500	409.500	139.600	390.269
Erträge aus Beteiligungen	-	1.238.400	1.238.400	412.700	1.238.445
Aufwendungen aus Verlustübernahme	181.000	361.750	361.750	115.300	345.964
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7.600	-	30.400	-	41.605
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	27.297	111.000	111.000	23.800	110.984
Steuern vom Einkommen und Ertrag	3.900	18.000	18.000	6.000	25.233
Sonstige Steuern	835	14.800	14.800	4.900	3.337
Erträge aus Verlustübernahme	-	-	-	-	-
Jahresergebnis	-537.007	-464.750	-464.250	-27.300	-242.472

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzrentabilität (in %)	-378,2	-69,1	-73,0	-11,5	-37,8
Materialaufwandsquote (in %)	206	174,7	184	134	164,9
Personalaufwandsquote (in %)	19,5	23,9	25,3	17,4	18,1

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	15	16	16	15	15

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

In der Hauptversammlung 2026 wurde die Ausschüttung der Süwag-Dividende (1,50 € je Aktie) für das Geschäftsjahr 2025 festgelegt. Dies führt bei der Kreishallenbad Weilburg GmbH in 2026 zu einem Beteiligungsertrag in Höhe von 1,29 Mio. €.

Der Materialaufwand liegt zum 30. April 2026 leicht unter dem Planansatz. Weitere Einsparungen werden aktuell nicht erwartet. Die Gesellschafterversammlung der Kreishallenbad Weilburg GmbH hat einen Nachtrag zum Wirtschaftsplan 2026/2027 im Hinblick auf die Personalkosten der Betriebsführungsfirma DSBG in Höhe von 118 T€ für das Jahr 2026 sowie für das Jahr 2027 beschlossen. Der Nachtrag ist bereits in der Spalte *Plan 2026* der GuV berücksichtigt worden.

Das Ergebnis wird sich gegenüber dem Plan minimal (500 €) verbessern. Die durch den Nachtrag entstehenden Mehrkosten in 2026 können durch vorhandene Rücklagen (4,6 Mio. €) der Kreishallenbad Weilburg GmbH gedeckt werden. Zudem verfügt das Kreishallenbad über eine ausreichende Liquidität (1,9 Mio. €). Ein Verlustausgleich von Seiten des Landkreises an die Gesellschaft wird nicht erforderlich.

Die Besucherzahlen der Schwimmbadnutzung insgesamt lagen zum Berichtszeitpunkt mit rund 17.500 Besuchern (-500) unter dem Niveau des Vorjahres. In den Bereichen Bad, Sauna sowie Vereinssport mussten Besucherrückgänge verzeichnet werden. Im Bereich Schulsport gab es einen leichten Zuwachs.

Kennzahlen

Die Materialaufwands- und Personalquote lag oberhalb des Planansatzes.


Kreiskrankenhaus
Weilburg
Gesundheitszentrum im Grünen

GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026*1	PLAN 12/2026*2	PROGNOSE 12/2026*1	IST 04/2025*2	(VORLÄUFIG) 12/2025*2
Erlöse aus Krankenhaus-leistungen	22.225.000	52.872.000	76.774.000	15.270.000	50.350.000
Bestandsveränder-ungen	24.000	108.000	2.031.000	36.000	209.000
Sonstige betriebliche Erträge	5.203.000	6.175.000	8.141.000	3.424.000	6.309.000
Summe Erlöse und betriebliche Erträge	27.452.000	59.155.000	86.946.000	18.730.000	56.868.000
Materialaufwand	9.671.000	15.942.000	26.230.000	6.483.000	15.279.000
Personalaufwand	16.414.000	37.793.000	54.956.000	11.382.000	35.755.000
Zwischenergebnis	1.367.000	5.420.000	5.760.000	865.000	5.834.000
Abschreibungen	558.000	1.627.000	1.684.000	502.000	1.629.000
Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.288.000	4.214.000	5.246.000	1.848.000	4.125.000
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	10.000	29.000	19.000	12.000	-30.000
Beteiligungen	-	298.000	182.000		-409.000
Steuern vom Einkommen und Ertrag	5.000	5.000	17.000	2.000	16.000
Jahresergebnis	-1.494.000	-753.000	-1.388.000	-1.500.302	-375.359

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026*1	PLAN 12/2026*2	PROGNOSE 12/2026*1	IST 04/2025*2	(VORLÄUFIG) 12/2025*2
Materialaufwandsquote (in %)	35,2	26,9	30,2	34,6	26,8
Personalaufwandsquote (in %)	59,8	63,9	63,2	60,8	62,9

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026*1	PLAN 12/2026*2	PROGNOSE 12/2026*1	IST 04/2025*2	(VORLÄUFIG) 12/2025*2
Anzahl Mitarbeiter	819	554	827	539	540
Fallzahl (stat.)	2.855	6.117	8.715	2.096	5.952
CM-Punkte (ohne Pflege)	2.567	6.000	8.035	2.077	2.567
CMI	0,899	0,981	0,922	0,991	0,981
Verweildauer	6,7	7,5	6,7	7,5	7,5

*1 Die Einträge in diesen Spalten beziehen sich auf die konsolidierten Werte (Kreiskrankenhaus Weilburg + Seniorenzentrum Fellersborn) **inkl**. der Neurologie Weilmünster.

*2 Die Einträge in diesen Spalten beziehen sich ausschließlich auf die konsolidierten Werte (Kreiskrankenhaus Weilburg + Seniorenzentrum Fellersborn) **vor** der Übernahme der Neurologie Weilmünster zum 1. Januar 2026.

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH geht derzeit von einem negativen Jahresergebnis in Höhe von 1.388 T€ aus und würde sich somit gegenüber dem Planwert um rund 635 T€ verschlechtern (Plan: -753 T€). Es ist davon auszugehen, dass der Jahresverlust aufgrund der vorhandenen Liquidität (2 Mio. €) sowie der bestehenden Rücklagen (4,9 Mio. €) durch das Krankenhaus getragen werden kann.

Das erste Tertial 2026 ist von erheblichen Unsicherheiten infolge tiefgreifender gesetzlicher und regulatorischer Veränderungen im Krankenhaus-bereich geprägt. Mit dem Krankenhaus-versorgungsverbesserungsgesetz (KHVVG), dem Krankenhaustransparenzgesetz (KHTG), dem Gesundheitsversorgungs-stärkungsgesetz (GVSG) sowie zuletzt dem Krankenhausreformanpassungsgesetz (KHAG) wurden bereits wesentliche gesetzliche Grundlagen geschaffen bzw. angepasst. Gleichwohl sind die konkreten wirtschaftlichen und strukturellen Auswirkungen der Krankenhausreform für die einzelnen Krankenhäuser weiterhin nur eingeschränkt belastbar absehbar. Dies betrifft insbesondere die künftige Ausgestaltung und Anwendung der Leistungsgruppen, die Einführung von Mindestvorhaltezahlen, die Neuregelung der Vorhaltefinanzierung sowie die konkrete Umsetzung des Transformationsfonds. Bestehende Unsicherheiten werden dadurch verstärkt, dass Detailregelungen, Rechtsverordnungen und landesplanerische Entscheidungen teilweise noch ausstehen bzw. erst schrittweise wirksam werden. Mögliche Auswirkungen auf Leistungsportfolio, Erlösstruktur, Investitionsplanung und Standortentwicklung können daher derzeit – wenn überhaupt – nur in Teilen simuliert werden. Zusätzlich liegen weitere krankenhausrelevante Gesetzesvorhaben vor, die den Unsicherheitsfaktor weiter erhöhen. Zu nennen sind insbesondere das GKV-Beitragssatzstabilisierungsgesetz sowie das Gesetz zur Reform der Notfallversorgung. Beide Vorhaben können mittelbar oder unmittelbar Auswirkungen auf die Finanzierung, Versorgungssteuerung und Organisation der stationären Versorgung haben.

Durch die Einführung der Hybrid-DRGs im Jahr 2024 und die zunehmende Ambulantisierung entwickeln sich die stationären Leistungs- und Belegungsdaten 2026 am Standort Weilburg rückläufig. Bisher hauptsächlich stationär erbrachte Leistungen - wie z. B. der Bereich Hernienchirurgie der Abteilung Allgemeinchirurgie oder der Bereich der arthroskopischen Eingriffe in der Orthopädie - werden nun niedriger als ambulante bzw. Hybrid-Leistungen vergütet. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass diese Leistungen weiterhin in nahezu konstanter Anzahl erbracht werden, oftmals jedoch teils deutlich geringer vergütet. Der Rückgang im stationären Bereich konnte bisher nicht kompensiert werden.

Am Standort Weilmünster wurde der Betrieb durch das KKH Weilburg zum 1. Januar 2026 aufgenommen. Aufgrund der einmaligen Thematik der „Systemüberlieger“ kommt es zu deutlichen Erlös- u. Leistungsrückgängen im Vergleich zu Vorjahren (fehlende Überlieger). Von steigenden Leistungszahlen und einer zunehmenden Auslastung wird im weiteren Jahresverlauf ausgegangen. Nichtsdestotrotz besteht auch zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der schlechten vorliegenden Datenbasis der Vorjahre – insbesondere in den Kostenpositionen – eine hohe Unsicherheit in der Prognose zukünftiger Entwicklungen.

Die Abrechnung des gestiegenen Landesbasisfallwertes 2026 (+2,44%) kann die weiterhin bestehenden Kostensteigerungen bei Material und Sachkosten sowie die tariflichen Gehaltserhöhungen bei den Ärztinnen und Ärzten und den Beschäftigten im TVöD jedoch nicht kompensieren. Zum 31. Oktober 2026 läuft der einjährige Zuschlag (+3,45%) "Sofort-Transformationskosten 2022+2023" im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes aus, weitere Kompensationen sind aktuell nicht vorgesehen. Eine genehmigte Budgetvereinbarung 2026 sorgt neben Liquiditäts- und Ergebnisverbesserungen auch für eine höhere Planungssicherheit des Krankenhauses. Die Verhandlungen im Krankenhaus für das Budgetjahr 2026 fanden bereits am 24. April 2026 mit den Kostenträgern statt und das Verhandlungsergebnis wurde in einem Eckpunktepapier festgehalten. Aufgrund noch ausstehender Verhandlungspunkte aus Vorjahren (Vitos) können die Verhandlungen derzeit jedoch noch nicht finalisiert bzw. genehmigt werden. Für das Seniorenzentrum Fellersborn wird in 2026 eine pauschale Erhöhung der Vergütungssätze angestrebt, die hierfür erforderlichen Abstimmungen zwischen den Beteiligten laufen aktuell.

Im ärztlichen Bereich kommt es aufgrund des noch gültigen Tarifabschlusses 2025 mit dem Marburger Bund zu einem Anstieg der Personalkosten um weitere 2,0 % ab dem 1. Juni 2026. Zudem erfolgten unterjährig bereits in 2025 weitere Erhöhungen, insbesondere bei den Zulagen für Schicht- und Wechselschichtarbeit. Der noch gültige Tarifabschluss 2025 im öffentlichen Dienst bringt den Beschäftigten eine weitere Erhöhung um 2,8 % ab dem 1. Mai 2026 sowie die Erhöhung der Jahressonderzahlung 2026.

Die Kosten für den OP-Bedarf und Implantate sind - trotz weiterhin steigender Preise aufgrund leicht rückläufiger stationärer Belegungszahlen - nur in geringem Umfang gestiegen. Aufgrund vereinbarter vertraglicher Bedingungen im Bereich der Energieversorgung (Gas und Strom) hat der Iran-Konflikt mit USA und Israel keine Auswirkungen auf die Kostenentwicklung. Für den Standort Weilmünster gilt es – trotz der schwierigen Datenlage - sich kontinuierlich einen Überblick über die Kostensituation zu verschaffen um mögliche Einspar- u. Optimierungspotentiale zu erkennen. Die Inflationsrate fällt im Vergleich zum Vorjahr mit derzeit 2,9 % deutlich höher aus (Vorjahr 2,1 %).

Kennzahlen

Die Materialaufwandsquote lag aufgrund der beschriebenen Umstände über dem Planwert 2026, die Personalaufwandsquote liegt leicht unter dem Planwert.

Die Bewertungsrelation (CM-Punkt) ist eine Kennzahl zur Abrechnung medizinischer Leistungen in Krankenhäusern. Sie wird einer Gruppe von Patientenfällen (DRG) zugewiesen und gibt den ökonomischen Aufwand zur Behandlung/Diagnostik einer solchen Gruppe von Patientenfällen im DRG-System.

Der Case-Mix-Index (CMI) beschreibt den durchschnittlichen Schweregrad der Patientenfälle. Er wird berechnet durch Division der Summe der Bewertungsrelationen (CM-Punkte) durch die statistische Fallzahl.

Die durchschnittliche Verweildauer der Patienten ist nach aktuellen Stand gleichbleibend wie die Prognose zum Jahresende.

Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH



GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzerlöse	10.109.319	22.547.300	22.547.300	9.741.076	33.322.200
Sonstige betriebliche Erträge	12.741	15.866.800	15.866.800	2.718	12.740.590
Gesamtleistung	10.122.060	38.414.100	38.414.100	9.743.794	46.062.790
Materialaufwand	10.332.439	36.022.500	36.022.500	10.469.023	41.624.530
Rohergebnis	-210.379	2.391.600	2.391.600	-725.230	4.438.259
Personalaufwand	419.694	1.986.000	1.986.000	535.311	1.878.960
Sonstige betriebliche Aufwendungen	103.567	494.800	494.800	138.359	604.561
Abschreibungen	-	60.000	60.000	-	40.907
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	88.721	150.000	150.000	136.429	341.307
Sonstige Steuern	-	800	800	264	672
Jahresergebnis	-644.918	0	0	-1.262.735	2.254.465

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzrentabilität (in %)	-6,4	-	-	-13	6,8
Materialaufwandsquote (in %)	102,1	93,8	93,8	107,4	90,4
Personalaufwandsquote (in %)	4,1	5,2	5,2	5,5	4,1

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	22	22	22	22	22

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Im Rahmen der Wirtschaftsplanung der VLDW für das Jahr 2026 wurde ein ausgeglichenes Jahresergebnis prognostiziert.

Der Finanzierungsbedarf (Zuschuss) gegenüber dem Landkreis Limburg-Weilburg ist mit 4,8 Mio. € in die Planung eingeflossen. Die seitens des Landkreises Limburg-Weilburg bereitgestellten Mittel belaufen sich voraussichtlich auf 2,77 Mio. €, sie wurden im Zuge der Haushaltskonsolidierung (KA-Beschluss vom 2. Juli 2026) um 1 Mio. € (ursprünglich 3,77 Mio. €) reduziert. Somit ergibt sich für die VLDW ein voraussichtlicher Jahresfehlbetrag in Höhe von 2,03 Mio. €. Das negative Jahresergebnis kann aus dem zur Verfügung stehenden anteiligen Eigenkapital (5,7 Mio. € zum 31. Dezember 2025) gedeckt werden.

In Folge geopolitischer Spannungen bestehen aktuell erhebliche Mehrbelastungen infolge gestiegener Energiepreise. Die VLDW ist hier insbesondere von den stark gestiegenen Dieselkraftstoffpreisen betroffen. Inwiefern sich diese Entwicklung im weiteren Jahresverlauf verstetigt, bleibt abzuwarten.
Weiterhin ist die Entwicklung der Fahrgelderlöse und die im Zuge der Einführung des Deutschladtickets (bis zum Jahr 2030) etablierte Gegenfinanzierung der Mindereinnahmen aus Bundes- und Landesmitteln zu beobachten. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Prognose, ob die für das Jahr 2026 zur Verfügung stehenden Mittel ausreichen werden, offen.

Trotz dieser Unwägbarkeiten wird zunächst an der im Rahmen der Wirtschaftsplanung getroffenen Prognose festgehalten. Es werden aktuell keine darüberhinausgehenden Auswirkungen auf die Kernhaushalte der Aufgabenträger erwartet.

Kennzahlen

Im Berichtszeitraum beschäftigte die Gesellschaft 22 Mitarbeiter, davon 18 in Vollzeit. Die Geschäftsführung (2 Personen Vollzeit) ist in diesen Zahlen nicht enthalten.

Lokale Linienbündel insgesamt: 15

Limburg-Weilburg – lokale Linienbündel: 5

Limburg-Weilburg – Fahrzeuge: 60

Limburg-Weilburg – Nutzwagenkilometer: 2,8 Mio.

Wirtschaftsförderung Limburg-Weilburg-Diez GmbH



GuV

Alle Angaben in €

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Umsatzerlöse	522.428	690.301	690.301	523.415	624.657
Sonstige betriebliche Erträge	-	2.000	2.000	-	3.840
Gesamtleistung	522.428	692.301	692.301	523.415	628.497
Materialaufwand	510	10.000	10.000	0	4.920
Rohergebnis	521.918	682.301	682.301	523.415	623.577
Personalaufwand	97.909	473.625	473.625	94.447	389.775
Sonstige betriebliche Aufwendungen	117.888	276.877	252.877	63.730	284.617
Abschreibungen	1.259	2.500	2.500	1.139	5.006
Jahresergebnis	304.861	-70.701	-46.701	364.100	-55.820

Finanzkennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Personalaufwandsquote (in %)	18,7	68,4	68,4	18	61,5

Individuelle Kennzahlen

	IST 04/2026	PLAN 12/2026	PROGNOSE 12/2026	IST 04/2025	(VORLÄUFIG) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	4	4	4	5	5

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Die Planung für das Geschäftsjahr 2026 sieht bei Erträgen in Höhe von 692 T€ und Aufwendungen in Höhe von 763 T€ einen Jahresfehlbetrag von rund 71 T€ vor. Im Zuge der Progonose des voraussichtlichen Jahresergebnisses 2026 ist von einem Jahresfehlbetrag in Höhe von rund 47 T€ auszugehen und somit von einer Verbesserung des geplanten Jahresergebnisses um rund 24 T€. Die Ursachen für die Verbesserung sind unter anderem verminderte Personalaufwendungen sowie die Reduzierung der Messekosten der Gesellschaft. Es liegt bereits ein Beschluss des Aufsichtsrates vor, die Messekosten der Gesellschaft um rund 20.000 € zu reduzieren.

Die Gesellschaft verfügt über ausreichende liquide Mittel bzw. einen entsprechenden Gewinnvortrag, um den im Geschäftsjahr 2025 entstandenen Jahresfehlbetrag von rund 56 T€ sowie den für 2026 geplanten Fehlbetrag zu decken. Eine Gefährdung der Fortführung der Unternehmenstätigkeit besteht derzeit nicht. Gleichwohl ist bei einer weiteren Abschmelzung des Gewinnvortrags mittelfristig ein vollständiger Verlustausgleich durch den Landkreis Limburg-Weilburg erforderlich.

Das Aufgabenspektrum der regionalen Wirtschaftsförderung ist gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert geblieben. Investorenakquise und Ansiedlungsbegleitung, Unternehmensexpansionen und -entwicklungen werden ebenso betreut und begleitet wie die Regionalvermarktung, Existenzgründungen, Fachkräftesicherung, die Suche nach Unternehmensnachfolgern sowie die allgemeine Standortentwicklung. Die Projektentwicklung und -umsetzung bleibt weiterhin unabdingbar, um eine intensive regionale Wirtschaftsförderung sicherzustellen. Hierzu gehören auch die Handlungsfelder LEADER-Regionalmanagement, Breitbandkoordination, Tourismus sowie Fördermittelberatung und -akquise. Mit Aufsichtsrat und Gesellschaftern wurde zudem eine ausführliche Strukturdiskussion zur künftigen Ausrichtung und Gewichtung der Themenschwerpunkte geführt.

Die mittelfristige Finanzierungssicherheit ist mit der Aufstellung des Kreishaushalts 2026/2027 sowie der im Jahr 2021 beschlossenen Anpassung der Beitragsordnung gewährleistet. Danach leistet der Landkreis Limburg-Weilburg eine jährliche Grundfinanzierung mindestens in Höhe von 0,98 € je Einwohner. Die Zusage des Landkreises, die Finanzierung des LEADER-Regionalmanagements bis zum 31. Dezember 2027 sowie optional für weitere 24 Monate sicherzustellen, untermauert diese Planungssicherheit zusätzlich. Seit 2024 wird darüber hinaus die Finanzierung des regionalen Tourismusverbands Ferienland Westerwald-Lahn-Taunus e. V. mit jährlich 56 T€ aus dem Budget der Gesellschaft getragen.

Neben den finanziellen Leistungsindikatoren verfügt die Gesellschaft über bedeutende nichtfinanzielle Leistungsindikatoren. Hervorzuheben ist insbesondere die Erfolgsbilanz im LEADER-Regionalmanagement, in dessen Rahmen seit 2015 für rund 53 Vorhaben Fördermittel in Höhe von rund 5.470 T€ akquiriert sowie wichtige regionale Netzwerke aufgebaut und weiter gestärkt werden konnten. Für das Geschäftsjahr 2026 steht ein Fördermittelbudget von rund 900 T€ in Aussicht. Auch die Leistungen im Bereich Tourismus lassen sich nur eingeschränkt in finanziellen Erfolgen ausdrücken, da die Vernetzungs- und Marketingaktivitäten häufig erst mittel- bis langfristig Wirkung entfalten. Die Beratungs- und Qualitätssicherungsleistungen für Gastgeber werden weiterhin kostenfrei angeboten. Für 2026 soll die Zusammenarbeit

mit den Kommunen des Landkreises weiter vertieft und teilweise auf eine neue Grundlage gestellt werden.

Die Entwicklung der Gesellschaft bleibt von allgemeinen Kostensteigerungen, insbesondere im Personalbereich infolge tariflicher Anpassungen im TVöD, sowie von gesamtwirtschaftlichen und geopolitischen Unsicherheiten beeinflusst. Die daraus resultierenden Auswirkungen auf Ergebnis und Liquidität können von den zum Zeitpunkt der Erstellung des Lageberichts getroffenen Annahmen abweichen.

Kennzahlen

Die Personalaufwandsquote lag zum 30. April 2026 unterhalb des Planwertes.


MBS ANLAGE
WESTERWALD

GuV

Alle Angaben in €

	Ist 04/2026	Plan 12/2026	Prognose 12/2026	Ist 04/2025	(vorläufig) 12/2025
Umsatzerlöse	5.052.247	13.543.670	4.514.557	4.301.326	12.903.978
Sonstige betriebliche Erträge	7.995	10.000	3.333	14.550	43.650
Gesamtleistung	5.060.242	13.553.670	4.517.890	4.315.876	12.947.627
Materialaufwand	466.642	1.696.000	565.333	1.033.900	3.101.701
Rohergebnis	4.593.601	11.857.670	3.952.557	3.281.976	9.845.927
Personalaufwand	450.989	1.561.670	520.557	503.765	1.511.296
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.427.788	9.225.706	3.057.235	2.418.914	7.256.743
Abschreibungen	344.195	850.100	283.367	291.565	874.695
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	64.311	203.394	67.798	62.632	187.896
Sonstige Steuern	3.867	16.800	5.600	1.429	4.286
Jahresergebnis	302.452	0	0	3.670	11.010

Finanzkennzahlen

	Ist 04/2026	Plan 12/2026	Prognose 12/2026	Ist 04/2025	(vorläufig) 12/2025
Umsatzrentabilität (in %)	6	-	-	9,3	0,1
Materialaufwandsquote (in %)	9,2	12,5	12,5	12,3	24,0
Personalaufwandsquote (in %)	8,9	11,5	11,5	9,9	11,7

Individuelle Kennzahlen

	Ist 04/2026	Plan 12/2026	Prognose 12/2026	Ist 04/2025	(vorläufig) 12/2025
Anzahl Mitarbeiter	19	19	19	19	19

Erläuterungen zum aktuellen Geschäftsverlauf

Bei den Inputmengen der ersten vier Monate liegt der Istwert beim Restabfall um 411,72 t niedriger, beim Sperrabfall um 525,24 t über den Planansätzen.

Bei der Gesamtleistung übersteigen die Werte den Plan um 548.118,95 t, was unter anderem auf die guten Schrotterlöse zurückzuführen ist.

Insgesamt liegt die MBS-Anlage mit den Werten von Januar bis April 2026 im Rahmen der Planansätze. Größere Abweichungen haben sich bisher nicht ergeben. Es ist kein Zuschuss von Seiten des Landkreises an die MBS-Anlage im Haushaltsplan vorgesehen. Der Landkreis Limburg-Weilburg tätigt in 2026, unabhängig des Zuschussbedarfs, eine Zahlung in Höhe von 7,83 Mio. € an die MBS-Anlage für die dort durchgeführte Restabfallbehandlung. Die Veranschlagung erfolgt im Produkt Amt für Abfallwirtschaft.

Kennzahlen

Die Umsatzrentabilität ist unterjährig - wie auch im Vorjahr - positiv, wird sich aber auf das gesamte Jahr 2026 wieder gegen 0 orientieren.

Die Materialaufwandsquote lag zum Berichtszeitpunkt im Plan. Die Personalaufwands-quote wird sich planmäßig entwickeln. Die Mitarbeiterzahlen sind stabil.

Seitens der MBS-Anlage wurde auf die weitere unterjährige Bildung von beteiligungsspezifischen Kennzahlen verzichtet.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-234/2026

Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	3.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl einer zusätzlichen stellvertretenden Schriftführung

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt folgende Person als zusätzliche stellvertretende Schriftführerin für den Kreistag:

Frau Svenja Wolf

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Begründung:

Aufgrund des fortwährenden Ausfalls einer gewählten stellvertretenden Schriftführung soll eine zusätzliche stellvertretende Schriftführung gewählt werden. Es wird vorgeschlagen, diese Funktion mit Frau Svenja Wolf zu besetzen. Frau Wolf befindet sich bis 31. August 2026 noch in der Berufseinführungsphase Ihres dualen Studiums Public Administration im Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt, Sachgebiet Kreisorgane, in dem Sie auch danach weiter tätig sein wird.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-240/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	05.08.2026
Sachbearbeitung	Herr Steinebach

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	5.	13. August 2026	beschließend
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss	1.	24. August 2026	vorberatend
Kreistag	4.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Empfehlung eines sachkundigen Mitglieds für den Verwaltungsrat der Kreissparkasse Weilburg

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag ein sachkundiges Mitglied für den noch offenen Sitz im Verwaltungsrat der Kreissparkasse Weilburg nachzuwählen.

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 26. Juni 2026 den Verwaltungsrat der Kreissparkasse Weilburg gewählt. Von den neun zu besetzenden Sitzen konnten jedoch aufgrund der Vorgaben durch das Hessische Sparkassengesetz (SparkG HE) in Verbindung mit den eingereichten Wahlvorschlägen und dem Wahlergebnis nur acht Sitze besetzt werden.

Der Grund hierfür war, dass ein Wahlvorschlag, auf den grds. ein Sitz entfallen ist, erschöpft war. Nach der allgemeinen Regelung des § 22 Abs. 7 Hessisches Kommunalwahlgesetz bliebe dieser Sitz unbesetzt und die Mitgliederzahl verringerte sich entsprechend. Das Hessische Sparkassengesetz gibt jedoch über § 5b Abs. 4 SparkG HE vor, dass entgegen der allgemeinen Regelung in § 22 Abs. 7 KWG der betreffende Sitz nicht unbesetzt bleiben soll. Stattdessen ist gem. § 31 Abs. 8 letzter Satz der Satzung der Sparkasse unverzüglich ein Ersatzmitglied durch den Kreistag zu wählen, da ansonsten ein Sitz im Verwaltungsrat der Sparkasse frei bleiben würde.

Für die Nachwahl, welche eine eigenständige Wahl darstellt, gelten die gleichen Regelungen wie für die Neuwahl vom 26. Juni 2026:

1. § 5b Abs. 1 und Abs. 2, § 5c, § 5d Abs. 2 SparkG HE
2. § 31 MuSa (Mustersatzung Sparkassen)
3. § 55 HGO; § 32 HKO
4. § 22 Abs. 3 KWG (Kreditwesengesetz)
5. § 25d Abs. 1 und 2 KWG
6. § 100 Abs. 5 AktG
7. VO über das Wahlverfahren von Beschäftigten der kommunalen Sparkassen in den Verwaltungsrat vom 23. Januar 1991 (GVBl. I S. 38), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes zur Novellierung des Hessischen Personalvertretungsrechts vom 28. März 2023 (GVBl. S. 183, 217)

Nach § 5b Abs. 1 SparkG HE werden die sachkundigen Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode nach den für den Träger geltenden Vorschriften von der Vertretungskörperschaft des Trägers (Kreistag) gewählt, soweit das SparkG HE nichts anderes bestimmt. Aus den Vorgaben, dass nach den für den Träger geltenden Vorschriften zu wählen ist, folgt die Anwendbarkeit des § 55 Hessische Gemeindeordnung (HGO), wobei Satz 1 in Abs. 4 grundsätzlich auf die Vorschriften des Hessischen Kommunalwahlgesetzes (KWG) verweist. Spezialgesetzliche Bestimmungen im vorgenannten Sinne enthält § 5b Abs. 1 Satz 3 SparkG HE. Hier wird u. a. vorgegeben, dass die Wahl nach den Grundsätzen der Verhältniswahl durchzuführen ist. Dies gilt laut Auskunft des Sparkassen- und Giroverbands Hessen-Thüringen auch für die Nachwahl eines einzelnen Sitzes im Verwaltungsrat.

Im Ergebnis ist somit auch für die Nachwahl des noch leeren Sitzes eine Verhältniswahl (Listenwahl) nach Hare/Niemeyer durchzuführen. Hier wird grundsätzlich genauso verfahren, wie bei der ursprünglichen Wahl der Mitglieder für die Verwaltungsräte der Kreissparkassen im Kreistag am 26. Juni 2026.
Die Vorgabe nach § 5b Abs. 1 S. 2 SparkG HE, wonach von den gewählten Mitgliedern nicht mehr als die Hälfte den Organen des Trägers (Kreistag und Kreisausschuss), aber nicht mehr als ein Mitglied dem Verwaltungsorgan (Kreisausschuss) angehören dürfen, wurde bereits bei der Wahl am 26. Juni 2026 berücksichtigt. Bei der damaligen Wahl der neun Mitglieder für den Verwaltungsrat wurde die Grenze dieser vier Gremienmitglieder überschritten. Hier musste daher das doppelte Hare/Niemeyer-Verfahren angewandt werden, um zu berechnen, wie sich die vier „Gremiensitze“ auf die Wahlvorschläge verteilen. Dadurch entstand die Situation, dass auf einen Wahlvorschlag zwar ein Sitz entfallen ist, hiervon aber kein Bewerber dem Kreistag oder Kreisausschuss angehören durfte. Da dieser Wahlvorschlag nur Kreistagsmitglieder als Bewerber enthielt, konnte der Sitz nicht besetzt werden. Für die notwendige Nachwahl des noch leeren Sitzes kommen somit nur Bewerber in Frage, die nicht dem Kreisausschuss oder Kreistag als Mitglied angehören.

Vor der Nachwahl für den noch leeren Sitz im Verwaltungsrat der Kreissparkasse Weilburg findet wieder in nicht-öffentlicher Sitzung des Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschusses eine Anhörung der zur Wahl stehenden Personen statt (§ 5b Abs. 2 SparkG HE). Dort ist den zur Wahl stehenden Personen Gelegenheit zu geben, von sich aus Ausführungen zu machen, wenn sie es wünschen. Auch sollte die Möglichkeit eröffnet werden, Fragen an zur Wahl stehende Personen richten zu können. Die tatsächliche Anwesenheit aller zur Wahl stehenden Personen ist nicht zwingend gefordert und kann ohnehin nicht gewährleistet werden. Ein Fernbleiben bzw. Unterbleiben der Anhörung bliebe somit letztlich ohne Auswirkungen auf die Wahl.

Hinsichtlich der Anforderungen (Sachkunde, Zuverlässigkeit, ausreichend Zeit, Mandatsbegrenzungen) von Verwaltungsratsmitgliedern wird auf das SparkG HE und das Kreditwesengesetz hingewiesen, wobei die Anforderungen aus dem Kreditwesengesetz durch das Rundschreiben 11/2025 der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht zu den Mitgliedern der Geschäftsleitung sowie von Verwaltungs- und Aufsichtsorganen näher konkretisiert werden. Weitere Anforderungen ergeben sich aus § 100 Abs. 5 AktG.

Zudem dürfen keine Ausschlussgründe für die Wählbarkeit vorliegen. Diese sind in § 5c SparkG HE aufgeführt.
Da wie bereits ausgeführt die Nachwahl des einen Sitzes als Verhältniswahl durchzuführen ist, gilt auch hierfür grundsätzlich die Nachrückregelung aus § 5b Abs. 4 SparkG HE. Es empfiehlt sich daher bei der Aufstellung der Wahlvorschläge bereits mögliche Nachrücker zu berücksichtigen und mit auf die einzureichenden Listen zu setzen. Die Nachwahl wird notwendig, weil mit den bisherigen Wahlvorschlägen eine vollständige Besetzung der Organe der Sparkasse Weilburg nicht erfolgen konnte. Die bereits eingereichten Wahlvorschläge bleiben weiterhin gültig; nicht gewählte Personen sind daher potenzielle Nachrücker. Die für die Nachwahl einzureichenden Wahlvorschläge stellen eigenständige, neue Listen dar. Aus diesem Grund können Personen, die bereits auf einer gültigen Vorschlagsliste für die Wahl am 26. Juni 2026 aufgeführt sind, nicht erneut vorgeschlagen werden. Eine Doppelkandidatur ist ausgeschlossen; Bewerber dürfen nur auf einer Vorschlagsliste stehen.

Im Hinblick auf die durchzuführende Anhörung wurden die Fraktionen bereits im Vorfeld entsprechend informiert und um Einreichung der Wahlvorschläge bis zum 10. August 2026 gebeten.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-226/2026

Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt

Datum	30.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	5.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl zur XVIII. Verbandsversammlung des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen im Wahlkreis III

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt die Mitglieder für die Verbandsversammlung des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen im Wahlkreis III.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Begründung:

Gem. § 5 Abs. 1 des Gesetzes über den Landeswohlfahrtsverband Hessen besteht die Verbandsversammlung des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen (LWV Hessen) aus 75 Mitgliedern, welche von den Stadtverordneten der kreisfreien Städte und den Kreistagsabgeordneten gewählt werden.

Die Mitglieder der Verbandsversammlung im Wahlkreis III werden von den Stadtverordneten bzw. Kreistagsabgeordneten des Wahlkreises III (Stadt Hanau, Hochtaunuskreis, Landkreis Limburg-Weilburg, Main-Kinzig-Kreis, Rheingau-Taunus-Kreis, Wetteraukreis) gewählt. Im Wahlkreis III sind 15 Mitglieder für die Verbandsversammlung des LWV Hessen zu wählen.

Für das Wahlverfahren und die zu beachtenden Fristen gilt gem. § 5 Abs. 4 des Gesetzes über den Landeswohlfahrtsverband Hessen § 55 Hessische Gemeindeordnung (HGO) in Verbindung mit den Vorschriften des Hessischen Kommunalwahlgesetzes (KWG). Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl. Gewählt wird schriftlich und geheim.

Die Frist zur Einreichung der gebietskörperschaftsübergreifenden Wahlvorschläge endete bereits am 11. Juni 2026.

Die Bekanntmachung der zugelassenen Wahlvorschläge für die Wahl zur XVIII. Verbandsversammlung des Landeswohlfahrtsverbandes Hessen im Wahlkreis III erfolgte bereits per E-Mail vom 24. Juni 2026.

Jede Stadtverordnetenversammlung bzw. jeder Kreistag führt die Wahl eigenständig durch. Das jeweilige Wahlergebnis wird nach der Durchführung der Wahlen an den Wahlleiter des Wahlkreises III (Main-Kinzig-Kreis) geschickt. In der Sitzung des Wahlausschusses am 4. November 2026 erfolgt dann die Prüfung und Feststellung des Gesamtwahlergebnisses im Wahlkreis III.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-227/2026

Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt

Datum	30.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	6.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Neubildung der Regionalversammlung für die Planungsregion Mittelhessen

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt folgende fünf Mitglieder und stellvertretende Mitglieder in die Regionalversammlung der Planungsregion Mittelhessen:

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Nach den Bestimmungen des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) ist in der Planungsregion Mittelhessen, die den Regierungsbezirk Gießen umfasst, die Regionalversammlung nach der Kommunalwahl am 15. März 2026 neu zu bilden.

Die konstituierende Sitzung der neuen Regionalversammlung Mittelhessen ist für 26. November 2026 geplant.

Nach § 15 Abs. 1 HLPG werden die Mitglieder sowie die stellvertretenden Mitglieder der Regionalversammlung von den Vertretungskörperschaften der Landkreise, der kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nach den Grundsätzen des Hessischen Kommunalwahlgesetzes (KWG) gewählt. Für die Wählbarkeit gilt § 32 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO).

Die Anzahl der Mitglieder einer Regionalversammlung bestimmt sich nach deren Geschäftsordnung (GO). Aus § 1 Abs. 2 der GO der Regionalversammlung Mittelhessen ergibt sich folgende Verteilung:

- Landkreise bis 200.000 Einwohner/-innen 5 Mitglieder
- Landkreise von 200.000 – 500.000 Einwohner/-innen 7 Mitglieder
- Kreisangehörige Städte mit mehr als 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern wählen jeweils ein Mitglied, das auf die Zahl der Mitglieder des betreffenden Landkreises angerechnet wird.

Die Regionalversammlung Mittelhessen hat 31 zu besetzende Sitze. Der Landkreis Limburg-Weilburg hat fünf Mitglieder zu entsenden.

Bei der Wahl der Mitglieder der Regionalversammlung sollen gemäß § 13 des Hessischen Gleichberechtigungsgesetzes (HGlG) mindestens zur Hälfte Frauen berücksichtigt werden.

Für jedes Mitglied ist auch ein persönliches stellvertretendes Mitglied zu bestimmen.

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl, da mehrere gleichartige unbesoldete Stellen zu besetzen sind. Gewählt wird schriftlich und geheim aufgrund von Wahlvorschlägen aus der Mitte des Kreistags. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichnerinnen und/oder Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Die gewählten Personen sind der Geschäftsstelle beim Regierungspräsidium Gießen bis spätestens 31. August 2026 von der Verwaltung zu melden. Von den vorgeschlagenen Personen werden vom Regierungspräsidium Gießen die persönlichen Daten (Name, Anschrift, Telefon und E-Mail-Adresse) benötigt. Es wird daher darum gebeten, diese Daten bei Einreichung der Wahlvorschläge mit anzugeben, sofern diese der Verwaltung nicht bereits vorliegen.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-239/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Herr Steinebach

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	7.	13. August 2026	beschließend
Kreistag	7.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl der zwei Vertreter und jeweiligen Stellvertreter für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes „Naturpark Hochtaunus“

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag, für die Dauer seiner Wahlzeit zwei Personen zu den Vertretern und zwei Personen zu den jeweiligen Stellvertretern für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes „Naturpark Hochtaunus“ gem. der eingereichten Wahlvorschläge zu wählen.

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Die Organe des Zweckverbandes sind nach § 5 der Satzung des Zweckverbandes „Naturpark Hochtaunus“ folgende:

- die Verbandsversammlung
- der Verbandsvorstand

Die Verbandsversammlung besteht nach § 6 Abs. 1 der Satzung aus insgesamt 30 Vertretern der Verbandsmitglieder. Davon entfallen zwei Vertreter auf den Landkreis Limburg-Weilburg.
Nach § 6 Abs. 2 der Satzung hat jeder Vertreter eines Verbandsmitgliedes in der Verbandsversammlung eine Stimme.

Die Mitglieder der Verbandsversammlung werden nach § 6 Abs. 3 der Satzung von den Vertretungskörperschaften der Verbandsmitglieder für deren Wahlzeit gewählt. Für jedes Mitglied ist ein Stellvertreter zu wählen.

Die Verbandsversammlung beschließt nach § 8 der Satzung über alle wichtigen Angelegenheiten des Verbandes und die ihr durch das Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) zugewiesenen Aufgaben. Sie beschließt insb. über folgende Aufgaben, die sie nicht übertragen kann:

1. Aufstellung des Rahmenprogramms und der Entwicklungspläne,
2. den Erlass, die Änderung und Aufhebung der Satzungen,
3. die Änderung und Ergänzung der Verbandssatzung, insb. die Aufnahme und das Ausscheiden von Verbandsmitgliedern,
4. die Auflösung des Zweckverbandes,

5. den Erlass der Haushaltssatzung und die Festsetzung des Investitionsprogramms,
6. die Festsetzung der Verbandsumlage,
7. die haushalts- und vermögensrechtlichen Entscheidungen im Sinne des § 51 Nr. 5, 8, 9, 15, 17, 18 HGO.

Ablauf der Wahl:

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl. Gewählt wird schriftlich und geheim. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis zum 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-238/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Herr Steinebach

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	6.	13. August 2026	zur Kenntnis
Kreistag	8.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Empfehlung des Vertreters und Stellvertreters für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes für Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag eine Person für die Dauer seiner Wahlzeit zu dem Vertreter sowie eine Person für die Dauer seiner Wahlzeit zu dem Stellvertreter für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes für Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd gem. der eingereichten Wahlvorschläge zu wählen.

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Die Organe des Zweckverbandes für Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd sind nach § 4 der Verbandssatzung des Zweckverbandes für Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd folgende:

- die Verbandsversammlung
- der Verbandsvorstand

Die Verbandsversammlung ist das oberste Organ des Zweckverbandes. Sie beschließt über alle wichtigen Angelegenheiten nach Maßgabe des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit (KGG) und der Satzung des Zweckverbandes.

Nach § 5 Abs. 1 der Satzung besteht die Verbandsversammlung aus jeweils einem Vertreter der einzelnen Verbandsmitglieder, der von der jeweiligen Vertretungskörperschaft für deren Wahlzeit zu wählen ist. Für jeden Vertreter ist ein stellvertretendes Mitglied zu wählen. Der Landkreis Limburg-Weilburg ist mit 3,09 % Anteilen an dem Verband beteiligt.

Die Mitglieder des Verbandsvorstandes können nicht gleichzeitig als Vertreter eines Verbandsmitgliedes der Verbandsversammlung angehören.

Nach § 6 Abs. 1 der Satzung wählt die Verbandsversammlung nach den hessischen Kommunalwahlen aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter.

Der Landkreis Limburg-Weilburg wird gebeten, den Vertreter und Stellvertreter in die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Tierkörperbeseitigung Hessen-Süd bis zum 1. September 2026 zu entsenden.

Ablauf der Wahl:

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO, d.h. die Wahl ist als Mehrheitswahl durchzuführen. Gewählt wird schriftlich und geheim aufgrund von Wahlvorschlägen aus der Mitte des Kreistags. Wenn niemand widerspricht, kann auch durch Handaufheben abgestimmt werden. Gewählt ist derjenige Bewerber, für den mehr als die Hälfte der gültigen Stimmen abgegeben worden ist. Nein-Stimmen gelten als gültige Stimmen, Stimmenthaltungen als ungültige Stimmen.

Stehen zwei Personen zur Wahl und erhält keine der beiden mehr als die Hälfte der gültigen Stimmen, ist in einem weiteren Wahlgang der Bewerber oder die Bewerberin mit den meisten Stimmen gewählt. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Los.
Bei drei oder mehr Kandidaturen findet, wenn auf keine mehr als die Hälfte der Stimmen entfällt, ein zweiter Wahlgang mit den beiden Kandidaten/Kandidatinnen statt, die die meisten Stimmen erhalten haben; bei Stimmengleichheit entscheidet das Los, wer in den zweiten Wahlgang einzieht. Führt auch dieser nicht zu dem Ergebnis, dass auf eine der beiden verbliebenen Kandidaturen mehr als die Hälfte der gültigen Stimmen entfällt, genügt im dritten Wahlgang wiederum die einfache Mehrheit. Der Losentscheid käme bei Stimmengleichheit zur Anwendung.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-232/2026

Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt

Datum	31.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	9.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl von zwei Mitgliedern für das Kuratorium der Kreismusikschule Limburg e. V.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt folgende zwei Mitglieder aus seiner Mitte in das Kuratorium der Kreismusikschule Limburg e. V.:

_____

_____

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Begründung:

Gemäß § 7 der Satzung der Kreismusikschule Limburg e. V. sind die Organe des Vereins folgende:

- die Mitgliederversammlung
- der Vorstand
- das Kuratorium.

Dem Kuratorium sollen gemäß § 11 der Satzung der Kreismusikschule Limburg e. V. u. a. ein Mitglied des Kreisausschusses sowie zwei Mitglieder des Kreistages angehören. Sie werden jeweils für die Dauer der Wahlzeit des Kreistags gewählt.

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl. Gewählt wird schriftlich und geheim. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis zum 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-225/2026

Sozialamt

Datum	30.07.2026
Sachbearbeitung	Martin Kundermann

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	10.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl von drei Mitgliedern des Kreistags in die Trägerversammlung des Jobcenters Limburg-Weilburg

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt aus seiner Mitte folgende drei Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags in die Trägerversammlung des Jobcenters Limburg-Weilburg:

_____

_____

_____

Finanzielle Auswirkungen:

Keine

Begründung:

Gem. § 1 der Satzung zur Regelung der Mitgliedschaft der kommunalen Vertreter in der Trägerversammlung des Jobcenters Limburg-Weilburg entsendet der Landkreis fünf Mitglieder in diese, von denen zwei dem Kreisausschuss und drei dem Kreistag Limburg-Weilburg angehören. Der Kreisausschuss wählt den oder die Kreisbeigeordnete(n), der/die neben dem Landrat in die Trägerversammlung entsendet werden soll; der Landrat gehört der Trägerversammlung kraft Amtes an. Der Kreistag wählt die zu entsendenden Kreistagsabgeordneten.

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl. Gewählt wird schriftlich und geheim. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis zum 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-236/2026

Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Jutta Mais

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	11.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl der Mitglieder des Kreistags sowie der sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohner für die Kreissportkommission

Beschlussvorschlag:

1. Für Wahlzeit des Kreistags von 2026-2031 wählt der Kreistag folgende vier Mitglieder aus seiner Mitte als stimmberechtigte Mitglieder in die Kreissportkommission:

   1. _____ 2. _____

   3. _____ 4. _____

2. Als sachkundige Einwohner wählt Kreistag folgende Personen auf Vorschlag des Vorstands des Sportkreises Limburg-Weilburg und der Schulsportkoordinatoren als stimmberechtigte Mitglieder in die Kreissportkommission für die Wahlzeit 2026-2031:

Bereich	**Vorgeschlagene/r Vertreter/in**
Schulsport	Konstanze Neu-Müller
Sportkreis Limburg-Weilburg	Jörn Metzler
	Chiara Stillger
	Manfred Winter
	Klaus Orschel
Jugendsport	Nathalia Riffel
Leistungssport	Jutta Mücke-Klämt

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Tätigkeit der Kommission entstehen keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen. Etwaige Entschädigungen richten sich nach der jeweils geltenden Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gemäß § 43 Hessische Landkreisordnung (HKO) i. V. m. § 72 Abs. 2-4 Hessische Gemeindeordnung (HGO) kann der Kreisausschuss zur dauernden Verwaltung oder Beaufsichtigung einzelner Geschäftsbereiche sowie zur Erledigung vorübergehender Aufträge und Vorbereitung seiner Beschlüsse Kommissionen bilden. Nach den Sportförderungsrichtlinien des Landkreises Limburg-Weilburg ist zur Beratung des Kreisausschusses in allen Fragen des Sports eine Sportkommission zu bilden.

Nach Ablauf der bisherigen Amtszeit ist die Kommission neu zu bilden. Die Besetzung erfolgt mit dem Landrat kraft Amtes, vier weiteren Mitgliedern des Kreisausschusses, vier Mitgliedern des Kreistages sowie sieben Vertretern des Sportkreisvorstandes, des Schulsports und des Leistungssports als sachkundige Einwohnerinnen und Einwohner.

Die weiteren Mitglieder des Kreisausschusses werden vom Kreisausschuss, die Mitglieder des Kreistags und die sachkundigen Einwohnerinnen werden vom Kreistag gewählt, die sachkundigen Einwohner auf Vorschlag des Sportkreisvorstands und der Schulsportkoordinatoren.

Den Vorsitz in den Kommissionen führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Beigeordneter.

Für die Wahl der vier Mitglieder des Kreistags gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl, da mehrere gleichartige unbesoldete Stellen zu besetzen sind. Gewählt wird schriftlich und geheim aufgrund von Wahlvorschlägen aus der Mitte des Kreistags. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichnerinnen und/oder Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Bei den sieben vorgeschlagenen sachkundigen Einwohnerinnen und Einwohnern des Vorstands des Sportkreises Limburg-Weilburg und der Schulsportkoordinatoren wird vorgeschlagen, diese wie in der Vergangenheit auch als einheitlichen Wahlvorschlag i.S.d. § 55 Abs. 2 HGO zu behandeln und hierüber insgesamt abzustimmen. Somit wäre hier der einstimmige Beschluss des Kreistags über die Annahme der Liste ausreichend, Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Der Termin für die konstituierende Sitzung steht bereits fest. Sie findet am 15. September 2026 um 16:30 Uhr im Kreishaus in Limburg statt..

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-215/2026

Sonderdienst Frauenbüro

Datum	14.07.2026
Sachbearbeitung	

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	12.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl der Mitglieder des Kreistags sowie der sachkundigen Einwohnerinnen für die Kommission für Frauenfragen

Beschlussvorschlag:

1. **Für Wahlzeit des Kreistags von 2026-2031 wählt der Kreistag folgende drei Mitglieder sowie Stellvertretungen aus seiner Mitte in die Kommission für Frauenfrauen:**

   1. _____ Stv. _____

   2. _____ Stv. _____

   3. _____ Stv. _____

2. **Als sachkundige Einwohnerinnen wählt Kreistag folgende 15 Personen auf Vorschlag der am Geschäftsbereich der Kommission besonders interessierten Berufs- und anderen Vereinigungen oder sonstigen Einrichtungen als Mitglieder und Stellvertretungen in die Kommission für Frauenfragen für die Wahlzeit 2026-2031:**

Institution	**Vorgeschlagene Vertreterin**	**Stellvertretung**
Agentur für Arbeit Limburg	Kristin Walter	Kathrin Scheuer
Bezirkslandfrauenverein Limburg	Anette Heckelmann	keine
Bündnis 90 / Die Grünen Limburg-Weilburg	Julia Friedrich	Gabriele Richter-Wolter
CDU-Frauenunion	Natalie Riffel	Sabine Abel
Donum Vitae	Elisabeth Schmitt	Alexandra Schmitt
Evangelisches Dekanat Runkel	Doris Ruppelt	keine
Familienzentrum Müze e.V.	Christiane Liebendörfer	Bettina Demleitner
Frauen helfen Frauen e.V.	Antje Ludwig	Anette Geis
Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung GAB	Sabrina Schneider	Melanie Gentner
Jobcenter Limburg-Weilburg	Anne Fachinger	Nicole Nouidha
Kreisliga der Freien Wohlfahrtspflege	Claudia Klee	keine
Katholische Frauengemeinschaft Deutschlands – Kfd	Marie-Luise Höhler	Rabea Kortbuß
„Gegen unseren Willen“ e.V.	Barbara Koepper	Antje Bremer
Pro Familia e.V.	Sandra Pappert-Rausch	Sandra Völpel
SPD Frauen Limburg-Weilburg	Elfi Griebenow	Renate Kreis

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Tätigkeit der Kommission entstehen keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen. Etwaige Entschädigungen richten sich nach der jeweils geltenden Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gemäß § 43 Hessische Landkreisordnung (HKO) i. V. m. § 72 Abs. 2-4 Hessische Gemeindeordnung (HGO) kann der Kreisausschuss zur dauernden Verwaltung oder Beaufsichtigung einzelner Geschäftsbereiche sowie zur Erledigung vorübergehender Aufträge und Vorbereitung seiner Beschlüsse Kommissionen bilden.

Die Kommission für Frauenfragen unterstützt die Arbeit der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises Limburg-Weilburg. Sie dient dem fachlichen Austausch sowie der Beratung frauen- und gleichstellungspolitischer Themen und bringt die Erfahrungen unterschiedlicher gesellschaftlicher Institutionen und Organisationen in die kommunale Arbeit ein.

Nach Ablauf der bisherigen Amtszeit ist die Kommission neu zu bilden. Die Besetzung erfolgt mit dem Landrat kraft Amtes, zwei weiteren Mitgliedern des Kreisausschusses, drei Mitgliedern des Kreistages sowie 15 sachkundigen Einwohnerinnen.

Die weiteren Mitglieder des Kreisausschusses werden vom Kreisausschuss, die Mitglieder des Kreistags und die sachkundigen Einwohnerinnen werden vom Kreistag gewählt, die sachkundigen Einwohner auf Vorschlag der am Geschäftsbereich der Kommission besonders interessierten Berufs- und anderen Vereinigungen oder sonstigen Einrichtungen.

Den Vorsitz in den Kommissionen führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Beigeordneter.

Für die Wahl der drei Mitglieder und Stellvertreter des Kreistags gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl, da mehrere gleichartige unbesoldete Stellen zu besetzen sind. Gewählt wird schriftlich und geheim aufgrund von Wahlvorschlägen aus der Mitte des Kreistags. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichnerinnen und/oder Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Bei den 15 vorgeschlagenen sachkundigen Einwohnerinnen von den am Geschäftsbereich der Kommission besonders interessierten Berufs- und anderen Vereinigungen oder sonstigen Einrichtungen wird vorgeschlagen, diese wie in der Vergangenheit auch als einheitlichen Wahlvorschlag i.S.d. § 55 Abs. 2 HGO zu behandeln und hierüber insgesamt abzustimmen. Somit

wäre hier der einstimmige Beschluss des Kreistags über die Annahme der Liste ausreichend, Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-212/2026

Sachgebiet Kreisorgane

Datum	10.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	13.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Wahl von je zwei Mitgliedern des Kreistags in den Mobilitätsbeirat, den Kreisseniorenbeirat, den Integrationsbeirat sowie den Inklusionsbeirat des Landkreises Limburg-Weilburg

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag wählt aus seiner Mitte die jeweils folgenden zwei Mitglieder sowie Abwesenheitsvertreter für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags in den Mobilitätsbeirat, den Kreisseniorenbeirat, den Integrationsbeirat sowie den Inklusionsbeirat des Landkreises Limburg-Weilburg:

	Mitglied	Abwesenheitsvertreter
Mobilitätsbeirat	1. _____	_____
	2. _____	_____
Kreisseniorenbeirat	1. _____	_____
	2. _____	_____
Integrationsbeirat	1. _____	_____
	2. _____	_____
Inklusionsbeirat	1. _____	_____
	2. _____	_____

Finanzielle Auswirkungen:

Erstattung der Fahrtkosten und Sitzungsgelder für die teilnehmenden Mitglieder bei Sitzungen der jeweiligen Beiräte gem. der Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 der jeweiligen Satzung des Landkreises Limburg-Weilburg über die Bildung eines Mobilitätsbeirates, eines Kreisseniorenbeirats, eines Integrationsbeirats sowie eines Inklusionsbeirats (im Folgenden nur noch als „Satzungen“ bezeichnet) werden zur Vertretung der Interessen in den jeweiligen Bereichen Beiräte gebildet, die die Gremien des Landkreises in ihrer Arbeit unterstützen.
Die Beiräte sind nach § 1 Abs. 2 der jeweiligen Satzungen die parteiunabhängigen, überkonfessionellen und selbständigen Interessenvertretungen der Bürgerinnen und Bürger in dem jeweiligen Bereich, für den Sie eingerichtet werden. Sie sollen paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein und bestehen aus jeweils elf Mitgliedern.

Davon entfällt jeweils ein Sitz auf die/den Vorsitzende/n (Landrat als zuständiger Dezernent, § 5 Abs. 1 der Satzungen).

Der Kreistag kann aus seiner Mitte jeweils zwei Mitglieder sowie deren Abwesenheitsvertreter für die Dauer seiner Wahlperiode wählen. Der Kreisausschuss beruft die gewählten Mitglieder (§ 3 Abs. 4 der Satzungen).
Der Kreisausschuss kann ebenfalls aus seiner Mitte jeweils zwei ehrenamtliche Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags berufen (§ 3 Abs. 5 der Satzungen).

Sofern auch der Kreistag von seinem Recht Gebrauch macht, aus seiner Mitte die o. g. Mitglieder in die Beiräte zu entsenden, sind jeweils noch sechs weitere Mitglieder in die Beiräte zu berufen. Hierzu erfolgte gem. § 3 Abs. 1 der Satzungen ein öffentlicher Aufruf (Presse, soziale Netzwerke und Homepage des Landkreises) zur Mitarbeit in den jeweiligen Beiräten für interessierte Bürgerinnen und Bürger.

Für die Wahl gelten die Bestimmungen gemäß § 55 HGO. Danach gelten die Grundsätze der Verhältniswahl, da mehrere gleichartige unbesoldete Stellen zu besetzen sind. Gewählt wird schriftlich und geheim aufgrund von Wahlvorschlägen aus der Mitte des Kreistags. Haben sich alle Kreistagsabgeordnete auf jeweils einen einheitlichen Wahlvorschlag geeinigt, ist der einstimmige Beschluss des Kreistages über die Annahme des jeweiligen Wahlvorschlages ausreichend; Stimmenthaltungen sind unerheblich.

Jeder Wahlvorschlag darf beliebig viele Bewerberinnen oder Bewerber enthalten. Es sollte jedoch beachtet werden, dass im Falle von freiwerdenden Sitzen grundsätzlich die/der nächste noch nicht berufene Bewerberin/Bewerber des Wahlvorschlages nachrückt. Ist der Vorschlag erschöpft, bleibt der Sitz unbesetzt; die Mitgliederzahl vermindert sich dann für die restliche Wahlzeit entsprechend. Es ist daher anzuraten, dass ein Wahlvorschlag genügend Bewerberinnen oder Bewerber enthält.

Zudem empfiehlt sich generell, dass Wahlvorschläge eine möglichst große Zahl von Unterschriften enthalten, sodass die noch wahlberechtigten Unterzeichnerinnen und/oder Unterzeichner des Wahlvorschlags für das Nachrücken von Ersatzleuten eine andere Reihenfolge bestimmen können.

Die Wahlvorschläge sind bis spätestens zum Aufruf des Tagesordnungspunktes schriftlich vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Wahl empfiehlt es sich, dass die Wahlvorschläge möglichst frühzeitig, spätestens jedoch bis 26. August 2026 schriftlich beim Referat Kreisorgane, Sport und Ehrenamt eingereicht werden. Die Einreichung kann vorab per E-Mail an kreisorgane@limburg-weilburg.de erfolgen. Eine unterschriebene Ausfertigung des Wahlvorschlages ist bis zur Wahl zu übergeben.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-211/2026

Sachgebiet Kreisorgane

Datum	10.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	9.	23. Juli 2026	beschließend
Kreistag	14.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Annahme der Liste für die Mitglieder des Mobilitätsbeirats (Bürgerinnen und Bürger)

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der von der Geschäftsstelle des Mobilitätsbeirats erstellten und in der Anlage beigefügten Liste für die Mitglieder des Mobilitätsbeirats aus den Reihen der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises zu, sodass diese Personen in der aufgeführten Reihenfolge bis zum Erreichen der in der Satzung des Mobilitätsbeirats geregelten Mitgliederzahl vom Kreisausschuss für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages in den Mobilitätsbeirat berufen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Erstattung der Fahrtkosten und Sitzungsgelder für die teilnehmenden Mitglieder bei Sitzungen des Mobilitätsbeirats gem. der Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 der Satzung des Landkreises Limburg-Weilburg über die Bildung eines Mobilitätsbeirates (im Folgenden nur noch als „Satzung“ bezeichnet) wird zur Vertretung der Interessen der Fahrgäste im Landkreis Limburg-Weilburg ein Mobilitätsbeirat gebildet, der die Gremien des Landkreises in ihrer Arbeit unterstützt.
Der Mobilitätsbeirat ist nach § 1 Abs. 2 der Satzung die parteiunabhängige, überkonfessionelle und selbständige Interessenvertretung der Bürgerinnen und Bürger, die regelmäßig den ÖPNV nutzen. Er soll paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein und besteht aus elf Mitgliedern.

Davon entfällt ein Sitz auf die/den Vorsitzende/n (Landrat als zuständiger Dezernent, § 5 Abs. 1 der Satzung).
Der Kreistag kann aus seiner Mitte zwei Mitglieder sowie deren Abwesenheitsvertreter für die Dauer seiner Wahlperiode wählen (§ 3 Abs. 4 der Satzung).
Der Kreisausschuss kann ebenfalls aus seiner Mitte zwei ehrenamtliche Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags berufen (§ 3 Abs. 5 der Satzung).

Sofern auch der Kreistag von seinem Recht Gebrauch macht, aus seiner Mitte die o. g. Mitglieder in den Mobilitätsbeirat zu entsenden, sind noch sechs weitere Mitglieder in den Mobilitätsbeirat zu berufen. Hierzu erfolgte gem. § 3 Abs. 1 der Satzung ein öffentlicher Aufruf (Presse, soziale Netzwerke und Homepage des Landkreises) zur Mitarbeit im Beirat für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die daraufhin eingegangenen Bewerbungen wurden von der Geschäftsstelle des Mobilitätsbeirats (Amt für Finanzen und Organisation, Fachbereich Kämmerei, Fachdienst Haushalt und Finanzierung) in einer Liste zusammengeführt (§ 3 Abs. 2 der Satzung). Hierbei wurde darauf geachtet, dass die Mitglieder unterschiedlichen sozialen Gruppen, Altersschichten und

Organisationen oder Verbänden angehören (§ 3 Abs. 1 der Satzung). Die Liste ist als Anlage beigefügt.

Der Kreistag hat gem. § 3 Abs. 2 der Satzung über die Annahme dieser vom Kreisausschuss vorgelegten Liste abzustimmen. Die Mitglieder werden anschließend für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages vom Kreisausschuss berufen.

Mobilitätsbeirat			
Listenplatz	**Titel**	**Name**	**Vorname**
1		Hofmann	Andrea
2		Kremer	Heide
3		Skorno	Sebastian
4		Ehrle	Jürgen
5		Hubert	Christoph
6		Moschner-Schweder	Oliver
7		Kluge	Volkmar
8		Flauaus	Manuel
9		Dietrich	Christoph
10		Volz	Bernd-Rainer
11		Reiser	Wolfgang
12		Friedrich	Hans
13		Hippler	Sascha
14	Dr.	Kracht	Matthias
15		Papst	André
16	Dr.	Mink	Peter-Josef
17		Jost	Matthias

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-210/2026

Sachgebiet Kreisorgane

Datum	10.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	10.	23. Juli 2026	beschließend
Kreistag	15.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Annahme der Liste für die Mitglieder des Kreisseniorenbeirats (Bürgerinnen und Bürger)

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der von der Geschäftsstelle des Kreisseniorenbeirats erstellten und in der Anlage beigefügten Liste für die Mitglieder des Kreisseniorenbeirats aus den Reihen der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises zu, sodass diese Personen in der aufgeführten Reihenfolge bis zum Erreichen der in der Satzung des Kreisseniorenbeirats geregelten Mitgliederzahl vom Kreisausschuss für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages in den Kreisseniorenbeirat berufen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Erstattung der Fahrtkosten und Sitzungsgelder für die teilnehmenden Mitglieder bei Sitzungen des Kreisseniorenbeirats gem. der Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 der Satzung des Landkreises Limburg-Weilburg über die Bildung eines Kreisseniorenbeirates (im Folgenden nur noch als „Satzung“ bezeichnet) wird zur Vertretung der Interessen der Seniorinnen und Senioren im Landkreis Limburg-Weilburg ein Kreisseniorenbeirat gebildet, der die Gremien des Landkreises in ihrer Arbeit unterstützt.
Der Kreisseniorenbeirat ist nach § 1 Abs. 2 der Satzung die parteiunabhängige, überkonfessionelle und selbständige Interessenvertretung der Bürgerinnen und Bürger, die das 65. Lebensjahr vollendet haben. Er soll paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein und besteht aus elf Mitgliedern.

Davon entfällt ein Sitz auf die/den Vorsitzende/n (Landrat als zuständiger Dezernent, § 5 Abs. 1 der Satzung).
Der Kreistag kann aus seiner Mitte zwei Mitglieder sowie deren Abwesenheitsvertreter für die Dauer seiner Wahlperiode wählen (§ 3 Abs. 4 der Satzung).
Der Kreisausschuss kann ebenfalls aus seiner Mitte zwei ehrenamtliche Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags berufen (§ 3 Abs. 5 der Satzung).

Sofern auch der Kreistag von seinem Recht Gebrauch macht, aus seiner Mitte die o. g. Mitglieder in den Kreisseniorenbeirat zu entsenden, sind noch sechs weitere Mitglieder in den Kreisseniorenbeirat zu berufen. Hierzu erfolgte gem. § 3 Abs. 1 der Satzung ein öffentlicher Aufruf (Presse, soziale Netzwerke und Homepage des Landkreises) zur Mitarbeit im Beirat für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die daraufhin eingegangenen Bewerbungen wurden von der Geschäftsstelle des Kreisseniorenbeirats (Sozialamt, Fachdienst Hilfe zur Pflege und Eingliederungshilfe, Sachgebiet Hilfe und Pflege) in einer Liste zusammengeführt (§ 3 Abs. 2 der Satzung). Hierbei wurde darauf geachtet, dass die Mitglieder unterschiedlichen sozialen Gruppen und Organisationen oder Verbänden angehören (§ 3 Abs. 1 der Satzung). Die Liste ist als Anlage beigefügt.

Der Kreistag hat gem. § 3 Abs. 2 der Satzung über die Annahme dieser vom Kreisausschuss vorgelegten Liste abzustimmen. Die Mitglieder werden anschließend für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages vom Kreisausschuss berufen.

Kreisseniorenbeirat			
Listenplatz	**Titel**	**Name**	**Vorname**
1		Drossard-Gintner	Ingeborg
2		Kauder	Birgitt
3		Weber	Volker
4		Kalteier	Harald
5		Kral	Marion
6		Nickel	Karin
7		Hippler	Sascha
8		Weschler	Uwe
9		Ganzou	Abdeljalil
10		Reiser	Wolfgang
11		Dietrich	Christoph

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-209/2026

Sachgebiet Kreisorgane

Datum	10.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	11.	23. Juli 2026	beschließend
Kreistag	16.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Annahme der Liste für die Mitglieder des Integrationsbeirats (Bürgerinnen und Bürger)

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der von der Geschäftsstelle des Integrationsbeirats erstellten und in der Anlage beigefügten Liste für die Mitglieder des Integrationsbeirats aus den Reihen der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises zu, sodass diese Personen in der aufgeführten Reihenfolge bis zum Erreichen der in der Satzung des Integrationsbeirats geregelten Mitgliederzahl vom Kreisausschuss für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages in den Integrationsbeirat berufen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Erstattung der Fahrtkosten und Sitzungsgelder für die teilnehmenden Mitglieder bei Sitzungen des Integrationsbeirats gem. der Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 der Satzung des Landkreises Limburg-Weilburg über die Bildung eines Integrationsbeirates (im Folgenden nur noch als „Satzung“ bezeichnet) wird zur Vertretung der Interessen der Einwanderinnen und Einwanderer und ihrer Nachkommen im Landkreis Limburg-Weilburg ein Integrationsbeirat gebildet, der die Gremien des Landkreises in ihrer Arbeit unterstützt. Der Integrationsbeirat ist nach § 1 Abs. 2 der Satzung die parteiunabhängige, überkonfessionelle und selbständige Interessenvertretung der Bürgerinnen und Bürger, die an einer aktiven Integrationslandschaft im Landkreis arbeiten. Er soll paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein und besteht aus elf Mitgliedern.

Davon entfällt ein Sitz auf die/den Vorsitzende/n (Landrat als zuständiger Dezernent, § 5 Abs. 1 der Satzung).
Der Kreistag kann aus seiner Mitte zwei Mitglieder sowie deren Abwesenheitsvertreter für die Dauer seiner Wahlperiode wählen (§ 3 Abs. 4 der Satzung).
Der Kreisausschuss kann ebenfalls aus seiner Mitte zwei ehrenamtliche Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags berufen (§ 3 Abs. 5 der Satzung).

Sofern auch der Kreistag von seinem Recht Gebrauch macht, aus seiner Mitte die o. g. Mitglieder in den Integrationsbeirat zu entsenden, sind noch sechs weitere Mitglieder in den Integrationsbeirat zu berufen. Hierzu erfolgte gem. § 3 Abs. 1 der Satzung ein öffentlicher Aufruf (Presse, soziale Netzwerke und Homepage des Landkreises) zur Mitarbeit im Beirat für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die daraufhin eingegangenen Bewerbungen wurden von der Geschäftsstelle des Integrationsbeirats (Sozialamt, Fachdienst Migration und Integration, WIR Vielfaltszentrum) in einer Liste zusammengeführt (§ 3 Abs. 2 der Satzung). Hierbei wurde darauf geachtet, dass die Mitglieder

unterschiedlichen sozialen Gruppen, Altersschichten und Organisationen oder Verbänden angehören (§ 3 Abs. 1 der Satzung). Die Liste ist als Anlage beigefügt.

Der Kreistag hat gem. § 3 Abs. 2 der Satzung über die Annahme dieser vom Kreisausschuss vorgelegten Liste abzustimmen. Die Mitglieder werden anschließend für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages vom Kreisausschuss berufen.

Integrationsbeirat			
Listenplatz	**Titel**	**Name**	**Vorname**
1		Hedrich	Angelika
2		Yüce	Mustafa
3		Guidry	Angelika
4		Riewe	Gerd
5		Riffel	Natalia
6		Ganzou	Abdeljalil
7	Dr.	Jung	Michael
8		Krämer	Stefanie
9		Schnorr	Stephanie
10		Hassen	Negat

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-208/2026

Sachgebiet Kreisorgane

Datum	10.07.2026
Sachbearbeitung	Thorsten Leber

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	12.	23. Juli 2026	beschließend
Kreistag	17.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Annahme der Liste für die Mitglieder des Inklusionsbeirats (Bürgerinnen und Bürger)

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der von der Geschäftsstelle des Inklusionsbeirats erstellten und in der Anlage beigefügten Liste für die Mitglieder des Inklusionsbeirats aus den Reihen der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises zu, sodass diese Personen in der aufgeführten Reihenfolge bis zum Erreichen der in der Satzung des Inklusionsbeirats geregelten Mitgliederzahl vom Kreisausschuss für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages in den Inklusionsbeirat berufen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Erstattung der Fahrtkosten und Sitzungsgelder für die teilnehmenden Mitglieder bei Sitzungen des Inklusionsbeirats gem. der Aufwandsentschädigungssatzung des Landkreises Limburg-Weilburg.

Begründung:

Gem. § 1 Abs. 1 Satz 1 der Satzung des Landkreises Limburg-Weilburg über die Bildung eines Inklusionsbeirates (im Folgenden nur noch als „Satzung“ bezeichnet) wird zur Vertretung der Interessen der Menschen mit Behinderungen im Landkreis Limburg-Weilburg ein Inklusionsbeirat gebildet, der die Gremien des Landkreises in ihrer Arbeit unterstützt.
Der Inklusionsbeirat ist nach § 1 Abs. 2 der Satzung die parteiunabhängige, überkonfessionelle und selbständige Interessenvertretung der Bürgerinnen und Bürger, die sich für eine inklusive Gesellschaft im Landkreis einsetzen. Er soll paritätisch mit Frauen und Männern besetzt sein und besteht aus elf Mitgliedern.

Davon entfällt ein Sitz auf die/den Vorsitzende/n (Landrat als zuständiger Dezernent, § 5 Abs. 1 der Satzung).
Der Kreistag kann aus seiner Mitte zwei Mitglieder sowie deren Abwesenheitsvertreter für die Dauer seiner Wahlperiode wählen (§ 3 Abs. 4 der Satzung).
Der Kreisausschuss kann ebenfalls aus seiner Mitte zwei ehrenamtliche Mitglieder für die Dauer der Wahlperiode des Kreistags berufen (§ 3 Abs. 5 der Satzung).

Sofern auch der Kreistag von seinem Recht Gebrauch macht, aus seiner Mitte die o. g. Mitglieder in den Inklusionsbeirat zu entsenden, sind noch sechs weitere Mitglieder in den Inklusionsbeirat zu berufen. Hierzu erfolgte gem. § 3 Abs. 1 der Satzung ein öffentlicher Aufruf (Presse, soziale Netzwerke und Homepage des Landkreises) zur Mitarbeit im Beirat für interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die daraufhin eingegangenen Bewerbungen wurden von der Geschäftsstelle des Inklusionsbeirats (Sozialamt, Fachdienst Hilfe zur Pflege und Eingliederungshilfe, Sachgebiet Eingliederungshilfe) in einer Liste zusammengeführt (§ 3 Abs. 2 der Satzung). Hierbei wurde darauf geachtet, dass die Mitglieder unterschiedlichen sozialen Gruppen, Altersschichten und

Organisationen oder Verbänden angehören (§ 3 Abs. 1 der Satzung). Die Liste ist als Anlage beigefügt.

Der Kreistag hat gem. § 3 Abs. 2 der Satzung über die Annahme dieser vom Kreisausschuss vorgelegten Liste abzustimmen. Die Mitglieder werden anschließend für die Dauer der Wahlperiode des Kreistages vom Kreisausschuss berufen.

Inklusionsbeirat

Listenplatz	Name	Vorname
1	Friedrich	Hans
2	Kremer	Klaus
3	Volz	Bernd-Rainer
4	Ludwig-Pistor	Tim
5	Rompel	Friedhelm
6	Groh	Gerald
7	Weschler	Uwe
8	Kintscher	Michael
9	Brechtel	Florian
10	Kremer	Marco

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-243/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Herr Steinebach

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	2.	13. August 2026	zur Kenntnis
Kreistag	18.	28. August 2026	
Ausschuss für Raumordnung, Wirtschaft, Bau und Verkehr	2.	20. Oktober 2026	vorberatend
Kreistag	7.	30. Oktober 2026	beschließend

Betreff:

Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Limburg-Weilburg 2026 FF

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss schlägt dem Kreistag vor, folgenden Grundsatzbeschluss zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2026ff für den Landkreis Limburg-Weilburg zu fassen:

1. Der Kreistag beschließt den Nahverkehrsplan für den Landkreis Limburg-Weilburg 2026 FF.

2. Die im Nahverkehrsplan aufgeführten Zubestellungspakete stehen unter dem Finanzierungsvorbehalt des jeweils aktuell gültigen Haushaltsplans. Im vom Kreistag beschlossenen Doppel-Haushalt 2026/2027 und der mittelfristigen Ergebnisplanung bis 2029 bestehen keine finanziellen Spielräume für eine Umsetzung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Zubestellungspakete. Bis zur Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel erfolgt ausschließlich die Fortführung des bestehenden Angebots (Status Quo).

3. Der Kreisausschuss wird mit Blick auf den Finanzierungsvorbehalt ermächtigt, die Umsetzung eines Zubestellungspaketes/ bzw. einer Kombination an Zustellungspaketen des Nahverkehrsplans unter Beachtung eines ausgeglichenen Haushalts zu beschließen. Die Beschlussfassung hat in Absprache mit der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) zu erfolgen und orientiert sich an den Laufzeiten der bestehenden Verkehrsverträge.

4. Der Kreistag ist über die Beschlussfassung einzelner Zubestellungsmaßnahmen durch den Kreisausschuss zu informieren.

Finanzielle Auswirkungen:

Es handelt sich um einen Grundsatzbeschluss, der noch keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen mit sich bringt.

Begründung:

A. Vorbemerkung

Der NVP wurde durch das Planungsbüro IGDB Verkehrsplanung und Beratung GmbH, Langen und in ständiger Abstimmung mit der VLDW erstellt.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 14 Hessisches Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (HÖPNVG). Die Aufgabenträger, in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte sowie Städte über 50.000 Einwohner, haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im Öffentlichen Personen- und Nahverkehr (ÖPNV) zählt auch die Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV. Im NVP findet diese ihren Ausdruck, wobei spätestens alle fünf Jahre zu prüfen ist, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist (§ 14 HÖPNVG).

B. Gliederung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in 7 Hauptkapitel: Nach einer Einleitung und einem Überblick des Rechtsrahmens sind in der Bestandsaufnahme Daten zur Raumstruktur, Bevölkerung sowie zum ÖPNV-Angebot und zur ÖPNV-Nutzung zusammengestellt. Diese Daten dienen als Grundlage zur Abstimmung des Anforderungsprofils sowie - in Verbindung mit der Mängelanalyse – zur Maßnahmendefinition des Angebotskonzepts.

Im Anforderungsprofil werden die Zielvorgaben des Landkreises Limburg-Weilburg sowie der VLDW für die künftige Ausgestaltung des lokalen, straßengebundenen ÖPNV definiert. Für die regionalen Angebote des ÖPNV gelten die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) definierten Anforderungen. Weiterhin sind die gesetzlichen Vorgaben im Anforderungsprofil berücksichtigt. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Landkreis Limburg-Weilburg. Ziel ist ein Nahverkehrssystem, das von allen Teilen der Bevölkerung genutzt werden kann und im gesamten Landkreis einheitliche Qualitätsstandards erfüllt. Der barrierefreie Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen hat hierbei eine besondere Bedeutung.

Bei der Mängelanalyse wird der Ist-Zustand, der in der Bestandsaufnahme dargestellt wird, mit dem Anforderungsprofil abgeglichen. Maßnahmen zur Beseitigung dabei identifizierter Mängel werden dann im Rahmen des Angebotskonzeptes entwickelt.

Im Angebotskonzept werden Maßnahmen zur zukünftigen Angebotsgestaltung dargestellt. Neben Maßnahmen des lokalen straßengebundenen ÖPNV im Aufgabenbereich der VLDW sind auch Maßnahmen aufgeführt, deren Prüfung oder Umsetzung gemäß dem verbundweiten Nahverkehrsplan des RMV vorgesehen ist. Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Verkehrsverträge und des Anpassungsbedarfs an die regionalen Verkehre sowie die Verkehre der benachbarten Aufgabenträger kann das Angebotskonzept nicht ins Detail gehen. Die konkrete Umsetzung bzw. Prüfung von Maßnahmen aus dem Angebotskonzept erfolgt daher teilweise erst im Vorfeld zur Ausschreibung neuer Verkehrsleistungen. Das Angebotskonzept basiert auf dem heutigen Netz, das durch Angebotsausweitungen und neue Linien optimiert wird. Ziel ist es hierbei auch, Neubaugebiete und Gewerbegebiete mittels neuer Haltestellen besser anzubinden.

Eine Abschätzung über die Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage und Kosten bei Umsetzung des Angebotskonzepts gibt das Kapitel Maßnahmenwirkung und -bewertung. Da konkrete Kosten erst nach Abschluss der Feinplanung ermittelt werden können und diese zudem aufgrund unsicherer Entwicklung von Lohn- und Energiekosten vom Zeitpunkt der Umsetzung abhängen, kann für viele Maßnahmen nur eine grobe Einschätzung gegeben werden.

Abschließend wird die Linienbündelung im Landkreis Limburg-Weilburg dargestellt. Um bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen Bedingungen zu schaffen, die durch eine ausreichend hohe Zahl von Bietern zu einem wirtschaftlichen Angebot führt, wird das Liniennetz in einzelne Linienbündel aufgeteilt. Diese sind so zu gestalten, dass durch räumliche Nähe der Linien ein rationeller Fahrzeug- und Personaleinsatz möglich ist und der Leistungsumfang in einer Größenordnung liegt, die auch von mittelständischen Busunternehmen bedient werden kann.

C. Ziele und Anforderungen des Nahverkehrsplans

Ausreichende Verkehrsbedienung: Im Nahverkehrsplan definiert der Aufgabenträger seine Anforderungen für eine ausreichende Verkehrsbedienung. Hierbei ist zu gewährleisten, dass alle Bevölkerungsgruppen Orte der Versorgung, Ausbildung, Arbeitstätigkeit, Kultur und Freizeitgestaltung erreichen können und so am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Für die Verkehrsbedienung ist daher nicht nur der Ausbildungs- und Berufsverkehr relevant, sondern auch der Besorgungs- und Freizeitverkehr. Ziel des Nahverkehrsplans ist daher ein vertaktetes Fahrtenangebot sowohl Montag bis Freitag als auch am Wochenende.

- Auf Hauptlinien wird ein Stundentakt angestrebt, im Ergänzungsnetz soll die Bedienung mindestens zweistündlich erfolgen. Auf schwach frequentierten Linien bzw. in Tagesrandlagen kann die Bedienung als Bedarfsverkehr erfolgen.
- Montag-Freitag startet die Bedienung der Linien mindestens zwischen 6 und 6.30 Uhr und endet zwischen 22:30 und 23:00 Uhr. Samstags und sonntags bzw. an Feiertagen ist ein späterer Betriebsbeginn (Sa.: 7 bzw. 7:30 Uhr; So.: auf Hauptlinien 8 bzw. 8:30 Uhr – im Ergänzungsnetz 9 bzw. 9:30 Uhr) möglich.

Barrierefreiheit: Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV ist gesetzlich vorgeschriebenes Ziel. Auch wenn die im PBefG genannte Frist zur Umsetzung (1. Januar 2022) mittlerweile verstrichen ist, gilt diese gesetzliche Verpflichtung weiterhin. Aus der aktuellen Bestandsaufnahme geht hervor, dass hier noch großer Handlungsbedarf im Landkreis Limburg-Weilburg besteht. Dieser steht jedoch im Kontrast zu den limitierten Umsetzungsmöglichkeiten durch die begrenzten Kapazitäten in Planung und Bau sowie die finanziellen Lagen der für den Haltestellenausbau zuständigen Straßenbaulastträger. Der Nahverkehrsplan berücksichtigt das Thema vollständige Barrierefreiheit auch in den Themenfelder Fahrzeuge und Fahrgastinformation.

Fahrzeuge: Die im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards an die im ÖPNV eingesetzten Straßenfahrzeuge gewährleisten einen gleichbleibenden Komfort für die Fahrgäste, die Erfüllung der Anforderungen an die Barrierefreiheit sowie einen reibungslosen Betriebsablauf. Als ersten Schritt in Richtung Antriebswende erfolgt der Einsatz von Hybridbussen. Diese besitzen zusätzlich zum Dieselantrieb einen unterstützenden Elektroantrieb. Bremsenergie kann so in einer Batterie gespeichert und beim Anfahren genutzt werden. Dadurch lässt sich der Kraftstoffverbrauch deutlich reduzieren, wodurch sich auch die Mehrkosten gegenüber einem reinen Dieselbus amortisieren. Bei neuen Ausschreibungen von Busleistungen wird geprüft, wie die gesetzlichen Vorgaben angesichts der dann geltenden Rahmenbedingungen eingehalten werden können.

D. Finanzierung der Angebotsverbesserungen

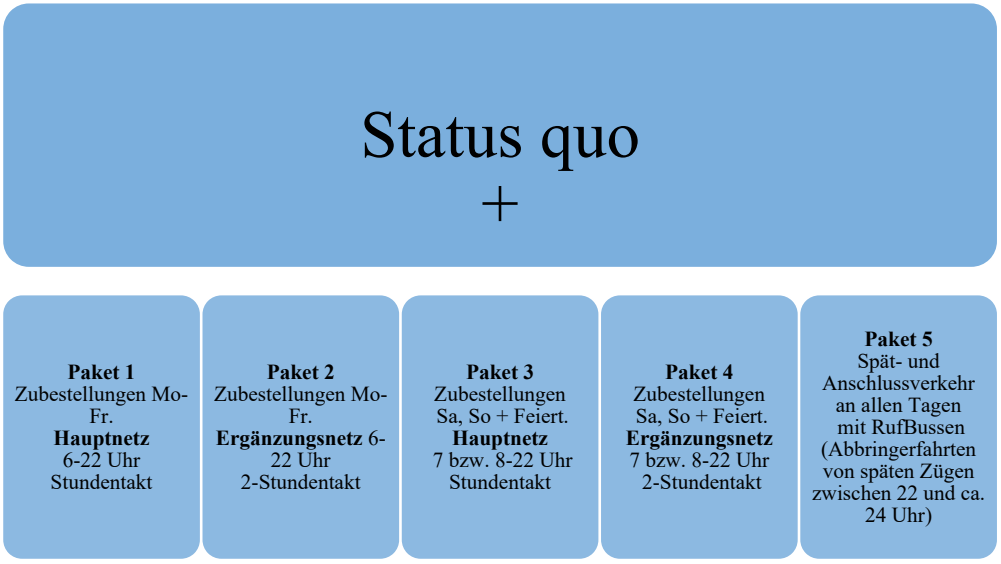
Die VLDW hat für das Jahr 2026 einen Finanzierungsbedarf für das Kreisgebiet Limburg-Weilburg (laufende Verkehrsverträge – Status Quo) in Höhe von 4.818.000 € und für das 2027 einen Bedarf in

Höhe von 4.900.000 € geplant. Im Produkt 20120 - Mobilitätsmanagement sind Zuschüsse an die VLDW in Höhe von 3.772.575 € (2026) und 3.880.267 € (2027) eingeplant. Die zusätzlich durch den Kreisausschuss am 2. Juli beschlossene haushaltswirtschaftliche Sperre von 1,0 Mio. € im Produkt 20120 Mobilitätsmanagement reduziert den Zuschuss an die VLDW auf 2.772.575 € in 2026. Der Differenzbetrag wird aus dem vorhandenen Eigenkapitalstock der VLDW getragen.

Die Erfüllung der im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards bezüglich Bedienungszeitraum und -häufigkeit erfordert eine Ausweitung des aktuellen Verkehrsangebotes. Da in laufenden Verkehrsverträgen die Spielräume für Mehrleistungen begrenzt sind, lassen sich diese nur im Rahmen des Abschlusses neuer Verkehrsverträge umsetzen. Daher fallen Mehrkosten für ein erweitertes Angebot nicht sofort an, sondern erst mit Beginn der Laufzeit neuer Verkehrsverträge für das jeweilige Linienbündel. Die bestehenden Verkehrsverträge enden zwischen 2028 und 2034 (siehe NVP Kapitel G-5).

Berechnet wurden die jährlichen Mehrkosten für Angebotsverbesserungen für das Liniennetz und mit Preisstand des Basisjahres 2022. Bei der Vergabe der Verkehrsleistungen im Ausschreibungswettbewerb kommt es zu einer deutlichen Streuung der Kilometerpreise. Unsicherheit gibt es auch bezüglich der zukünftigen Entwicklung der Personal- und Energiekosten. Daher basiert die Berechnung auf bekannten Zahlen der Vergangenheit. Die für das Jahr 2026 ff berechneten Zahlen wurden unter der Annahme einer jährlichen Preissteigerung von 7 % kalkuliert.

Da die genauen Kosten sowie die Einnahme- und Finanzsituation zum jeweiligen Zeitpunkt der Umsetzung (Betriebsstart des neuen Verkehrsvertrages) heute nicht bekannt sind, richtet sich der Umfang der Umsetzung nach der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Finanzsituation (Finanzierungsvorbehalt). Um abhängig von der aktuellen Lage zum Zeitpunkt der Ausschreibung den Umfang der Angebotsausweitung flexibel anpassen zu können, werden die vorgesehenen Maßnahmen in fünf Pakete gegliedert:



Sollte eine vollständige Umsetzung der vorgeschlagenen Pakete aus finanziellen Gründen nicht infrage kommen, ist alternativ die Realisierung einzelner Pakete bzw. Paketkombinationen/ -bestandteile möglich.

Die nachfolgende Tabelle stellt - differenziert nach Paketen - die geschätzten Mehrkosten pro Jahr für den Fall dar, dass im gesamten Verkehrsnetz (über alle Linienbündel) die vollständige Umsetzung eines Paketes/der Pakete realisiert würde.

	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028	Prognose 2029	Prognose 2030
	Annahme: Preissteigerung von 7 % p. a. auf fortschreibungsfähige Kosten				
Paket 1	1.332.100	1.423.700	1.523.359	1.629.994	1.744.094
Paket 2	503.600	534.400	571.808	611.835	654.663
Paket 3	1.735.900	1.854.200	1.983.994	2.122.874	2.271.475
Paket 4	445.500	471.700	504.719	540.049	577.853
Paket 5	363.800	395.700	423.399	453.037	484.750
Summe	4.380.900	4.679.700	5.007.279	5.357.789	5.732.834

Ein verbessertes Angebot, das von mehr Menschen genutzt werden kann, lässt allerdings auch eine Steigerung des Fahrkartenverkaufs erwarten. Hierdurch erzielte Mehreinnahmen lassen sich jedoch nicht zuverlässig prognostizieren (u. a. wegen Unsicherheiten über das künftige Fahrkartensortiment und seine Preisgestaltung) und wurden daher bei der Prognose der Kosten nicht berücksichtigt.

E. Beteiligungsverfahren

Das formelle Beteiligungsverfahren gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG wurde am 28. August 2025 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 26. September 2025 (bzw. nach Fristverlängerung bis zum 10. Oktober 2025) Gelegenheit, Stellungnahmen zum Entwurf des NVP abzugeben. Sie wurden gemäß den gemeinsamen Empfehlungen der VLDW und des Planungsbüros in dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt.

F. Gültigkeit

Nach Beschlussfassung über den NVP-Entwurf, den Empfehlungen zu den Stellungnahmen aus der formellen Anhörung, über die Berücksichtigung der seit Drucklegung des NVP-Entwurfs erfolgten Ergänzungen und Aktualisierungen sowie ggf. über weitere Anträge erfolgte deren Dokumentation und Einarbeitung in die Endfassung des Nahverkehrsplans.

Der Nahverkehrsplan besitzt Gültigkeit bis einschließlich 2031. Vor Ablauf des Gültigkeitszeitraums ist über eine Verlängerung der Laufzeit, eine Fortschreibung oder eine Neuaufstellung zu beschließen.

Entwurf zur Beschlussfassung



Nahverkehrsplan Landkreis Limburg-Weilburg 2026ff

Bericht

LANDKREIS LIMBURG-WEILBURG
Meine starke Heimat

VLDW
Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH

Nahverkehrsplan Landkreis Limburg-Weilburg 2026ff

Bericht

Bearbeitung

IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH
63225 Langen (Hessen)

Dipl.-Geogr. Stephan Kyrieleis
M.A. Geogr. David Moritz
Alex Müller
Dipl.-Geogr. Maximilian Wagner

im Auftrag der

Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
Standort Weilburg
Bahnhofstraße 14
35781 Weilburg

Vorwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Folgenden möchte ich Ihnen gerne den Nahverkehrsplan des Landkreises Limburg-Weilburg vorstellen. Wir stellen damit die Weichen für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) in unserem schönen Landkreis. Der Nahverkehrsplan legt fest, welche grundsätzlichen Anforderungen das Verkehrsangebot und die Infrastruktur zukünftig erfüllen müssen und beschreibt, wie dies erreicht werden soll. Mit der Bestandsaufnahme und der wichtigen Analyse des Ist-Zustands ziehen wir Bilanz über den gegenwärtigen Stand des Nahverkehrsangebots im Kreis. Somit ist der Nahverkehrsplan eine Richtschnur, um im Zusammenspiel zwischen Gemeinden, Landkreis, dem Land Hessen sowie den Verkehrsunternehmen den ÖPNV innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans voranzubringen.

Basierend auf dem aktuellen Liniennetz wird das Angebot bedarfsgerecht und nachhaltig weiterentwickelt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Sie richtet sich nach den Laufzeiten der Verkehrsverträge, aber auch nach dem finanziell Machbaren. Derzeit ist unklar, wie sich die Einnahmesituation auf der einen Seite und die Kosten für das Verkehrsangebot auf der anderen Seite zukünftig entwickeln werden. Um je nach Finanzsituation flexibel reagieren zu können, haben wir deshalb Pakete mit verschiedenen Umsetzungsgraden geschnürt.

Mit der geplanten Ausdehnung der Betriebszeiten abends und insbesondere auch an den Wochenenden tragen wir dem steigenden Mobilitätsbedarf im Freizeitverkehr Rechnung. Gleichzeitig machen wir den ÖPNV so zu einem wichtigen Baustein für die Tourismusregion an Lahn, Taunus und Westerwald. In Zeiten schwacher Nachfrage stellen Ruf-Busse die Mobilität sicher.

Zu den Maßnahmen, die künftig verstärkt vorangetrieben werden müssen, gehört der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Dieser liegt im Verantwortungsbereich der Straßenbaulastträger. Von einem möglichst niveaugleichen Einstieg profitieren alle. Jeder Mensch kann in die Situation kommen, dass bei einem niedrigen Bordstein die Einstiegsstufe in den Bus zum Problem wird: Sei es bei temporären oder dauerhaften körperlichen Einschränkungen, bei Fahrten mit kleinen Kindern, mit Gepäck oder Einkaufstrolley. Bordsteine auf gleicher Höhe wie der Fußboden des Busses erleichtern den Einstieg - insbesondere mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator. Ein taktiles Leitsystem und die kontrastreiche Gestaltung von barrierefrei ausgebauten Haltestellen erleichtern zudem Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit die Orientierung.

Mit der Ausdehnung des Angebots und der Optimierung von Anschlüssen in Kombination mit neuen Tarifangeboten wird der ÖPNV attraktiver. Mit dem Deutschlandticket ist die Nutzung des ÖPNV heute so leicht wie noch nie: Einmal ein Abo abschließen und einfach einsteigen – egal wo in Deutschland ihr Ziel liegt.

Ich wünsche Ihnen gute Fahrt und eine interessante Lektüre!

Ihr

Michael Köberle

Landrat

Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg in den nächsten Jahren festgelegt. Er dient damit als Grundlage für ein abgestimmtes Handeln von Gemeinden und Aufgabenträgern mit dem Ziel, das ÖPNV-Angebot weiter zu verbessern.

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in sieben Hauptkapitel. Das Kapitel *Einleitung und Rechtsrahmen* zeigt zunächst die Funktion, den Aufbau sowie die rechtlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans auf. Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen ist im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) in § 14 geregelt. Zu beachten ist aber auch die Gesetzgebung auf der Ebene des Bundes sowie der Europäischen Union. Im Rahmen eines förmlichen Anhörungsverfahrens wurden die betroffenen Gemeinden sowie Ämter, Verkehrsunternehmen und Interessengruppen an der Aufstellung des Nahverkehrsplans beteiligt. Zudem fand eine Einbindung der verschiedenen Akteure durch einen Lenkungsausschuss, Regionalkonferenzen sowie den Fahrgastbeirat statt.

Entsprechend der Arbeitsweise bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans folgt im Anschluss die *Bestandsaufnahme*. Die Erfassung der Veränderungen in der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur ist Voraussetzung für die Abschätzung der Verkehrsströme und die Erfassung von Erschließungsmängeln. Neben den Einwohnerzahlen werden auch Daten zu sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, Pendlern sowie Schülerinnen in tabellarischer Form dargestellt. Aufgeführt sind auch Neubaugebiete, wichtige Gewerbegebiete sowie Punkte mit hohem Publikumsaufkommen. Weiterhin wird in der Bestandsaufnahme der Ist-Zustand des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg mit Angaben zum Angebot und zur Nutzung dargestellt. Eine Übersicht zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem vorhergehenden Nahverkehrsplan schließt das Kapitel ab.

Im *Anforderungsprofil* werden die Zielvorgaben des Landkreis Limburg-Weilburg sowie der VLDW mbH für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV definiert. Für die regionalen Angebote des ÖPNV gelten die vom Rhein-Main-Verkehrsverbund definierten Anforderungen. Weiterhin sind die gesetzlichen Vorgaben im Anforderungsprofil berücksichtigt. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Landkreis Limburg-Weilburg. Die Inhalte sind so lange gültig, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Die Entscheidung, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist, muss gemäß hessischem ÖPNVG (§ 14, Abs. 8) spätestens alle fünf Jahre getroffen werden. Ziel ist ein Nahverkehrssystem, das von allen Teilen der Bevölkerung genutzt werden kann und im gesamten Landkreis einheitliche Qualitätsstandards erfüllt. Der barrierefreie Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen hat hierbei eine besondere Bedeutung.

Durch Mindestanforderungen bezüglich Bedienzeiten und Taktfrequenzen wird ein Grundangebot zwischen jedem Ort und dem jeweils zugeordneten Zentrum der nächsthöheren zentralörtlichen Ebene garantiert. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wurden die Bedienzeiträume in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgedehnt. Im Bereich der Fahrzeuge sorgen Mindeststandards für die Sicherung eines bestimmten Qualitätsniveaus für die Fahrgäste und vergleichbare Bedingungen bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen.

Bei der *Mängelanalyse* wird der Ist-Zustand, der in der Bestandsaufnahme dargestellt ist, mit dem Anforderungsprofil abgeglichen. Maßnahmen zur Beseitigung dabei identifizierter Mängel werden dann im Rahmen des Angebotskonzeptes entwickelt.

Größter Handlungsbedarf besteht beim barrierefreien Umbau von Haltestellen, der in den Aufgabenbereich der jeweiligen Gemeinde fällt. Durch die Ausdehnung der Anforderungen an die Verbindungsqualität (Bedienungszeitraum und Takt) gibt es auch in diesem Bereich Handlungsbedarf. Darüber hinaus weist auch die Anbindung der Schulstandorte auf einigen Relationen Defizite auf. Bei den Fahrzeugen werden dagegen schon heute alle geforderten Mindestanforderungen erfüllt.

Im *Angebotskonzept* werden Maßnahmen zur zukünftigen Angebotsgestaltung dargestellt. Neben Maßnahmen des lokalen straßengebundenen ÖPNV im Aufgabenbereich der VLDW mbH sind auch Maßnahmen aufgeführt, deren Prüfung oder Umsetzung gemäß verbundweitem Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main vorgesehen ist. Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Verkehrsverträge und des Anpassungsbedarfs an die regionalen Verkehre sowie die Verkehre der benachbarten Aufgabenträger kann das Angebotskonzept nicht ins Detail gehen. Die konkrete Umsetzung bzw. Prüfung von Maßnahmen aus dem Angebotskonzept erfolgt daher teilweise erst im Vorfeld zur Ausschreibung neuer Verkehrsleistungen. Das Angebotskonzept basiert auf dem heutigen Netz, das durch Angebotsausweitungen und neue Linien optimiert wird. Dabei werden auch Neubaugebiete und Gewerbegebiete mittels neuer Haltestellen besser angebunden.

Eine Abschätzung über die Auswirkungen auf Fahrgastnachfrage und Kosten bei Umsetzung des Angebotskonzepts gibt das Kapitel *Maßnahmenwirkung und -bewertung*. Da die zukünftige Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl von verschiedenen Faktoren abhängig sind, werden zunächst einige Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage dargestellt. Dazu gehört die Verschiebung der Altersstruktur, die zu einem Anstieg des Anteils, der über 65 Jahre alten Menschen und einem Absinken der unter 20-jährigen in der Bevölkerung geführt hat. Wenn der ÖPNV seine Fahrgastzahlen halten oder erhöhen will, muss er also auch für Senioren eine Alternative zum Auto darstellen. Anschließend erfolgt die Abschätzung von Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage und Kosten der Maßnahmen aus dem Angebotskonzept. Da konkrete Kosten erst nach Abschluss der Feinplanung ermittelt werden können und diese zudem vom Zeitpunkt der Umsetzung abhängen, kann für viele Maßnahmen nur eine grobe Einschätzung gegeben werden.

Die Kosten für zusätzliche Fahrtenpaare zur Erfüllung der Bedienungsstandards wurden dagegen anhand des durchschnittlichen Kilometerpreises abgeschätzt.

Weiterhin erfolgte eine Prognose der Kosten für den barrierefreien Umbau der Haltestellen. Hierfür wird bis 2030 mit Kosten in Höhe von rund 47,4 Mio. Euro gerechnet, wobei aber Fördermittel nicht eingerechnet sind.

Abschließend wird die *Linienbündelung* im Landkreis Limburg-Weilburg dargestellt. Um bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen Bedingungen zu schaffen, die durch eine ausreichend hohe Zahl von Bietern zu einem wirtschaftlichen Angebot führt, wird das Liniennetz in einzelne Linienbündel aufgeteilt. Diese sind so zu gestalten, dass durch räumliche Nähe der Linien ein rationeller Fahrzeug- und Personaleinsatz möglich ist und der Leistungsumfang in einer Größenordnung liegt, die auch von mittelständischen Busunternehmen bedient werden kann. Eine Integration neuer Linien oder sonstiger Leistungserweiterungen, die über den vertraglich geregelten Umfang hinausgehen, ist erst im Rahmen einer neuen Auftragsvergabe möglich. Daher müssen bei der Angebotsplanung die Vertragslaufzeiten der Linienbündel, die ebenfalls in diesem Kapitel aufgeführt werden, beachtet werden.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort III

Zusammenfassung V

Inhaltsverzeichnis VIII

A. Einleitung und Rechtsrahmen 1

A-1 Einleitung 1

A-1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans 1

A-1.2 Ausrichtung der Vorgaben 2

A-1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans 4

A-1.4 Beteiligungsverfahren 7

A-1.5 Beschlussfassung 8

A-2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV 9

A-2.1 Europarechtlicher Rahmen 9

A-2.2 Bundesrechtlicher Rahmen 10

A-2.3 Landesrechtlicher Rahmen 15

B. Bestandsaufnahme 18

B-1 Raum- und Verwaltungsstruktur 18

B-1.1 Lage im Raum 18

B-1.2 Verwaltungstechnische Gliederung 19

B-2 Bevölkerungsstruktur im Landkreis Limburg-Weilburg 24

B-2.1 Bevölkerungsstand 24

B-2.2 Altersstruktur 26

B-2.3 Bevölkerungsentwicklung 27

B-3 Siedlungsstruktur und deren Entwicklung 29

B-3.1 Siedlungsstruktur 29

B-3.2 Neubaugebiete 29

B-3.3 Arbeitsstandorte 36

B-3.4 Berufspendler 38

B-4 Versorgung, Bildung und Verwaltung 42

B-4.1 Einzelhandelsstandorte 42

B-4.2 Bildungseinrichtungen 42

B-4.3 Öffentliche Einrichtungen 49
B-5 Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele 51
B-5.1 Sportstätten und sonstige Freizeiteinrichtungen 51
B-5.2 Regional bedeutsame Museen 53
B-5.3 Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele 54
B-5.4 Wander- und touristische Radrouten 55
B-5.5 Gästezahlen Übernachtungen 55
B-6 Verkehr und Verflechtungen 57
B-6.1 Mobilität der Bevölkerung 57
B-6.2 Modal-Split 59
B-6.3 Motorisierungsgrad der Bevölkerung 63
B-6.4 Straßenverkehrsinfrastruktur und -belastung 64
B-6.5 Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung 64
B-7 ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg 68
B-7.1 Schienengebundener Personenverkehr 68
B-7.2 Straßengebundener ÖPNV 73
B-7.3 ÖPNV-Zugangspunkte 89
B-7.4 Tarife 97
B-8 Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2014 100
B-8.1 Angebot Bus 100
B-8.2 Haltestellen 100
B-8.3 Tarife 100

C. Anforderungsprofil 101
C-1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan 101
C-2 Grundziele und Leitbilder 102
C-2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit 102
C-2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen 102
C-2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen 103
C-2.4 Reduzierung der Umweltbelastungen 104
C-3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV 104
C-3.1 Ausreichende Bedienung 104
C-3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG 106
C-3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger 106

C-3.4 Barrierefreiheit 107
C-4 Anforderungen der Fahrgäste 108
C-4.1 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV 108
C-4.2 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht der Förderung zur Gleichstellung der Geschlechter 111
C-4.3 Anforderungen des Schulverkehrs an den ÖPNV 113
C-5 Mindeststandards Verkehrsbedienung 115
C-5.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards 115
C-5.2 Vorgaben aus dem Regionalplan 117
C-5.3 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen 118
C-5.4 Quantitative Bedienstandards 121
C-5.5 Weiterentwicklung flexibler Bedienformen 128
C-5.6 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrs-aufkommen 128
C-6 Qualitatives Grundangebot 130
C-6.1 Mindeststandards für Haltestellen 130
C-6.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 138
C-6.3 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV 142
C-6.4 Mindestanforderungen an die Betriebsabwicklung 150
C-6.5 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV 152
C-6.6 Marketing 154
C-6.7 Fahrgastinformation 157
C-7 Finanzierung 161

D. Mängelanalyse 162

D-1 Barrierefreiheit 162
D-2 Erschließungsqualität 163
D-3 Verbindungsqualität 166
D-3.1 Taktung und Bedienzeiten 166
D-3.2 Reisezeit und Umsteigevorgänge zu Zentralen Orten 168
D-3.3 Spätverkehre 173
D-3.4 Reisezeitvergleich Pendlerrelationen 174

D-3.5 Anbindung ICE Bahnhof Limburg Süd 177
D-4 Parallelverkehre 177
D-5 Anbindungen im Schulverkehr 179
D-6 Anbindung benachbarter Kreise 183
D-7 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV 184
D-7.1 Eingeschränkte Flächenverhältnisse 184
D-7.2 keine oder Niedrige Bordsteinhöhe 188
D-7.3 Eingeschränkte Funktionalität 189
D-7.4 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit 190
D-7.5 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität 191
D-7.6 Fehlende Barrierefreiheit 192
D-7.7 Unzureichender Ausbaustand 194
D-7.8 Unzureichende Informationsmöglichkeiten 198
D-8 Typische Schwachstellen bei Bahnhöfen und Haltepunkten des Bahnverkehrs 201
D-8.1 Bahnsteighöhen und barrierefreier Ein- und Ausstieg 201
D-8.2 Zugänglichkeit und Vorplatz 203
D-8.3 Wetterschutz und Mobiliar 204
D-8.4 Fahrgastinformation 204
D-8.5 Fahrkartenverkauf und Service 205
D-9 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln 205
D-9.1 Fahrradverkehr 205
D-9.2 Fußgängerverkehr 206
D-9.3 Autoverkehr 207
D-10 Fahrzeuge 208
D-10.1 Technische Anforderungen 208
D-10.2 Barrierefreiheit 208
D-10.3 Fahrgastinformation 208
D-10.4 Erscheinungsbild 209

E. Angebotskonzept 210

E-1 Schienenpersonennahverkehr 212
E-1.1 Hessen-Express 212
E-1.2 Oberwesterwaldbahn 212

E-2 Straßengebundener ÖPNV ... 213
E-2.1 Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienungsstandards ... 214
E-2.2 Neue Expressbuslinien ... 220
E-2.3 Beschleunigung der Linien des Hauptnetzes ... 221
E-2.4 Stadtverkehre ... 225
E-2.5 Linien benachbarter Aufgabenträger ... 227
E-2.6 Weiterentwicklung der flexiblen Bedienformen ... 229
E-2.7 Anbindung von Einkaufs- und Gewerbestandorten ... 229
E-2.8 Anbindung von Schulen ... 230
E-2.9 Freizeitverkehr ... 230
E-3 Haltestellen ... 231
E-3.1 Barrierefreier Ausbau ... 231
E-3.2 Neue Haltestellen ... 234
E-3.3 Bahnhofsmodernisierung ... 238
E-3.4 Anschlusssicherung mittels DFI ... 240
E-3.5 Intermodale Verknüpfung ... 240
E-4 Fahrzeuge ... 242
E-5 Marketing ... 243
E-5.1 Mobilitätszentralen ... 243
E-5.2 Online-Medien ... 243
E-5.3 Printmedien ... 243
E-5.4 Werbung an Fahrzeugen oder Haltestellen ... 244
E-5.5 Kundendialog ... 244
E-6 Monitoring ... 245

F. Maßnahmenwirkung und -bewertung ... 246

F-1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage ... 246
F-1.1 Demographischer Wandel und Mobilität ... 246
F-1.2 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand ... 249
F-2 Kostenschätzung ... 250
F-2.1 Erfüllung Bedienungsstandards ... 251
F-3 Haltestellenausbauprogramm ... 255
F-3.1 Kostenschätzung barrierefreier Haltestellenausbau ... 255

F-3.2 Finanzierung 255
F-4 Maßnahmenbewertung und Priorisierung 256

G. Linienbündelung 258
G-1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen 258
G-2 Zweck der Linienbündelung 259
G-3 Informationspflicht der zuständigen Behörde 260
G-4 Methoden der Linienbündelung 261
G-4.1 Bildung der Ausschreibungslose 261
G-4.2 Ermessensspielräume 261
G-5 Linienbündel im Landkreis Limburg-Weilburg 264
G-5.1 Stadtlinie Limburg 265
G-5.2 Linienbündel Weilburg 266
G-5.3 Linienbündel Ost 266
G-5.4 Stadtbus Bad Camberg 267
G-5.5 Linienbündel B 49 268
G-5.6 Linienbündel LLW Süd 268
G-5.7 Linienbündel LLW Mitte 269
G-5.8 Linienbündel LLW Westerwald 1 269
G-5.9 Linienbündel LLW Westerwald 2 270
G-5.10 Linienbündel LLW Weiltal 270
G-5.11 Linienbündel RTK Wiesbaden Nord 271

H. Abbildungsverzeichnis 272

I. Tabellenverzeichnis 275

J. Literaturverzeichnis 277

K. Abkürzungsverzeichnis 279

L. Anlagenverzeichnis 281

A.Einleitung und Rechtsrahmen

A-1 EINLEITUNG

A-1.1 AUFGABEN, INHALTE UND WIRKUNGEN DES NAHVERKEHRSPLANS

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Limburg-Weilburg erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für zunächst fünf Jahre (2026-2031). Spätestens nach Ablauf dieser fünf Jahre ist zu prüfen und entscheiden, ob eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans erforderlich ist (§ 14 Abs. 3 HÖPNVG) oder ob der Nahverkehrsplan fortgeschrieben wird.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV gehört auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden die

- Regionalen Nahverkehrspläne durch die Verkehrsverbünde (siehe Kapitel A-2.3)
- Lokalen Nahverkehrspläne durch die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern)

aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG). Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, dass das gesamte künftige Verkehrsangebot – regionale und lokale Linien beinhaltend – sowohl territorial als auch angebotsseitig integriert und widerspruchsfrei in den Nahverkehrsplänen entworfen werden kann.

Der Nahverkehrsplan dient den Aufgabenträgern als Steuerungsinstrument für die ÖPNV-Qualität und die Verkehrsdurchführung im eigenen Bediengebiet. Dabei ist der Nahverkehrsplan auch ein Instrument, um die „ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ (§ 8 Abs. 3 PBefG, siehe Kapitel A-2.2.1.3) und die Vermeidung von Parallelverkehren (siehe Kapitel A-2.2.1.5) zu gewährleisten.

Als (vorbereitendes) Vergabeinstrument definiert der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan das von ihm geplante ÖPNV-Angebot und dessen Qualität sowie den Zuschnitt der Vergabeeinheiten (Linienbündel). Die Inhalte des Nahverkehrsplans

sind gem. § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG durch die Genehmigungsbehörde – im Fall dieses Nahverkehrsplans das Regierungspräsidium Gießen – bei der Entscheidung über eine Genehmigung zu berücksichtigen, sind jedoch nicht verbindlich. Der NVP kann dabei in vertraglichen Dokumenten, wie z. B. bei Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA), bei Direktvergaben als auch bei wettbewerblichen Vergaben, eine entsprechende Verbindlichkeit erlangen (siehe Kapitel A-2.2.1.4).

Mit dem Nahverkehrsplan verfolgt der Landkreis Limburg-Weilburg die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten. Bei allen Vorhaben besitzt die Absicherung ihrer Finanzierung eine zentrale Bedeutung.

A-1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse des Hessischen ÖPNV-Gesetzes HÖPNVG (siehe Kapitel A-2.3) und der Raumordnung (siehe Kapitel C-5.2) zu berücksichtigen.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Limburg-Weilburg fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Landkreises und den vorherrschenden Verkehrsspannungen sowie am Nachfrageverhalten.

Der Nahverkehrsplan macht sich eine Systematisierung des Angebotes zur Aufgabe im Hinblick auf

- die Schaffung eines kreisweiten Integralen Taktfahrplans (ITF), insbesondere den SPNV und den regionalen Busverkehr betreffend,
- die herzustellenden Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen,
- die Zuordnung des ÖPNV-Angebotes in Netzebenen und zu Angebotstypen.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Neben dem SPNV übernehmen auch die regionalen Buslinien die Grundbedienung im Wesentlichen entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen, die i. d. R. eine hohe Verkehrsnachfrage aufweisen. In den Achsenzwischenräumen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten und nachfragegesteuerten RufBusfahrten aufgeteilt: In der Regel wird eine Fahrt mit dem Bus nur dann durchgeführt, wenn die Höhe des Fahrgastaufkommens dies erfordert, z. B. zu den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs oder wenn Busfahrzeuge optimiert eingesetzt werden können. Ansonsten erfolgt die Bedienung mit bedarfsgesteuerten Angebotsformen (RufBus).

A-1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allgemeinen mindestens enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG,
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, welches auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan orientieren sich an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines ländlich geprägten Verkehrsgebietes.

Ist im vorliegenden Nahverkehrsplan von einer bestimmten Personengruppe die Rede (z. B. Fahrgäste, Mitarbeiter, Fahrer), werden Frauen und Männer gleichermaßen darunter verstanden.

Bestandsaufnahme (Kap. B)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Landkreis Limburg-Weilburg analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben aktuellen soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schulstandorte sowie die Zahlen der Schüler und Studierenden. Neben dem Schüler- und Berufsverkehr gewinnen der Freizeit- sowie der Einkaufsverkehr immer mehr an Bedeutung. In der Bestandsaufnahme erfolgte daher auch eine Erfassung von bedeutenden Zielen dieser Verkehrsarten.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems.

Anforderungsprofil (Kap. C)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg formuliert. Nach einer Definition der Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen werden daraus Anforderungen für die Gestaltung der Verkehrsbedienung, der Fahrzeuge, der Haltestellen sowie der Fahrgastinformation und des Kundenservice abgeleitet.

Wichtige Leitziele waren dabei die schrittweise Schaffung eines barrierefreien Verkehrssystems sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV. Beides kann nur durch eine konsequente Einhaltung von Standards geschaffen werden.

Zur Bewertung und differenzierten Betrachtung dieser Standards erfolgt im Anforderungsprofil eine Kategorisierung von Qualitätsanforderungen an die Bedienung, Fahrzeuge sowie an die Haltestellen.

Beachtung finden auch die Anforderungen, die für eine reibungslose Betriebsabwicklung an das Personal, die Fahrzeuge sowie die Infrastruktur gestellt werden.

Mängelanalyse (Kap. D)

In der Mängelanalyse werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Merkmale für den Soll-Zustand mit dem in der Bestandsaufnahme beschriebenen Ist-Zustand abgeglichen. Erfüllt der Ist-Zustand nicht die Kriterien des Anforderungsprofils, besteht Handlungsbedarf. Die Beseitigung festgestellter Mängel muss daher Ziel des Angebotskonzepts sein. Die Mängelanalyse konzentriert sich auf solche, die innerhalb des Wirkungsbereiches dieses Nahverkehrsplans, also im Verantwortungsbereich des Landkreis Limburg-Weilburg, liegen.

Ein Abgleich des Ist-Zustandes mit dem Anforderungsprofil erfolgte in den Bereichen Verkehrsangebot (insbesondere Erschließung und Bedienzeiten), Fahrzeuge und Haltestellen.

Mängel bei der Haltestellenausstattung werden anhand von exemplarischen Bild-Beispielen dargestellt. Der gesetzlich vorgeschriebene barrierefreie Ausbau aller Haltestellen sollte als Chance zu deren alsbaldigen Behebung verstanden werden.

Angebotskonzept (Kap. E)

Im Angebotskonzept werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System in ein realisierungsfähiges Konzept umgesetzt. Vor dem Hintergrund der Mängelanalyse werden insbesondere für jene Bereiche des Verkehrssystems Maßnahmen entwickelt, in welchen Schwachstellen bestehen und die im Anforderungsprofil definierten Mindeststandards unterschritten sind.

Neben der textlichen Erläuterung wird jede Linie in Form eines Liniensteckbriefs mit den jeweiligen Rahmendaten dargestellt. Darüber hinaus enthält das Angebotskonzept einen Überblick über das Ineinandergreifen der Bestandteile des künftigen ÖPNV-Angebotes. Bestehende Verkehrsangebote, welche nicht der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Limburg-Weilburg unterliegen, werden

nachrichtlich in das zukünftige Konzept aufgenommen.

Eine wesentliche Zukunftsaufgabe ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen. Hierzu enthält das Angebotskonzept eine Übersicht notwendiger Maßnahmen, mit denen die Barrierefreiheit des ÖPNV-Systems erreicht werden kann.

Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. F)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels, dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen und den Entwicklungen im Ausbildungssystem.

Die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt wird.

Neben der Abschätzung nachfrageseitiger Effekte der vorgeschlagenen Maßnahmen werden auch deren monetären Auswirkungen untersucht. Hierzu gehört einerseits eine Prognose über den zukünftigen Aufwand für die Erfüllung der im Anforderungsprofil genannten Bedienzeiten und Takte, andererseits eine Übersicht der erwarteten Kosten für den barrierefreien Aus- und Umbau der Haltestellen im Kreisgebiet. Die entsprechenden Kostenaufstellungen dienen als Grundlage für einen Finanzierungsplan.

Die Maßnahmen und Maßnahmengruppen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen und monetären Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen.

Linienbündelung (Kap. G)

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

A-1.4 BETEILIGUNGSVERFAHREN

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung werden durch Erörterungen zwischen

- Der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW) und
- dem Planungsbüro IGDB Verkehrsplanung + Beratung GmbH

vorbereitet und abgestimmt. Mehrere projektbegleitende Gremien unterstützen die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers findet das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

A-1.4.1 PROJEKTBEGLEITENDE GREMIEN

Lenkungskreis

Der Lenkungskreis wurde zur Gesamtkoordination der NVP-Erstellung und zur Klärung grundsätzlicher Fragestellungen ins Leben gerufen. Dieses Gremium besteht aus

- dem Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg

  und aus Vertreterinnen und Vertretern
- der Kreisverwaltung
- der Fraktionen des Kreistages
- des Rhein-Main-Verkehrsverbundes
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- des Regierungspräsidiums Gießen
- der Industrie- und Handelskammern.

Regionalkonferenzen

Es wurden Regionalkonferenzen veranstaltet, in denen lokale Aspekte der Nahverkehrsplanung beraten wurden. Zu den Regionalkonferenzen werden Vertreterinnen und Vertreter eingeladen:

- der Städte und Gemeinden im Kreisgebiet
- der benachbarten Kreise und ihrer Aufgabenträgerorganisationen
- der im Kreis Verkehrsleistungen erbringenden Unternehmen und ihre Verbände
- Vertretungen von Fahrgastbelangen
- Sowie weitere Träger öffentlicher Belange

Die Gesamtliste der zu den Regionalkonferenzen eingeladenen Institutionen ist aus ➔ **Anlage A-1** ersichtlich.

A-1.4.2 VORGEZOGENES ANHÖRUNGSVERFAHREN ZUM ANFORDERUNGSPROFIL

Aufgrund der Bedeutung des Anforderungsprofil für den Nahverkehrsplan wurde hierzu ein vorgezogenes Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die Stellungsnahmen mit Bewertung sind in ➔ **Anlage A-2.1** dokumentiert.

A-1.4.3 FÖRMLICHES ANHÖRUNGSVERFAHREN

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach §§ 8 und 14 PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich um

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände,
- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,
- Städte und Gemeinden,
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen,
- Träger der Straßenbaulast,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden,
- die Industrie- und Handelskammern,
- die betroffenen Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrstreibenden.

Das formelle Beteiligungsverfahren wurde am 28.08.2025 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 26.09.2025 Gelegenheit, Stellungnahmen zum Entwurf des NVP abzugeben

Die eingegangenen Stellungnahmen und ihre Bewertung sind in ➔ **Anlage A-2.2** aufgeführt.

A-1.5 BESCHLUSSFASSUNG

Kapitel wird nach Beschlussfassung ergänzt

A-2 RECHTSRAHMEN FÜR DEN STRAßENGEBUNDENEN ÖPNV

A-2.1 EUROPARECHTLICHER RAHMEN

Den grundlegenden europarechtlichen Rahmen für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, bildet die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23.10.2007 („VO"). Diese ist am 03.12.2009 in Kraft getreten und geändert worden durch die Verordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016.

Auf Basis der VO bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten. So besteht der – theoretische – Regelfall in einer Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der VO, Art. 5 Abs. 1 S. 1 der VO. Als praktisch äußerst relevante Ausnahme hiervon werden Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge mit Bussen und Straßenbahnen gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG (bzw. deren Nachfolgerichtlinien 2014/25/EU sowie 2014/24/EU) jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, Art. 5 Abs. 1 S. 2 1. HS der VO. Dies bedeutet in Deutschland eine Vergabe nach den Vorschriften der VgV oder SektVO bzw. des GWB (bei einem Erreichen der jeweiligen Schwellenwerte).

Falls es sich bei einem Dienstleistungsauftrag oder öffentlichen Dienstleistungsauftrag hingegen um eine „Dienstleistungskonzession" i. S. d. vorbezeichneten Richtlinien handeln sollte, wäre als „Rückausnahme" eine Vergabe nach Art. 5 Abs. 2 ff. der VO möglich, Art. 5 Abs. 1 S. 2 2. HS der VO. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko. In der Praxis ist diese Konstellation bei einer Vergabe nicht mehr häufig.

In der Regel sind die Vergaben öffentlicher Personennahverkehrsleistungen mit Bussen und Straßenbahnen als (öffentliche) Dienstleistungsaufträge einzuordnen. Deren wirtschaftliches Risiko ist – von Ausnahmen abgesehen – durch die öffentliche Hand zu tragen, da die Verkehrsleistungen auf Grund eines Missverhältnisses der Kosten zu den durch Fahrgäste erzielbaren Erlösen zumeist nicht (mehr) kostendeckend mit dem Tragen des mehr als hälftigen Erlösrisikos durch die Verkehrsunternehmen erbracht werden können. Öffentliche Dienstleistungsaufträge sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Die Beschaffungsnormen des Art. 5. Abs. 2 ff. der VO zur Beschaffung von Verkehrsleistungen werden somit nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

Neben der Vergabe regelt die VO u. a. die Befugnis zum Erlass allgemeiner Vorschriften, soziale Aspekte wie die Möglichkeit der Anordnung einer Fahrpersonalübernahme, die Vergabe von Unteraufträgen sowie die Veröffentlichung einer

Vorabbekanntmachung vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens.

Als weitere europarechtlich relevante Normen zu beachten sind insbesondere

- die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr bezüglich der Lenkzeiten der Fahrpersonale sowie
- die VO (EG) Nr. 1071/2009 vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers bezüglich der berufsrechtlichen Voraussetzungen für ÖPNV-Unternehmen.

A-2.2 Bundesrechtlicher Rahmen

A-2.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen, u. a. mit Kraftomnibussen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für den Landkreis Limburg-Weilburg Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind bundesrechtlich geregelt.

A-2.2.1.1 Definition ÖPNV

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV. § 2 Abs. 1 HÖPNVG bezieht in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetz sowie mit § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu sehen. In diesen Gesetzen ist eine entsprechende Regelung enthalten.

A-2.2.1.2 Vollständige Barrierefreiheit

Das PBefG gibt in § 8 Abs. 3 vor, dass der „Nahverkehrsplan […] die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen [hat], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret be-

nannt und begründet werden." Die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit ist auch durch andere Gesetze, wie dem Behindertengleichstellungsgesetz (siehe Kapitel A-2.2.3) vorgeschrieben und daher ein übergeordnetes Ziel des Anforderungsprofils (siehe Kapitel C-3.4).

A-2.2.1.3 Ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen

Im PBefG wird in § 8 Abs. 3 der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr" verwendet. Die Aufgabenträger als von den Ländern hierzu benannten Behörden definieren dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung" sowohl in § 1 Abs.1 des Regionalisierungsgesetzes als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

A-2.2.1.4 Veröffentlichungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Selbst wenn für Verkehrsleistungen aus wirtschaftlichen Gründen, d. h. einem Missverhältnis zwischen Kosten und zu erwartenden Erlösen, nicht mit der Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge zu rechnen ist, sollen diese Anträge nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung über die beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu veröffentlichen. Diese soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Ein-

leitung eines Vergabeverfahrens die dort aufgeführten Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht werden kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle über die Anforderungen eines Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines Vergabeverfahrens abschließend vorliegen. Für eine Vorabbekanntmachung benötigt werden gemäß § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards zu Mindestanforderungen der zu erbringenden Leistungen.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, O-Bussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind deren Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass der Antrag auf Genehmigung einer eigenwirtschaftlichen Konzession erbracht werden kann.

A-2.2.1.5 PARALLELVERKEHRE

Um einerseits eine ausreichende Verkehrsbedienung für die Bevölkerung zu gewährleisten und anderseits eine Überversorgung oder eine Kannibalisierung von Erlösen zu vermeiden, sind öffentliche Linienverkehre genehmigungspflichtig. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist die Genehmigung zu versagen, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 PBefG selbst durchzuführen,
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Schon beim Vorliegen eines dieser Ausschlussgründe greift das Mehrfachgenehmigungsverbot. Ob der Verkehr auf einer Relation befriedigend bedient wird,

ergibt sich aus dem mit dem Nahverkehrsplan beschlossenen Anforderungsprofil. Steht ein Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG, kann ebenfalls die Genehmigung versagt werden.

Nicht nur genehmigungsrechtlich, auch im Sinne eines für den Fahrgast übersichtlichen und die Aufgabenträger wirtschaftlichen Verkehrs sind parallele Nahverkehrsangebote zu vermeiden. Damit von einem Parallelverkehr gesprochen werden kann, muss es zu deutlichen Überschneidungen

- der räumlichen Komponente (wie Bedienung derselben Orte),
- der zeitlichen Komponente (Abfahrt innerhalb eines engen Zeitkorridors, ähnliche Reisezeit) und
- der funktionalen Komponente (auf die Bedürfnisse bestimmter Zielgruppen, wie Pendler, zugeschnittene Verkehre)

kommen. Ein Expressbus stellt daher keinen Parallelverkehr dar, wenn er aufgrund der Auslassung von Haltestellen bzw. Orten eine andere Erschließungsfunktion hat und aufgrund der schnelleren Reisezeit die zeitliche Komponente eine andere ist als bei Linien, die alle Haltestellen bedienen.

Andererseits ist eine zu einer Eisenbahnstrecke parallel verlaufende Busverbindung mit Haltestellen näher an der Ortslage nicht als „wesentliche Verbesserung“ zu sehen, wenn über Umsteigeverbindungen Zug/Bus weiterhin kürzere Reisezeiten zu erzielen sind. Im Sinne eines gestuften Angebotskonzeptes sollte sich daher das Busnetz am Eisenbahnnetz orientieren und dieses ergänzen. Lediglich zu Zeiten, wenn das Fahrgastaufkommen für den Zugverkehr zu gering ist bzw. Taktlücken bestehen, sind ergänzende schienenparallele Busverkehre denkbar.

A-2.2.2 REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) - benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß des Sozialstaatsgebots (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

A-2.2.3 BEHINDERTENGLEICHSTELLUNGSGESETZ (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür ist § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG), in dem Verkehrsmittel als barrierefrei definiert werden, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen

Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. § 8 BGG enthält darüber hinaus die Forderung, alle Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten. Diese Forderung befindet sich auch in § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG, wonach im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen sind, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit (gemäß dem PBefG § 8 (3) Satz 3) zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sind Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Der Nahverkehrsplan hat dahingehend auf die Erteilung einer Genehmigung Einfluss, dass der Antrag „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG). Nach § 62 Abs. 2 können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, wenn dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.

A-2.2.4 SAUBERE-FAHRZEUGE-BESCHAFFUNGS-GESETZ

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft.

Durch das Gesetz werden den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern verbindliche Quoten für die Beschaffung von sauberen sowie emissionsfreien leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse vorgegeben. Das Gesetz beinhaltet jedoch auch Ausnahmeregelungen.

Durch die gesetzliche Vorgabe von Mindestquoten soll ein Impuls zur Steigerung der Nachfrage nach sauberen bzw. emissionsarmen und -freien Straßenfahrzeugen durch die öffentliche Hand ausgelöst und sollen die Emissionen im Verkehrsbereich gesenkt werden. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

Der ÖPNV leistet damit einen Beitrag zur Verringerung der CO_2- und Luftschadstoffemissionen und damit auch einen Beitrag zur Erreichung der politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Nachfrage von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum in diesem Sektor beitragen. Die Finanzierung obliegt den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern, soweit nicht im Einzelfall Förderprogramme des Bundes oder eines Bundeslandes aufgelegt werden.

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die konkrete Umsetzung durch das Land Hessen steht jedoch noch aus. Auf Landesebene kann letztlich entschieden wer-

den, ob die Quoten auf Landes- oder Kreisebene einzuhalten sind. Das Gesetz gibt den Ländern ferner die Möglichkeit, mit den Branchenverbänden eine Vereinbarung auf Landesebene (§ 5 Abs. 2 SaubFahrzeugBeschG) oder länderübergreifend (§ 5 Abs. 3 SaubFahrzeugBeschG) abzuschließen. Hessen hat sich der länderübergreifenden Branchenvereinbarung für den ersten Referenzzeitraum vom 02.08.2023 bis zum 31.12.2025 im Busbereich (Klasse M 3) angeschlossen. Die Branchenvereinbarung ist mit Wirkung vom 01.11.2023 in Kraft getreten.

Das Mindestziel für „emissionsarme und -freie" Busse (schwere Nutzfahrzeuge, Fahrzeugklasse M 3) im ÖPNV liegt für den Zeitraum bis Ende 2025 bei 45 % und bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Davon sind 32,5 % durch emissionsfreie Fahrzeuge gem. SaubFahrzeugBeschG zu erfüllen.

A-2.3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

A-2.3.1 Abgrenzung Regionaler und Lokaler Busverkehr

Eine Abgrenzung zwischen regionalen und lokalen Buslinien findet sich in § 2 HÖPNVG. In Abs. 3 und 4 wird unterschieden zwischen öffentliche Personennahverkehr,

- *„der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird"* („Verbundbusverkehr"),
- *„der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist"* („Regionaler Busnahverkehr")
- der zu keinen der genannten Gruppen gehört („lokaler Verkehr").

Der Regionale Nahverkehrsplan des RMV[1] nennt Kriterien für die Zuordnung von Linien ins regionale Liniennetz, führt deren Ausprägung aber nicht weiter aus:

- zentralörtliche Verbindungsfunktion,
- Verknüpfungsfunktion mit dem SPNV,
- Schienenersatz-/Schienenergänzungsfunktion,
- Linienlänge,
- Fahrtlänge der Reisenden,
- Anteil Ausbildungsverkehre sowie
- Anzahl betroffener Aufgabenträgerorganisationen.

A-2.3.2 Aufgabenträger des ÖPNV

Die Aufgabenträger nehmen gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr. An Verkehrsverbünden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbünde an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören und hat von dieser Befugnis Gebrauch gemacht.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrs-organisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

[1] Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH (2021): Regionaler Nahverkehrsplan des RMV. S.89

Die Verbünde und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträger-organisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbünde gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.

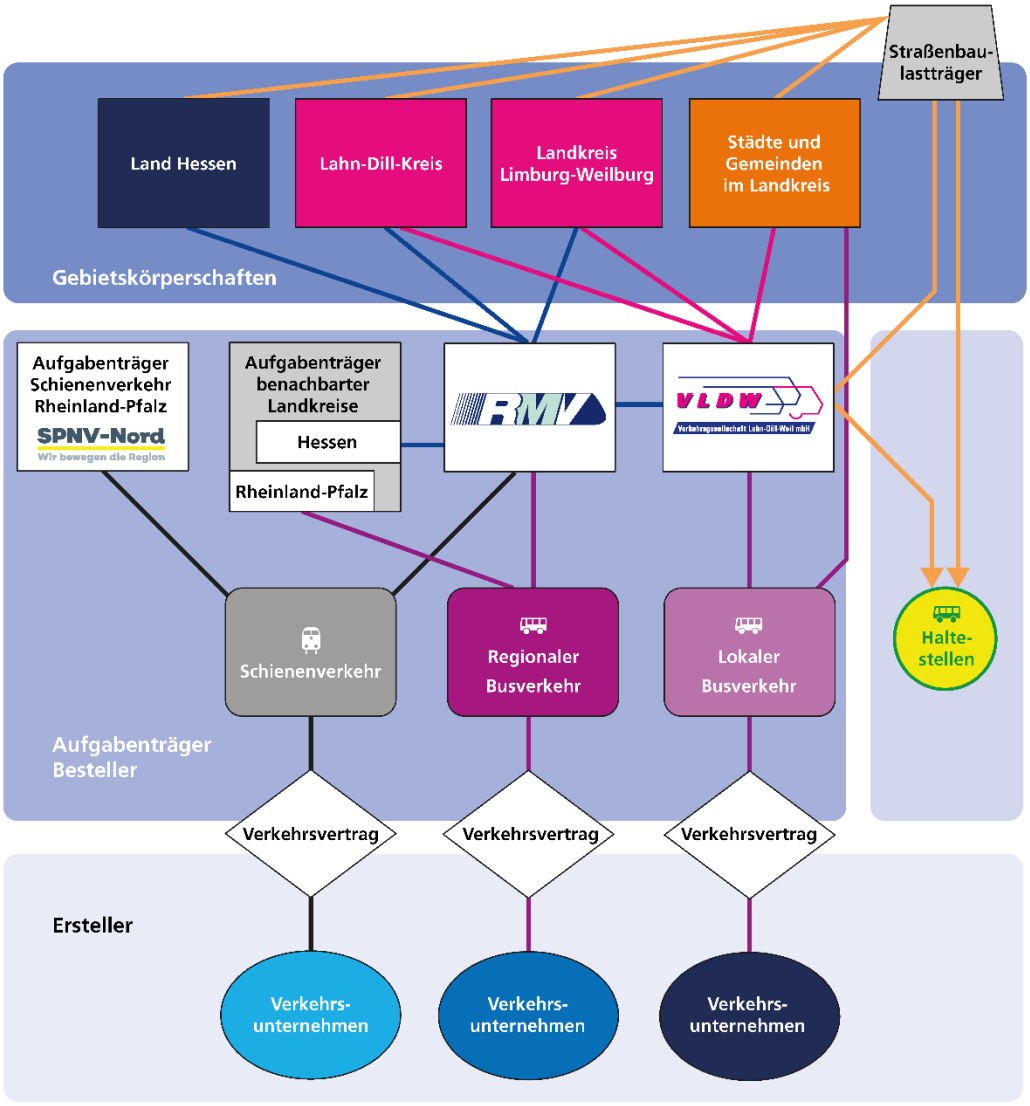


Abbildung A-2-1:Organigramm für Verkehrsangebot und Haltestellen im Gebiet der VLDW

[Grafik: IGDB]

B. Bestandsaufnahme

B-1 Raum- und Verwaltungsstruktur

B-1.1 Lage im Raum

Der Landkreis Limburg-Weilburg liegt in Mittelhessen und gehört zum Regierungsbezirk Gießen. Das Gebiet erstreckt sich vom Westerwald im Nordwesten bis zum Taunus im Südosten. Dazwischen liegt das Limburger Becken und das Weilburger Lahntal. Der Flusslauf der Lahn prägt diese Landschaft. Er beeinflusst auch die Lage von Siedlungen und Verkehrswegen. Die Fläche des Landkreises Limburg-Weilburg umfasst eine Fläche von ca. 738 km². Davon sind ca. 75 km² als Siedlungsflächen und ca. 58 km² als Verkehrsflächen genutzt.

Der Landkreis Limburg-Weilburg grenzt im

- Nordosten an den Lahn-Dill-Kreis
- Osten an den Hochtaunuskreis
- Süden an den Rheingau-Taunus-Kreis
- Westen an Rhein-Lahn-Kreis (Rheinland-Pfalz)
- Nordwesten an den Westerwaldkreis (Rheinland-Pfalz)

B-1.2 VERWALTUNGSTECHNISCHE GLIEDERUNG

B-1.2.1 POLITISCHE GLIEDERUNG

Der Landkreis Limburg-Weilburg gliedert sich in 19 Städte und Gemeinden auf.

Bezeichnung	Stadt / Gemeinde	Gemeindekennziffer	Zentralörtliche Funktion
Beselich	Gemeinde	06533001	Grundzentrum
Brechen	Gemeinde	06533002	Grundzentrum
Bad Camberg	Stadt	06533003	Grundzentrum
Dornburg	Gemeinde	06533004	Grundzentrum
Elbtal	Gemeinde	06533005	Grundzentrum
Elz (Westerwald)	Gemeinde	06533006	Grundzentrum
Hadamar	Stadt	06533007	Grundzentrum
Hünfelden	Gemeinde	06533008	Grundzentrum
Limburg an der Lahn	Kreisstadt	06533009	Mittelzentren PLUS im Verdichtungsraum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
Löhnberg	Gemeinde	06533010	Grundzentrum
Mengerskirchen, Marktflecken	Gemeinde	06533011	Grundzentrum
Merenberg, Marktflecken	Gemeinde	06533012	Grundzentrum
Runkel	Stadt	06533013	Grundzentrum
Selters (Taunus)	Gemeinde	06533014	Grundzentrum
Villmar, Marktflecken	Gemeinde	06533015	Grundzentrum
Waldbrunn (Westerwald)	Gemeinde	06533016	Grundzentrum
Weilburg	Stadt	06533017	Mittelzentren PLUS im Ländlichen Raum
Weilmünster, Marktflecken	Gemeinde	06533018	Grundzentrum
Weinbach	Gemeinde	06533019	Grundzentrum

Tabelle B-1-1 Städte und Gemeinden im Kreis Limburg-Weilburg; 2022

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt; zentralörtliche Funktion: Regionalplan Mittelhessen Entwurf 09/2021, S. 22ff]

B-1.2.2 STRUKTURRÄUME

Zur Definition von Planungszielen unterscheiden der Landesentwicklungsplan und der Regionalplan Mittelhessen Verdichtungsräume und ländliche Räume. Einstufungskriterien sind u. a. die Bevölkerungsdichte und die Siedlungsstruktur.

- **Verdichtungsräume** sind Gebiete mit *„herausgehobener Bedeutung für die Region Mittelhessen"* (REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, S. 19). Sie werden differenziert in
  - „**Hochverdichtete Räume**" - Räume mit einer Einwohner-Arbeitsplatzdichte über 700 (im Landkreis Limburg-Weilburg ist die Stadt Limburg ein derartiges Gebiet) und in
  - „**Verdichtete Räume**" - Räume mit einer Einwohner-Arbeitsplatzdichte zwischen >300 und 700 (dazu gehören Bad Camberg, Brechen, Elz, Hadamar und Selters).
    In Verdichtungsräumen soll gemäß Regionalplan die polyzentrale Siedlungsstruktur erhalten und weiterentwickelt werden. Dabei sind die Entwicklungsachsen zu berücksichtigen. Bei Ausweisung von *„Vorranggebiete Siedlung"* und *„Vorranggebieten Industrie und Gewerbe"* soll ein leistungsfähiger Verkehrsanschluss, „insbesondere eine gute Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV), vorzugsweise an den schienengebundenen Verkehr, vorgesehen werden." (REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, Grundsatz 4.1-2, S. 19).
- **Ländliche Räume** weisen eine geringere Arbeitsplatzdichte als Verdichtungsräume auf. Unterschieden werden sie in
  - „**ländliche Räume mit Verdichtungsansätzen**" - Räume mit Einwohner-Arbeitsplatzdichte zwischen 150 bis 300 (im Landkreis Limburg-Weilburg sind dies die Gemeinden Beselich, Dornburg, Elbtal, Hünfelden, Löhnberg, Mengerskirchen, Merenberg, Villmar, Waldbrunn und Weilburg) und in
  - „**dünn besiedelte ländliche Räume**" - Räume mit Einwohner-Arbeitsplatzdichte unter 150 (zu diesem Strukturraumtyp gehören Weinbach und Weilmünster). Bezüglich des Verkehrs gilt in ländlichen Räumen folgende Leitvorstellung: *„Der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr soll durch eine angemessene, flächendeckende ÖPNV-Bedienung sowie durch ein flächendeckendes Radwegenetz entgegengewirkt werden."* (REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, Grundsatz 4.1-4, S. 20).

B-1.2.3 ENTWICKLUNGSACHSEN

Die Entwicklungsachsen definieren Korridore entlang leistungsfähiger Verkehrsachsen, in denen sich die Siedlungs- und Gewerbeentwicklung konzentrieren soll. Durch die Bündelung von Verkehr und Siedlungsentwicklung sollen Freiräume gesichert und Zersiedlung vermieden werden. Gleichzeitig begünstigt die Konzentration von Wohnen und Arbeiten die *„Auslastung und die Organisation des Schienenverkehrs bzw. des ÖPNV"* (REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, S. 21).

Im Bereich des Landkreises Limburg-Weilburg verlaufen die

- **Überregionalen Entwicklungsachsen** gemäß Landesentwicklungsplan entlang der Eisenbahnstrecken Lahntalbahn (Bahnhöfe im Kreisgebiet: Limburg – Löhnberg) und Taunusstrecke (Limburg – Bad Camberg), die
- **Regionalen Entwicklungsachsen** gemäß Regionalplan Mittelhessen im Bereich der Eisenbahnstrecken Oberwesterwaldbahn (Limburg – Wilsenroth) und Unterwesterwaldbahn (Limburg – Elz Süd).

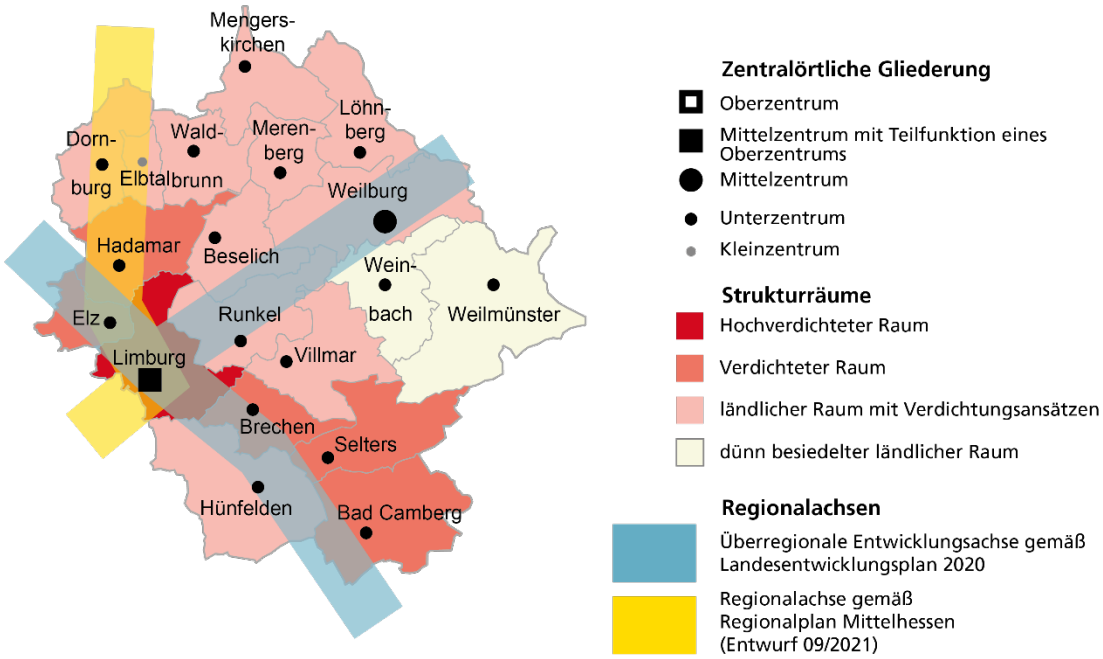


Abbildung B-1-1: Zentralörtliche Gliederung, Strukturräume und Regionalachsen im Landkreis Limburg-Weilburg

[Eigene Darstellung nach Regionalplan Mittelhessen Entwurf 09/2021]

B-1.2.4 ZENTRALE ORTE

Um die Versorgung der Bevölkerung im gesamten Raum in zumutbarer Entfernung zu gewährleisten, gliedert das System der zentralen Orte Städte und Gemeinden nach funktionalen Aspekten. Je nach Spezialisierung der Versorgungsfunktionen erfolgt eine Einteilung in Ober-, Mittel- und Grundzentrum – wobei Ortsteile des Grundzentrums in Unter- und Kleinzentren differenziert werden können. Diese Einteilung bestimmt, welche wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Funktionen zur Erhaltung der Daseinsvorsorge eine Stadt oder Gemeinde vorhalten soll. Da zentrale Orte höherer Ordnung zugleich auch Versorgungsaufgaben zu erfüllen haben, für die in nachrangigen zentralen Orten ggf. nicht genügend Nachfrage besteht, sind die mit dem System der zentralen Orte einhergehenden funktionalen Verflechtungen auch bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. So ist die Erreichbarkeit der nächstgelegenen höherwertigen Zentren mit dem ÖPNV zu gewährleisten, damit die dortigen Einkaufs-, Bildungs-, Freizeit- oder Gesundheitseinrichtungen in Anspruch genommen werden können. Die Festlegung der zentralen Orte erfolgt im Landesentwicklungsplan und wurde im Regionalplan Mittelhessen übernommen.

- **Oberzentren** sind u. a. durch das Vorhandensein von Einrichtungen für Kultur und Bildung (Hochschulen, Zentralbibliothek, überregional bedeutsame Museen, Kongresshalle); Gesundheit, Soziales und Sport (Krankenhaus der Maximalversorgung, überregional bedeutsame Sportstätten); dem Sitz von Behörden der höheren oder mittleren Verwaltungsebene (Gerichte höherer mittlerer Instanz) sowie einer herausragenden verkehrlichen Bedeutung (ICE/IC-Haltepunkt, innerstädtisches öffentliches Verkehrsnetz) geprägt (REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, S.23).
  Im Landkreis Limburg-Weilburg erfüllt Limburg diese Funktion in Teilbereichen. Angrenzende Oberzentren im Radius von ca. 1 Stunde Fahrzeit sind Wetzlar, Gießen, Marburg, Frankfurt und Wiesbaden.
- **Mittelzentren** weisen Einrichtungen auf, die zur Deckung des periodischen Bedarfs benötigt werden. Sie sind gekennzeichnet durch das Vorhandensein von Bildungseinrichtungen zur Studien- und Berufsqualifikation, Facharztpraxen und Krankenhaus, sozialen Beratungsstellen, überregional bedeutsamen Sportstätten und Behörden der unteren Verwaltungsebene. Verkehrlich sollten sie zudem einen Haltepunkt des schienengebundenen Regionalverkehrs mit Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV sowie ein Stadtbussystem aufweisen.
  Im Regionalplan Mittelhessen ist Limburg als „Mittelzentren PLUS im Verdichtungsraum“ mit Teilfunktionen eines Oberzentrums und Weilburg als „Mittelzentren PLUS im Ländlichen Raum“ ausgewiesen.
- In den zentralen Ortsteilen der **Grundzentren** finden sich Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs und der ärztlichen Grundversorgung. Schulisch sollten alle Bildungsgänge der Mittelstufe angeboten werden. Kommunen, die mehr als 3000 Einwohner haben und über mindestens 2 Einrichtungen mit überörtlicher Bedeutung verfügen, sind zusätzlich als

Unterzentrum eingeordnet. Grundzentren, die nur die Grundversorgung für ihr Gemeindegebiet aufweisen, werden als Kleinzentrum bezeichnet. Im Landkreis Limburg-Weilburg haben folgende Städte und Gemeinden mit ihren zentralen Ortsteilen die Funktionen eines Grundzentrums:

Grundzentrum	Zentraler Ortsteil	Unter- / Kleinzentrum
Beselich	Obertiefenbach	Unterzentrum
Brechen	Niederbrechen	Unterzentrum
Bad Camberg	Camberg	Unterzentrum
Dornburg	Frickhofen	Unterzentrum
Elbtal	Dorchheim	Kleinzentrum
Elz	Elz	Unterzentrum
Hadamar	Hadamar	Unterzentrum
Hünfelden	Kirberg, Dauborn	Unterzentrum
Löhnberg	Löhnberg	Unterzentrum
Mengerskirchen	Mengerskirchen	Unterzentrum
Merenberg	Merenberg	Unterzentrum
Runkel	Runkel	Unterzentrum
Selters (Taunus)	Niederselters	Unterzentrum
Villmar	Villmar	Unterzentrum
Waldbrunn (Westerwald)	Ellar, Fussingen	Unterzentrum
Weilmünster	Weilmünster	Unterzentrum
Weinbach	Weinbach	Unterzentrum

Tabelle B-1-2: Grundzentren im Landkreis Limburg-Weilburg

[Quelle: REGIONALPLAN MITTELHESSEN Entwurf 09/2021, S. 26]

B-2 Bevölkerungsstruktur im Landkreis Limburg-Weilburg

B-2.1 Bevölkerungsstand

Im Landkreis Limburg-Weilburg lebten am Stichtag 31.12.2021 rund 172.800 Menschen. Aufgrund der unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten, wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung sowie der damit verbundenen unterschiedlich guten Verkehrsanbindung siedeln sich in einigen Gebieten mehr Menschen an als in anderen. Dadurch ergeben sich deutliche Unterschiede in der Bevölkerungsdichte.

Bezeichnung	Fläche in km²	Einwohner gesamt	Einwohner pro km²
Beselich	31,54	5.717	181,28
Brechen	24,86	6.428	258,55
Bad Camberg, Stadt	54,60	14.158	259,29
Dornburg	33,23	8.567	257,82
Elbtal	11,11	2.394	215,43
Elz (Westerwald)	16,86	7.896	468,29
Hadamar, Stadt	40,99	12.836	313,18
Hünfelden	62,69	9.717	155,00
Limburg, Kreisstadt	45,16	35.783	792,34
Löhnberg	33,84	4.616	136,41
Mengerskirchen	30,82	5.650	183,34
Merenberg	23,09	3.200	138,56
Runkel, Stadt	43,71	9.427	215,67
Selters (Taunus)	40,47	7.886	194,88
Villmar	43,10	6.699	155,43
Waldbrunn (Westerwald)	29,77	5.784	194,30
Weilburg, Stadt	57,51	12.939	224,98
Weilmünster	77,42	8.787	113,50
Weinbach	37,67	4.275	113,48
Kreis Limburg-Weilburg	**738,44**	**172.759**	**233,95**

Tabelle B-2-1: Bevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg nach Kommunen (Stand 31.12.2021)

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt]

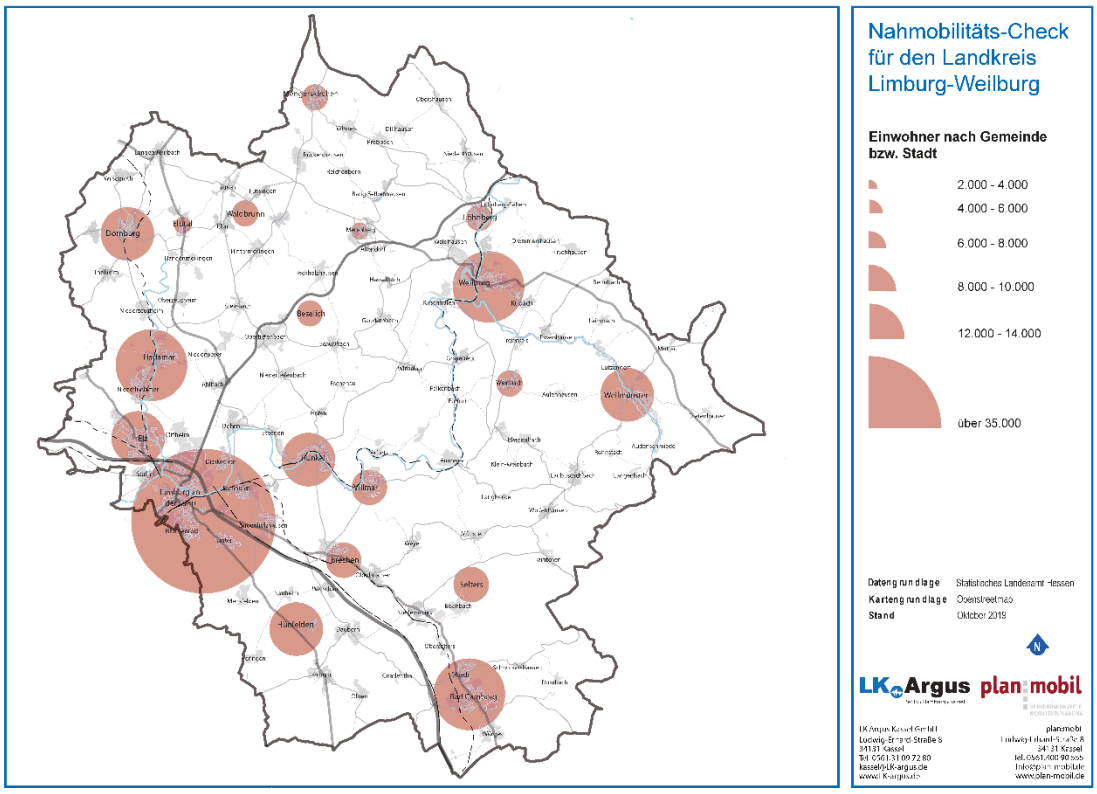


Abbildung B-2-1: Einwohner nach Gemeinde bzw. Stadt (Stand: Oktober 2019)

[Quelle: Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr, September 2020; S. 19]

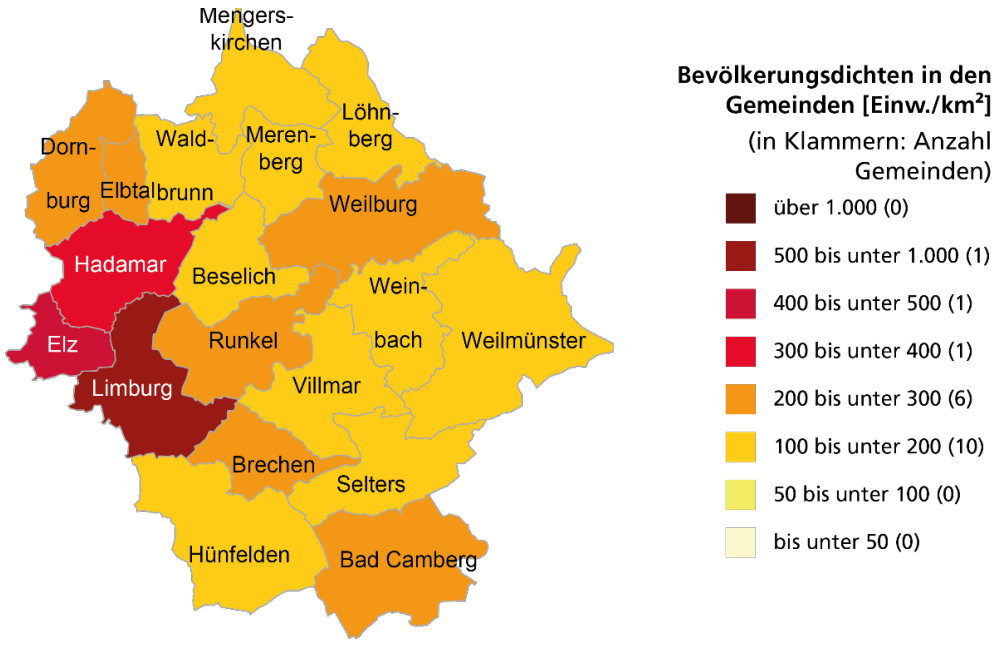


Abbildung B-2-2: Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Quadratkilometer) nach Städten und Gemeinden zum 31.12.2021

[Eigene Darstellung, Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden 2022]

B-2.2 ALTERSSTRUKTUR

Das Lebensalter ist ein grober Indikator für die Lebensphase, in der sich ein Mensch befindet. Die Altersverteilung gibt so Anhaltspunkte für die Potentiale im Schul- und Ausbildungsverkehr, im Berufsverkehr sowie im Freizeit- und Besorgungsverkehr. Die Verteilung der Altersgruppen im Landkreis ist aus Abbildung B-2-3 ersichtlich. Die Altersgruppe bis unter 16 Jahren hat in den Kommunen des Landkreises einen Anteil zwischen 12 und 16 %. Jugendliche zwischen 16 bis 24 Jahren machen einen Anteil zwischen 8 % und 10 % aus. Mit 21 bis 27 % stellt die Altersgruppe 25 bis 45 Jahre etwa ein Viertel der Bevölkerung. Die bevölkerungsreichste Altersgruppe ist die Gruppe der 46 bis 66-Jährigen. Sie hat einen Anteil zwischen 30 und 35 %. Der Anteil der Bevölkerung im Alter über 66 Jahre liegt zwischen 17 und 23 %.

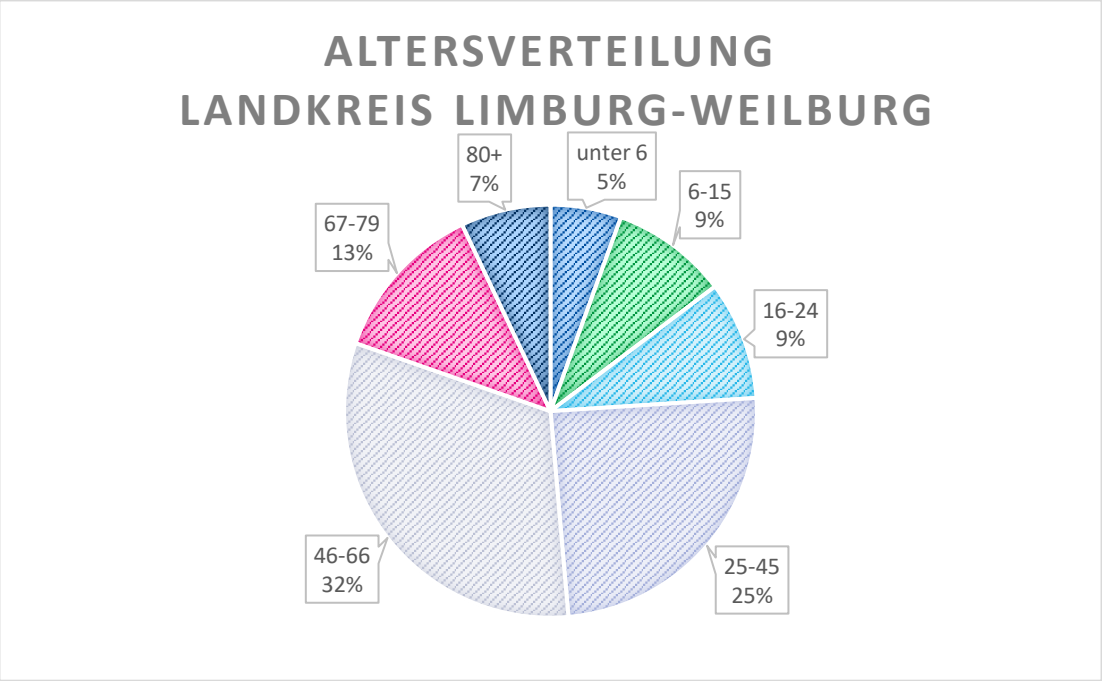


Abbildung B-2-3: *Altersverteilung im Landkreis Limburg-Weilburg in Prozent (Stand: 31.12.2021)*

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt, eigene Berechnung]

Im Vergleich zum Durchschnitt des Landkreises haben die Gemeinden Beselich und Hadamar eine etwas jüngere Bevölkerung (siehe ➔**Anlage B-1**). In Weinbach liegt der Bevölkerungsanteil der über 66-Jährigen 3 % über dem Durchschnitt. Für die Zukunft ist mit einem Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung zu rechnen. Die Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2040 rechnet mit einem Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung im Landkreis von 44,7 Jahren im Jahr 2018 auf 50,2 im Jahr 2040.

Der Bevölkerungsanteil, der über 65-Jährigen stiege dann von 21,4 % auf 34,2 %, während der Anteil der 20 bis unter 65-Jährigen um 10,1 % und der unter 20-Jährigen um 2,6 % zurückgehen würde.

B-2.3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

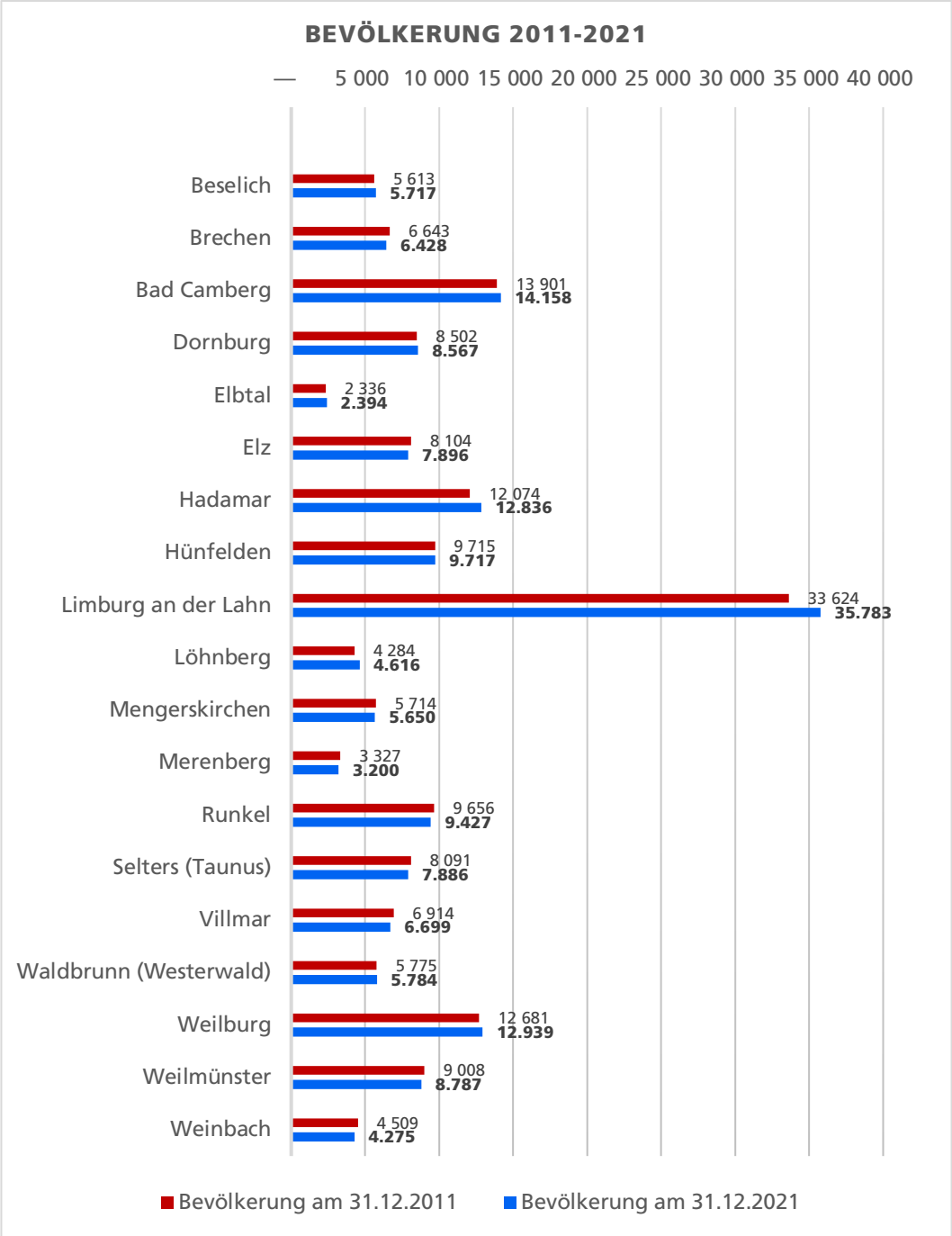


Abbildung B-2-4: Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Limburg-Weilburg zum 31.12.2011 und 31.12.2021

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt]

Im Vergleich zum vorherigen Nahverkehrsplan blieben die Einwohnerzahlen im Landkreis Limburg-Weilburg insgesamt mit einer Steigerung von 1,34 % zwischen 2011 und 2021 nahezu konstant. Ein Anstieg der Bevölkerung konnte die Kreisstadt Limburg verzeichnen. Im Vergleich zu 2011 stieg die Einwohnerzahl um rund 2000 Menschen bzw. 6,42 %. In Hadamar nahm die Bevölkerung um

rund 760 Personen zu, was einem Anstieg von 6,31 % entspricht. In Löhnberg führte die Erhöhung der Einwohnerzahl um rund 330 Personen zu einem Anstieg von 7,75 %.

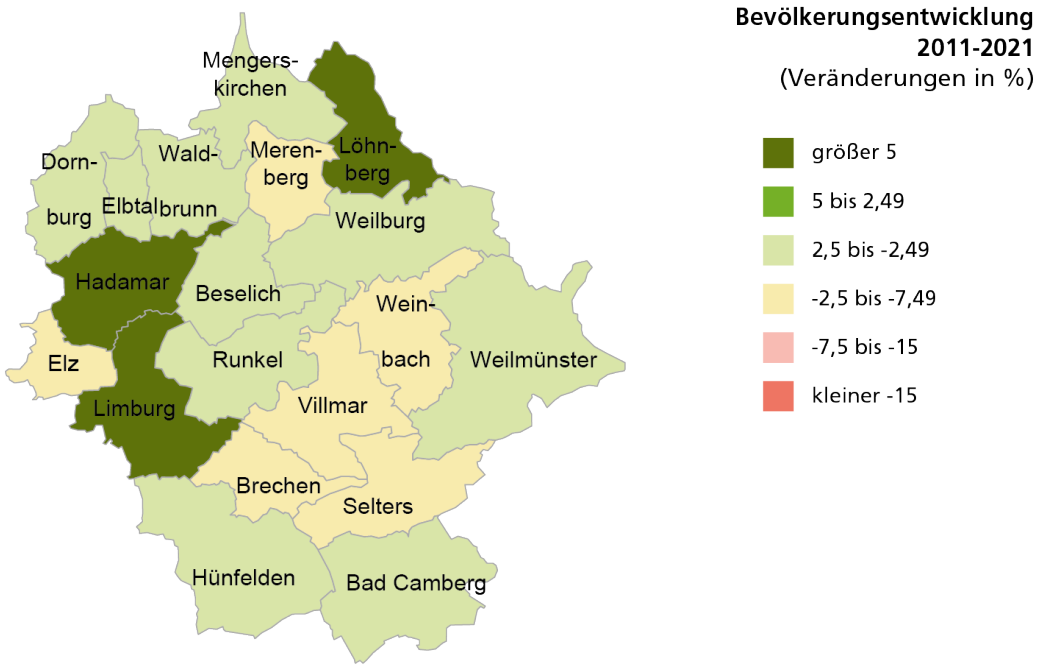


Abbildung B-2-5: Bevölkerungsentwicklung zwischen 31.12.2011 und 31.12.2021

[Datenbasis: Hessisches Statistisches Landesamt, eigene Berechnung]

Die Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2040 geht von einer Abnahme der Bevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg um 13,8 % im Zeitraum zwischen 2018 und 2040 aus. Diese Abnahme ist in erster Linie durch einen unausgeglichenen Saldo der natürlichen Bevölkerungsbewegungen, also einem Ungleichgewicht zwischen Geburten und Sterbefällen begründet. Nur ein kleiner Teil der Abnahme ist durch eine größere Zahl von Fortzügen als von Zuzügen begründet. Auf die Laufzeit des Nahverkehrsplan umgerechnet ist der prognostizierte Bevölkerungsrückgang aber so gering, dass er vernachlässigbar ist. Dies auch deshalb, weil mit der Bevölkerungsentwicklung keine Aussagen zur zukünftigen Verkehrsmittelnutzung (Modal-Split) verbunden sind.

B-3 SIEDLUNGSSTRUKTUR UND DEREN ENTWICKLUNG

B-3.1 SIEDLUNGSSTRUKTUR

Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte stehen in Wechselwirkung zueinander. Je mehr Menschen im Einzugsbereich einer Haltestelle wohnen, desto höher ist die potenzielle Nachfrage und rechtfertigt ein gutes Fahrtenangebot. In dünn und dispers besiedelten Gebieten ist das Fahrgastpotenzial niedriger und damit auch die Haltestellendichte geringer. Zur Haltestelle müssen daher weitere Wege zurückgelegt werden. Die Siedlungsstruktur beeinflusst somit wesentlich die Attraktivität und Nutzung des ÖPNV.

Laut Hessischer Gemeindestatistik[2] sind 10,2 % der Fläche des Landkreises Limburg-Weilburg als Siedlungsfläche genutzt. Einfamilienhäuser dominieren mit durchschnittlich 70 % die Bebauung der Gemeinden (siehe Tabelle B-3-1). Der Anteil der Wohngebäude mit 3 oder mehr Wohnungen liegt meist unter 10 %. Nur in Bad Camberg (12 %), Elz (11 %), Limburg (18 %) und Weilburg (10 %) ist der Anteil von Mehrfamilienhäusern etwas höher. In den genannten Städten konzentriert sich die dichtere Bebauung auf die Innen- bzw. Kernstadt.

B-3.2 NEUBAUGEBIETE

Im Regionalplan Mittelhessen wird der Wohnungsbedarf des Landkreises Limburg-Weilburg auf 4.785 Wohneinheiten bis 2035 prognostiziert. Der größte Bedarf besteht in Limburg (1.224 WE) und in Weilburg (426 WE). Der Wohnungsbedarf der einzelnen Gemeinden ist in Tabelle B-3-1 aufgeführt.

Die Siedlungstätigkeit ist gemäß dem Raumordnungsgesetz räumlich zu konzentrieren und vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte auszurichten. Der Regionalplan Mittelhessen sieht daher die Siedlungsentwicklung vorwiegend im Bestand vor („Vorranggebiete Siedlung Bestand"). Für Maßnahmen, die nicht im Bestand realisiert werden können, wurden in Abstimmung mit den Kommunen Flächen als „Vorranggebiete Siedlung Planung" ausgewiesen. Da es sich hierbei in der Regel um größere Flächen (3-5 Hektar) handelt, gehört die Verkehrsanbindung (insbesondere die Nähe zu einem Bahnhalt) zu den wichtigen Kriterien für eine Ausweisung. Da die Flächenausweisungen im Regionalplan auf einen längeren Realisierungszeitraum ausgerichtet sind, kommen für den Nahverkehrsplan nur diejenigen Maßnahmen in Betracht, deren Umsetzung in den nächsten 5 Jahren geplant sind. Einen Überblick über geplante bzw. im Bau befindliche Wohnungsbaumaßnahmen gibt Tabelle B-3-2.

[2] Hessisches Statistisches Landesamt (2021): Hessische Gemeindestatistik – 42.Ausgabe. Wiesbaden.

Gemeinde	Anteil Bestandsgebäude mit			Flächen-wirksamer Wohnungs-bedarf (in WE) 01.01.2018 bis 31.12.2035	Dichte-wert LEP 2020	maximaler Wohnsied-lungsflä-chen-bedarf (in ha) 01.01.2018 bis 31.12.2035
	1 WE	2 WE	3+ WE			
Beselich	73 %	20 %	7 %	148	20	7
Brechen	67 %	26 %	7 %	176	23	8
Bad Camberg, Stadt	66 %	21 %	12 %	369	23	16
Dornburg	73 %	21 %	6 %	212	20	11
Elbtal	75 %	20 %	5 %	55	20	*5**
Elz (Wester-wald)	67 %	22 %	11 %	222	23	10
Hadamar, Stadt	69 %	21 %	10 %	338	23	15
Hünfelden	75 %	19 %	6 %	250	20	13
Limburg, Kreisstadt	62 %	20 %	18 %	1.224	30	45*
Löhnberg	73 %	22 %	5 %	115	20	6
Mengerskirchen	76 %	19 %	5 %	131	20	7
Merenberg	73 %	22 %	6 %	75	20	*5**
Runkel, Stadt	69 %	24 %	7 %	254	20	13
Selters (Taunus)	71 %	23 %	7 %	196	23	9
Villmar	73 %	22 %	5 %	168	20	8
Waldbrunn (Westerwald)	72 %	20 %	8 %	130	20	7
Weilburg, Stadt	69 %	21 %	10 %	426	20	21
Weilmünster	72 %	21 %	7 %	198	20	10
Weinbach	74 %	23 %	3 %	98	20	5
Limburg-Weil-burg gesamt	70 %	21 %	9 %	4.785		217

Tabelle B-3-1: Verteilung Einfamilien-/Mehrfamilienhäuser (2020) und Wohnungsbedarf nach Regionalplan Mittelhessen (Entwurf)

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Neubaugebiets	Bauplätze (ca.)
Bad Camberg	Dombach	Im Beckert	10
	Bad Camberg	Am Sträßchen	41 + 4 MFH
	Schwickershausen	In der Hohl	ca. 27
	Oberselters	Im Geisenstück	24
	Würges	Kachel	45
Beselich	Obertiefenbach	In dem Eichweg II / Hinter der Hauptstraße	22 + seniorengerechtes Wohnen + Mischgebiet
	Schupbach	Burggraben IV	18
Brechen	Oberbrechen	Mergel	31+ seniorengerechtes Wohnen + Mischgebiet
Dornburg	Frickhofen	Wohnpark Dornburg	k. A.
	Dorndorf	Auf den Steinen II	k. A.
	Wilsenroth	Römergraben	k. A.
Elbtal	Heuchelheim	Schulwald	n. n.
Elz (Westerwald)	Elz	Hinter dem Entenpfuhl	k.A.
	Malmeneich	Über der Obererbacher Straße	k.A.
Hadamar	k. A.	k. A.	k. A.
Hünfelden	Dauborn	Dauborner Höhe	41
	Dauborn	Dauborner Höhe	30
	Dauborn	Schwarzwaldstraße	8
	Mensfelden	Diezer Weg	20
	Mensfelden	Lange Gärten	5
	Heringen	Am Kirberger Weg	15
Limburg a. d. Lahn	Ahlbach	Im Mergel	k. A.
	Lindenholzhausen	Auf dem Oberfeld	k. A.
	Linter	Am Kirberger Weg	k. A.
	Innenstadt	Blumenrod V. + VI. BA	k. A.
	Offheim	Unterm Staffeler Weg	k. A.
Löhnberg	Löhnberg	Taunusblick II.BA (2)	40
Mengerskirchen	k. A.	k. A.	k. A.
Merenberg	Merenberg	Im Ohlenstück	n. n.
	Reichenborn	Vor der Strutwiese	n. n.
Runkel	Dehrn	Bei den Bäumen	40 + MFH
Selters (Taunus)	Haintchen	k. A.	bis 12
	Niederselters	k. A.	bis 20
Villmar	Villmar	Lamboiswies	47+ 16 in Mischgebiet

Waldbrunn (Westerwald)	Fussingen	Hinter dem Dorf 2	19 + Seniorengerech-tes Wohnen
Gemeinde/Stadt	**Ortsteil**	**Name des Neubaugebiets**	**Bauplätze (ca.)**
Waldbrunn (Westerwald)	Lahr	Breitwiese	43
	Hausen	Hinter der Schulstraße	14
Weilburg	Hirschhausen	Zur Steinkaut	11
	Waldhausen	Im Weidenfeld	15
	Kubach	Am Nussbaum	10
	Kubach	Europaring	25
	Odersbach	n. n.	10
Weilmünster	Wolfenhausen	Limburger Weg	26
	Dietenhausen	Lindenstraße	16
	Weilmünster	Feldbergstraße	20
Weinbach	k. A.	k. A.	k. A.

Tabelle B-3-2: Neubaugebiete im Bau bzw. in der Planung (MFH = Mehrfamilienhäuser)

[Eigene Zusammenstellung, Quelle: Abfrage bei den Gemeinden]

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Neubaugebiets	Bauplätze (ca.)	Jahr des Bezugs	Anzahl Einwohner (ca.)
Bad Camberg	Dombach	Im Beckert	12	laufend	21
	Bad Camberg	Am Sträßchen	45 + 2 Mehrfamilienhäuser	Bebauung ab Ende 2022	285
	Schwickershausen	In der Hohl	n. n.	n. n.	n. n.
	Oberselters	Im Geisenstück	n. n.	n. n.	n. n.
	Würges	Kachel	n. n.	n. n.	n. n.
Beselich	Obertiefenbach	In dem Eichweg II / Hinter der Hauptstraße	22 + seniorengerechtes Wohnen + Mischgebiet mit Riegelbebauung	Veräußerung seit 2020	n. n.
	Schupbach	Burggraben IV	18	Veräußerung Mitte 2023	n. n.
Brechen	Oberbrechen	Mergel	In Planung	In Planung	n. n.
Dornburg	Frickhofen	Wohnpark Dornburg	k. A.	2022 ff	170
	Dorndorf	Auf den Steinen II	k. A.	2025 ff	70
	Wilsenroth	Römergraben	k. A.	2022 ff	35
Elbtal	Heuchelheim	Schulwald	n. n.	n. n.	35
Elz (Westerwald)	nichts geplant				
Hadamar	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Neubaugebiets	Bauplätze (ca.)	Jahr des Bezugs	Anzahl Einwohner (ca.)
Hünfelden	Dauborn	Dauborner Höhe	41	2022/2023	103
	Dauborn	Dauborner Höhe	30	2023/2024	75
	Dauborn	Schwarzwaldstraße	8	2022/23	28
	Mensfelden	Diezer Weg	20	2023/24	70
	Mensfelden	Lange Gärten	5	2022/23	18
	Heringen	Am Kirberger Weg	15	2023	53
Limburg a. d. Lahn	Ahlbach	Im Mergel	k. A.	2023/24	140
	Lindenholzhausen	Auf dem Oberfeld	k. A.	2023	15
	Linter	Am Kirberger Weg	k. A.	2024/25	350
	Innenstadt	Blumenrod V. + VI. BA	k. A.	2025/26	600
	Offheim	Unterm Staffeler Weg	k. A.	2024/25	200
Löhnberg	Löhnberg	Taunusblick II.BA (2)	40	2023/24	200
Mengerskirchen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Merenberg	Merenberg	Im Ohlenstück	n. n.	2022 - 2025	200
	Reichenborn	Vor der Strutwiese	n. n.	2022 - 2025	30
Runkel	Dehrn	Bei den Bäumen	40 + Geschosswohnungsbau	Baubeginn 2023	k. A.
Selters (Taunus)	Haintchen	k. A.	bis 12	Umsetzung 2023	20-30
	Niederselters	k. A.	bis 20	n. n.	25-40
Villmar	Villmar	Lamboiswies	47+ 16 in Mischgebiet	2024	k. A.

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Neubaugebiets	Bauplätze (ca.)	Jahr des Bezugs	Anzahl Einwohner (ca.)
Waldbrunn (Westerwald)	Fussingen	Hinter dem Dorf 2	19 + Seniorengerechtes Wohnen	Baubeginn 2021	k. A.
	Lahr	Breitwiese	43	k. A.	k. A.
	Hausen	Hinter der Schulstraße	14	k. A.	k. A.
Weilburg	Hirschhausen	Zur Steinkaut	11	realisiert	33
	Waldhausen	Im Weidenfeld	15	realisiert	45
	Kubach	Am Nussbaum	10	realisiert	30
	Kubach	Europaring	25	realisiert	75
	Odersbach	n. n.	10	n. n.	30
Weilmünster	Wolfenhausen	Limburger Weg	26	2024	k. A.
	Dietenhausen	Lindenstraße	16	2027	k. A.
	Weilmünster	Feldbergstraße	20	2027	k. A.
Weinbach	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Tabelle B-3-3: Geplante oder in Realisierung befindliche neue Wohnbebauung (Stand: 2022)

[Eigene Erhebung]

B-3.3 ARBEITSSTANDORTE

Wie für neue Siedlungsgebiete gilt auch für Gewerbegebiete die Maxime „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Gemäß Regionalplan Mittelhessen sind gewerbliche Nutzungen vorrangig in „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe Bestand“ zu realisieren. Für den endogenen Bedarf, also Gewerbe dessen Dienstleistung und Produktion auf die Versorgung der Gemeinde bzw. deren näheres Umland ausgerichtet ist, sieht der Regionalplan einen Bedarf, der je Gemeinde, zwischen 0 und 11 Hektar liegt. Lediglich in Limburg ist der Bedarf mit 44 Hektar wesentlich höher. Der exogene Bedarf, also Gewerbeflächen für überregional agierende Unternehmen, soll sich auf den Potentialraum Limburg/Bad Camberg (Bad Camberg, Elz, Hadamar, Limburg, Runkel und Weilburg) konzentrieren.

Gemeinde/Stadt	Ortsteil	Name des Gewerbegebiets	Jahr der Ansiedlung neuer Firmen	Anzahl Beschäftigte (ca.)
Bad Camberg	Bad Camberg	Erweiterung bestehendes Gewerbegebiet 9	k. A.	k. A.
	Bad Camberg	evtl. neues Gewerbegebiet 10	k. A.	k. A.
Beselich	Beselich	Erweiterung Investmentzentrum B49	frühestens 2024	k. A.
Brechen	Nieder- /Oberbre-chen	Barmbach	2024/2025	150
Dornburg	nichts geplant			
Elbtal	nichts geplant			
Elz (Westerwald)	--	Obere Heide (ehem. Bundeswehrdepot an der Landes-grenze östlich von Görgeshausen)	k.A	k.A.
Hadamar	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Hünfelden	Kirberg	k. A.	2023/24	130
Limburg a. d. Lahn	Ahlbach	Im Mergel	2023/24	800
	Dietkirchen	Auf der Heide	2023/24	100
	Offheim	Nördlich der Kapellenstraße	2027/28	1500
	Eschofen	Dienstleistungsbereich am ICE-Bf Limburg Süd, Teil C	ab 2027	600
Löhnberg	Löhnberg	Erweiterung Güldenstadt	2022/23	50
Mengerskirchen	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Merenberg	Merenberg	Erweiterung	2024	100
Runkel	Ennerich	Ober der Limburger Str. / Am Kirschbaum	2023	n. n.
Selters (Taunus)	k. A.	k. A.	2022/23	25-40
Villmar	Villmar	k. A.	2025	k. A.
Waldbrunn (Westerwald)	zurzeit keine Angaben möglich			
Weilburg	Kubach	Kubacher Weg	2024	k. A.
Weilmünster	Weilmünster	Auf Stein	2024	k. A.
Weinbach	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.

Tabelle B-3-4: Geplante oder in Realisierung befindliche neue Gewerbegebiete (Stand: 2022)

[Eigene Darstellung]

B-3.4 BERUFSPENDLER

Gemeinde	Arbeitnehmer am Wohnort	Arbeitnehmer am Arbeitsort	Ein-pendler	Aus-pendler	Pendler-saldo
Beselich	2.208	1.366	1.082	1.926	-844
Brechen	2.528	1.063	802	2.267	-1.465
Bad Camberg, Stadt	5.709	4.308	3.050	4.456	-1.406
Dornburg	3.294	1.942	1.289	2.642	-1.353
Elbtal	941	290	224	875	-651
Elz (Westerwald)	2.985	1.877	1.460	2.568	-1.108
Hadamar, Stadt	4.967	2.939	2.177	4.207	-2.030
Hünfelden	3.901	1.115	692	3.479	-2.787
Limburg, Kreis-stadt	13.704	25.873	20.047	7.889	12.158
Löhnberg	1.765	927	686	1.526	-840
Mengerskirchen	2.316	1.477	1.069	1.909	-840
Merenberg	1.312	1.032	847	1.127	-280
Runkel, Stadt	3.689	1.854	1.388	3.224	-1.836
Selters (Taunus)	2.744	688	452	2.508	-2.056
Villmar	2.608	854	498	2.253	-1.755
Waldbrunn (Westerwald)	2.228	736	466	1.958	-1.492
Weilburg, Stadt	4.793	5.527	4.016	3.290	726
Weilmünster	3.564	2.173	1.305	2.696	-1.391
Weinbach	1.672	394	250	1.528	-1.278

Tabelle B-3-5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort und am Arbeitsort sowie Pendler über Gemeindegrenzen (Stichtag 30.06.2021)

[Eigene Darstellung, Datenbasis: Bundesagentur für Arbeit – Statistik: Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort. Nürnberg 2022]

Bei den Berufspendlern werden nur diejenigen Personen erfasst, die einer sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung nachgehen. Zum 30. Juni 2021 verzeichnete die Statistik der Bundesagentur für Arbeit 66.928 Menschen, die ihren Wohnort im Landkreis Limburg-Weilburg hatten und sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Die Zahl der entsprechenden Arbeitsplätze im Kreis lag mit 56.435 etwas darunter. Die meisten Gemeinden im Kreis haben ein negatives Pendlersaldo. Es pendeln also mehr Arbeitnehmer von ihrem Wohnort über eine Gemeindegrenze zum Arbeitsort als von einer anderen Gemeinde einpendeln. Ein Grund dafür ist, dass die Zahl der Arbeitnehmer am Wohnort deutlich höher ist als die Zahl der Arbeitnehmer am Arbeitsort (= sozialversicherungspflichtige

Arbeitsplätze). Weitere Gründe für ein verstärktes Auspendeln sind die örtliche Beschäftigungsstruktur, die nicht in allen Branchen Arbeitsplätze bietet, sowie eine schlechte Verkehrsanbindung, die einen Ort als Einpendlerziel unattraktiv macht. Die Pendlerströme innerhalb des Landkreises sind in Abbildung B-3-1 dargestellt.

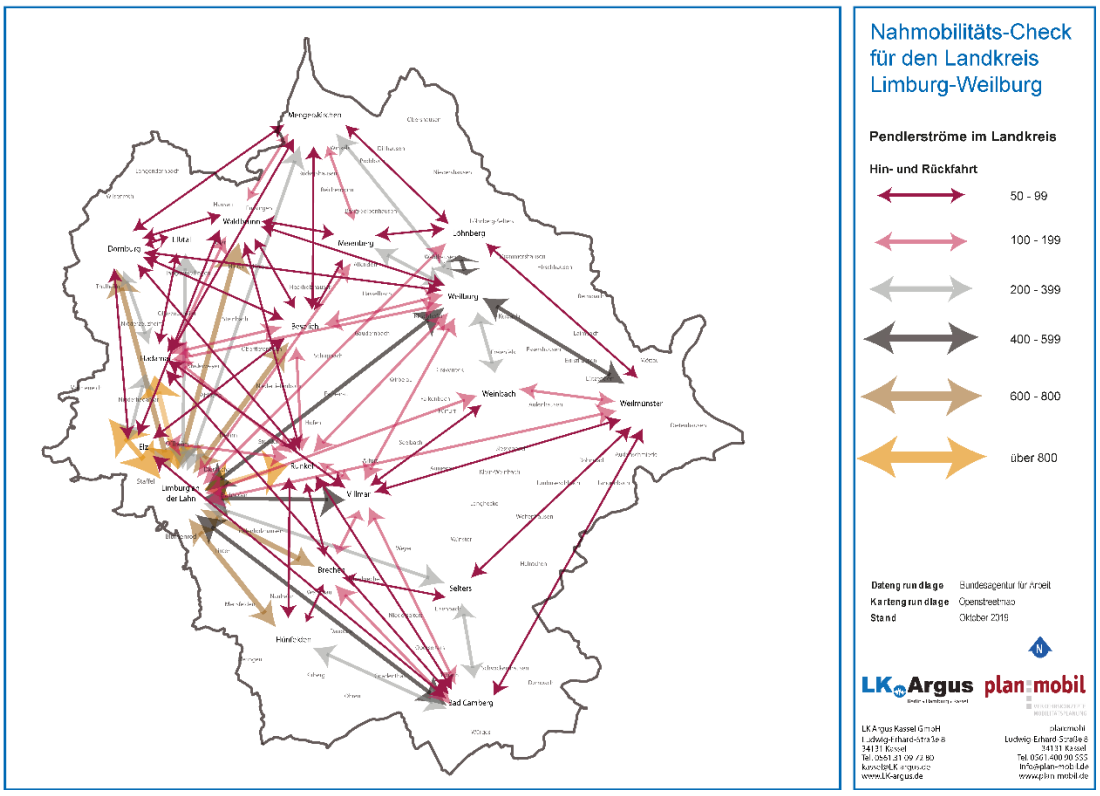


Abbildung B-3-1: Pendlerströme innerhalb des Landkreises (Stand: Oktober 2019)

[Quelle: Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr, September 2020; S.24]

Mit 46 % haben fast die Hälfte der im Landkreis Limburg-Weilburg wohnenden Beschäftigten ihren Arbeitsplatz außerhalb des eigenen Landkreises. Zum Stichtag 30. Juni 2021 pendelten 30.888 sozialversicherungspflichtig Beschäftige in andere Landkreise oder Städte (siehe Abbildung B-3-2)

Mit 23 % Anteil ist Frankfurt am Main ein Hauptziel dieser Auspendler. Neben Arbeitsplätzen in der Kernstadt sind hier insbesondere die aus dem Landkreis Limburg-Weilburg gut erreichbaren Arbeitsplätze im Industriepark Höchst und am Flughafen zu nennen. In der Rangfolge der Auspendler-Arbeitsorte folgen die dem Landkreis Limburg-Weilburg benachbarten Kreise. Der Lahn-Dill-Kreis hat einen Anteil von 10 % der kreisüberschreitenden Auspendler. Mit jeweils 8 % folgen der Rhein-Lahn-Kreis und der Westerwaldwaldkreis in Rheinland-Pfalz sowie der hessische Rheingau-Taunus-Kreis und die Landeshauptstadt Wiesbaden. Der Auspendleranteil in den ebenfalls benachbarten Hochtaunuskreis ist mit 6 % etwas geringer. Mit 3 % der kreisüberschreitenden Auspendler liegt der Landkreis Gießen bereits unter der Marke von 1.000 Personen. Der Wetteraukreis, der Kreis Groß-Gerau, der Kreis Offenbach sowie die in Rheinland-Pfalz gelegenen

Städte Mainz und Koblenz erreichen nur jeweils ca. 1 % Anteil. Die Auspendlerzahlen zeigen auch, dass die ICE-Strecke in nordwestlicher Richtung mit den Städten Köln, Bonn und Düsseldorf kaum eine Rolle für den Pendlerverkehr spielt.

Die Zahl der Einpendler, die im Landkreis Limburg-Weilburg arbeiten und in anderen Kreisen wohnen, betrug 20.360 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stichtag 30. Juni 2021, siehe Abbildung B-3-3). Die Ströme der Einpendler in den Kreis unterscheiden sich stark von denen der Auspendler, was sich auch auf die Auslastung der ÖV-Verbindungen im Berufsverkehr auswirkt. So standen den 7.120 Auspendlern (2021) nach Frankfurt lediglich 547 Einpendler aus Frankfurt gegenüber. Mit jeweils ca. 23 % kommen fast die Hälfte der Einpendler in das Kreisgebiet aus dem Rhein-Lahn-Kreis und dem Westerwaldkreis, beide in Rheinland-Pfalz gelegen. 11 % kommen aus dem Lahn-Dill-Kreis und 7 % aus dem Rheingau-Taunus-Kreis. Es folgen der Hochtaunuskreis und Frankfurt mit jeweils 3 % sowie der Main-Taunus-Kreis, Landkreis Gießen und Stadt Wiesbaden mit 2 % der kreisüberschreitenden Einpendler.

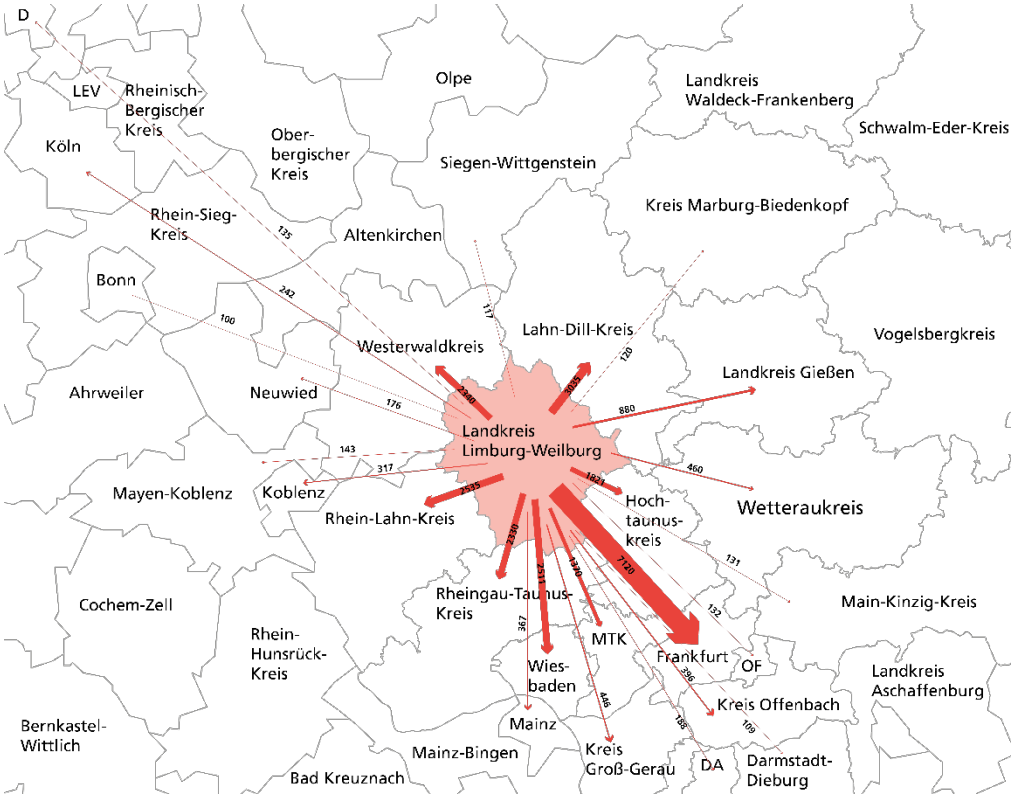


Abbildung B-3-2: Auspendler (>90 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) aus dem Landkreis Limburg-Weilburg nach Kreisen

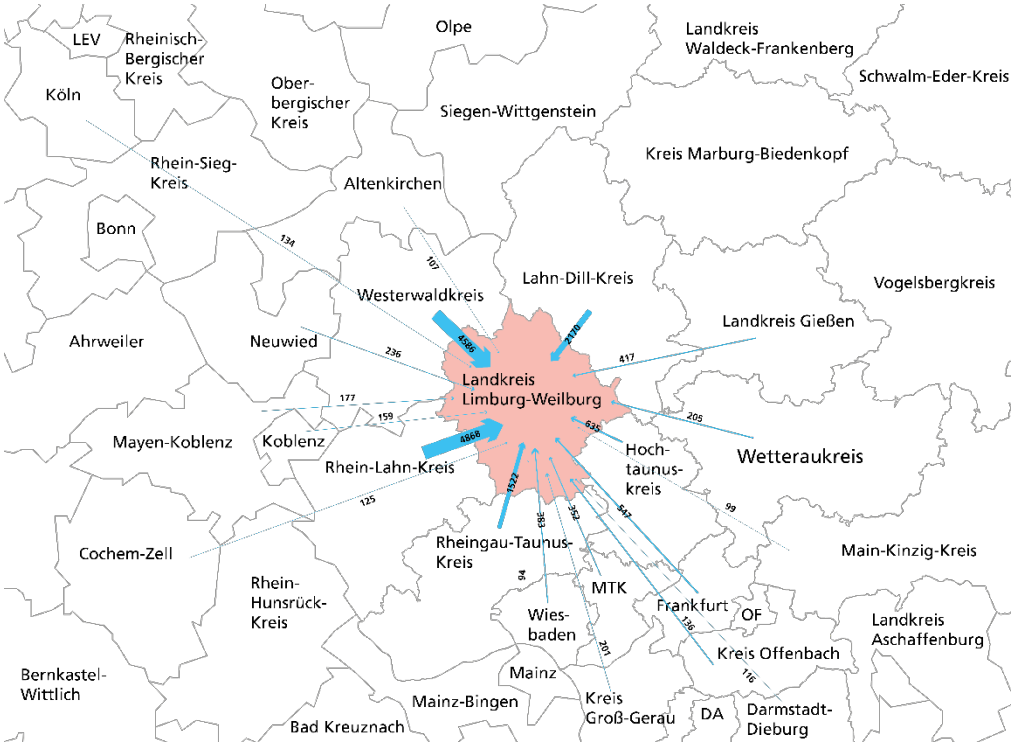


Abbildung B-3-3: Einpendler (>90 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) in den Landkreis Limburg-Weilburg nach Kreisen

[Bundesagentur für Arbeit (2022): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen; Stichtag 30.06.2021.Grafik: IGDB]

B-4 Versorgung, Bildung und Verwaltung

B-4.1 Einzelhandelsstandorte

Die Konzentration von Einzelhandelsstandorten richtet sich nach der zentralörtlichen Gliederung (vgl. Abbildung B-1-1). Einzelhandelsstandorte für den nichttäglichen Bedarf finden sich überwiegend in den Mittelzentren Limburg und Weilburg. Zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs gibt es in jeder Gemeinde Grundzentren.

Laut Regionalplan Mittelhessen haben sich großflächige Einzelhandelsvorhaben in das zentralörtliche System einzufügen.

B-4.2 Bildungseinrichtungen

B-4.2.1 Hochschulen

Im Landkreis Limburg-Weilburg selbst gibt es keine Hochschulstandorte. Die nächstgelegenen Hochschulstandorte sind Gießen, Wetzlar, Marburg und Frankfurt am Main.

In Limburg bietet die TH Mittelhessen im Rahmen ihres Programmes „Studium Plus“ duale Studiengänge im Bachelor- als auch im Master-Bereich an. Der Campus Limburg der TH Mittelhessen liegt zentral am Bahnhofsplatz.

B-4.2.2 Schulen

Im Schuljahr 2022/23 besuchten rund 16.200 Schüler/innen die Schulen im Landkreis Limburg-Weilburg. Dazu kamen noch rund 5.900 Personen, die an Beruflichen Schulen lernen. Die Schulen sind in Tabelle B-4-1, nach Gemeinde bzw. Stadt sortiert, aufgelistet. Während Grundschüler eine wohnortnahe Schulversorgung vorfinden, konzentrieren sich die weiterführenden Schulen auf wenige Standorte mit entsprechend großen Einzugsbereichen und Schülerzahlen. Als Standorte mehrerer Berufsschulen weisen Limburg und Weilburg besonders hohe Schülerzahlen auf.

Die Prognose der Schülerentwicklung erfolgt auf Basis der Geburtenzahlen und der Übergangsquoten auf die weiterführenden Schulen der vergangenen 5 Jahre. Für Förderschulen und Berufsschulen werden keine Prognosen erstellt, da weder der zukünftige Förderbedarf noch die Berufswahl zuverlässig vorhergesagt werden können.

In den Prognosezahlen nicht enthalten sind zudem die Schüler/innen aus Deutsch-Intensivklassen, da hier die Zahlen größeren Schwankungen unterworfen sind und es im Laufe des Prognosezeitraums zu Schließungen und Verlegungen von Klassen kommen kann.

Die Entwicklung der prognostizierten Schülerzahlen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans fällt schulspezifisch unterschiedlich aus. Bei einigen Schulen ist

mit leichten Zuwächsen, bei anderen mit leichter Abnahme oder gleichbleibenden Zahlen zu rechnen. Von Ausreißern abgesehen, kann für die Planung weitgehend von den Schülerzahlen des Status Quo ausgegangen werden.

Ort	Schule	Schulform (GS= Gesamtschule)	Schüler/innen						
				Prognose*(Schuljahr)					
			2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029
Beselich	Grundschule Beselich	Grundschule	255	264	262	255	239	235	231
Brechen	Grundschule Oberbrechen	Grundschule	60	65	74	81	73	64	52
	Verbundschule Selters Brechen	Grundschule Hauptschule Realschule	329	336	320	304	319	314	313
Bad Camberg	Atzelschule Bad Camberg	Grundschule	225	232	257	256	277	285	267
	Grundschule Würges	Grundschule	84	90	84	77	78	79	78
	Regenbogen-schule Erbach	Grundschule	131	144	141	140	141	135	133
	Taunusschule Bad Camberg	Förderstufe Hauptschule Realschule Gymnasium	949	875	820	790	769	780	792
Dornburg	Grundschule Langendernbach	Grundschule	66	58	71	74	64	66	52
	Grundschule Langendernbach Außenstelle Wilsenroth	Grundschule	48	47	50	52	48	45	38
	MPS "St. Blasius" Frickhofen	Grundschule Hauptschule Realschule	501	488	497	477	471	459	473
	MPS "St. Blasius" Außenstelle Dorndorf	Grundschule	35	40	49	51	51	50	46
	MPS "St. Blasius" Außenstelle Thalheim	Grundschule	43	40	36	42	44	41	51
Elbtal	Elbtalschule Dorchheim	Grundschule	90	93	105	100	98	97	92
Elz	Erlenbachschule	Grundschule Mittelstufen-schule	396	402	399	390	378	368	376
	Oranienschule Elz	Grundschule	152	125	121	108	93	94	93

Ort	Schule	Schulform (GS= Gesamt-schule)	Schüler/innen						
				Prognose*(Schuljahr)					
			2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029
Hadamar	Fürst-Johann-Ludwig-Schule	Hauptschule Realschule Gymnasium	1607	1628	1610	1594	1633	1627	1642
	Grundschule am Elbbach	Grundschule	178	189	197	196	186	163	148
	Grundschule am Elbbach, Außen-stelle Nieder-zeuzheim	Grundschule	63	64	71	79	75	79	69
	Herzenberg-schule	Grundschule	201	219	220	243	243	249	245
	Herzenberg-schule, Außen-stelle Oberzeuz-heim	Grundschule	47	46	41	39	46	44	45
	Herzenberg-schule, Außen-stelle Steinbach	Grundschule	35	35	38	43	48	54	52
Hünfelden	Freiherr-vom-Stein-Schule	Hauptschule Realschule Gymnasium	1183	1234	1265	1272	1295	1308	1317
Limburg	Adolf-Reich-wein-Schule	Berufliche Schule	1.932						
	Albert-Schweit-zer-Schule	Förderschule	71						
	Astrid-Lindgren-Schule	Förderschule	122						
	Erich-Kästner-Schule	Grundschule	264	262	278	276	296	296	295
	Friedrich-Des-sauer-Schule	Berufliche Schule	1.348						
	Grundschule Ahlbach	Grundschule	35	46	50	56	49	41	38
	Grundschule Lin-ter	Grundschule	146	148	144	130	127	125	105
	Grundschule Offheim	Grundschule	109	120	127	127	132	128	119
	Grundschule Staffel	Grundschule	104	120	126	125	133	124	115
	Johann-Wolf-gang-von-Goe-the-Schule	Hauptschule Realschule	361	355	334	314	303	288	269
	Leo-Sternberg-Schule	Grundschule Hauptschule Realschule	719	694	719	698	694	666	659
	Lindenschule Lindenholzhsn.	Grundschule	122	129	142	146	140	140	132
	Peter-Paul-Ca-hensly-Schule	Berufliche Schule	1.367						

Ort	Schule	Schulform (GS= Gesamt-schule)	Schüler/innen						
				Prognose*(Schuljahr)					
			2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029
	Schule am Eschi-lishov	Grundschule	108	121	118	129	136	130	138
	Theodor-Heuss-Schule	Grundschule	147	150	157	154	156	160	168
	Theodor-Heuss-Schule	Mittelstufen-schule	265	246	236	221	224	230	234
	Tilemannschule	Gymnasium	816	839	887	906	1016	1036	1068
Löhnberg	Schule auf dem Falkenflug	Grundschule	206	198	205	237	237	250	242
Mengers-kirchen	Franz-Leuninger-Schule	Grundschule	237	239	246	235	223	221	210
	Westerwald-schule Waldern-bach	Mittelstufen-schule	289	297	289	276	271	266	266
Merenberg	Albert-Wagner-Schule	Grundschule	111	115	107	110	124	124	135
Runkel	Grundschule Dehrn	Grundschule	83	92	96	96	95	94	89
	Johann-Chris-tian-Sencken-berg-Schule (Runkel)	Grundschule	188	188	192	192	185	162	156
	Johann-Chris-tian-Sencken-berg-Schule (Runkel)	Integrierte GS	306	326	339	345	334	333	338
	Johann-Chris-tian-Sencken-berg-Schule , Außenstelle Ar-furt	Grundschule	29	32	33	29	23	22	21
	Schule am Son-nenhang	Grundschule	72	78	71	69	67	61	63
Selters	Verbundschule Selters-Brechen	Grundschule Realschule	475	498	513	522	537	547	569
Villmar	Amanaschule Aumenau	Grundschule	55	60	64	61	56	48	43
	Johann-Chris-tian-Sencken-berg-Schule (Vill-mar)	Grundschule Integrierte GS	377	394	412	419	435	441	433

Ort	Schule	Schulform (GS= Gesamt-schule)	Schüler/innen						
				Prognose*(Schuljahr)					
			2022/ 2023	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029
Waldbrunn	Grundschule El-lar	Grundschule	54	53	54	57	57	56	54
	Grundschule El-lar Außenstelle Hin-termeilingen	Grundschule	52	52	52	51	50	50	50
	Grundschule Hausen	Grundschule	69	74	97	92	99	102	77
	Grundschule Hausen Außenstelle Lahr	Grundschule	45	54	56	63	60	62	62
Weilburg	Christian-Spiel-mann-Schule	Grundschule	208	210	198	208	197	185	175
	Gymnasium Phi-lippinum	Gymnasium	1230	1241	1248	1266	1289	1259	1253
	Heinrich-von-Gagern-Schule	Förderstufe Hauptschule Realschule	307	299	290	281	265	263	259
	Jakob-Mankel-Schule	Integrierte GS	420	443	459	463	473	480	505
	Pestalozzischule	Grundschule	224	244	264	273	276	258	253
	Walderbach-schule	Förderschule	47						
	Wilhelm-Knapp-Schule	Berufliche Schule	1.219						
	Windhofschule	Förderschule	116						
Weilmüns-ter	Grundschule Weilmünster	Grundschule	220	242	269	267	283	299	286
	Grundschule Weilmünster, Außenstelle Laubuseschbach	Grundschule	70	69	70	69	62	49	49
	Weiltalschule	Förderstufe Hauptschule Realschule Gymnasium	**564**	**553**	**526**	**522**	**500**	**483**	**511**
Weinbach	Karl-Schapper-Schule	Grundschule	127	133	133	132	129	127	121
		Summe:	***15.892***	***16.128***	***16.329***	***16.280***	***16.402***	***16.242***	***16.165***

Tabelle B-4-1: Schulen im Landkreis Limburg-Weilburg mit Schüler/innen- Zahlen Schuljahr 2022/23 und Prognosezahlen

Daten: Kreisausschuss des Landkreises Limburg-Weilburg, Amt für Jugend, Schule und Familie (Stand: Januar 2023)

Die Einzugsbereiche der Grundschulen ergeben sich aus den Schulbezirken. Bei den weiterführenden Schulen bestehen aufgrund der Freiheit der Schulwahl im Rahmen der Grundschulempfehlung keine festen Einzugsbereiche. Die Wohnorte der Schüler/innen, die sich für einen bestimmten Schulstandort entscheiden, sind daher gewissen Schwankungen unterworfen. Eine den Vorgaben entsprechende Anbindung kann aber nur innerhalb eines begrenzten Gebietes gewährleistet werden. Für jede weiterführende Schule wurde daher ein primärer ÖPNV-Anbindungsbereich definiert. Innerhalb dieses Anbindungsbereichs sind die im Anforderungsprofil formulierten Reisezeiten und maximalen Umstiege einzuhalten. Die primären Anbindungsbereiche sowie der aktuelle Stand der ÖPNV-Anbindung der weiterführenden Schulen sind aus den Karten und Tabellen in ➔ **Anlage D-4** ersichtlich. Defizite im Hinblick auf die Schulanbindung sind im Kapitel D-5 aufgeführt.

B-4.2.3 SONSTIGE BILDUNGSEINRICHTUNGEN

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Bad Camberg	Badehausweg 1	Familiencentrum Bad Camberg	Bad Camberg, Neumarkt
Brechen	Frankfurter Str. 43	BCL Business Campus Lahn GmbH	Oberbrechen Ortsmitte
Limburg	Blumenröderstr. 47	Ausbildungszentrum Limburg-Weilburg	Limburg, Blumenröder-/ Egenolfstr.
Limburg	Schiede 43	Jugendbildungswerk Limburg-Weilburg	Limburg, Amtsgericht
Limburg	Limburger Straße 8-10	Medienzentrum Limburg-Weilburg	Limburg, ZOB
Limburg	Walderdorffstr. 7	IHK Limburg	Limburg, Amtsgericht
Limburg	Bahnhofsplatz 1a	BZfGS Bildungszentrum für Gesundheits- und Sozialberufe	Limburg, ZOB
Limburg	Hospitalstr. 10	Müze e.V. Familienzentrum Limburg	Limburg, Hospitalstraße
Limburg	Wiesbadener Str. 15	Behindertenwerkstatt Lebenshilfe Limburg	Limburg, Wiesbadener Straße / Reha-Zentrum
Limburg	Eschhöfer Weg 14	ISTA e.V. International School for Textile Arts	Limburg, Eschhöfer Weg
Limburg	Graupfortstr. 3	Universum Eltern und Bildungsverein e.V.	Limburg, ZOB
Limburg	Bahnhofstr. 21	Duden Institut für Lerntherapie	Limburg, Hospitalstraße

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Löhnberg	Eichenweg 16	Behindertenwerkstatt Lebenshilfe WFBM Wetzlar/Weilburg	Löhnberg, Rewe
Hadamar	Bernardusweg 6	Kath. Familienbildungsstätte Limburg	Hadamar, Bahnhof
Hadamar	Untermarkt 3b	IKUFAZ Interkulturelles Familienzentrum Hadamar	Hadamar, Melanderplatz
Hadamar	Bernardusweg 6	Musisches Tages-Internat Bildungsstätte der Limburger Domsingknaben	Hadamar, Bahnhof
Hadamar	Franz-Gensler-Str. 7	Caritas Akademie St. Vincenz Altenpflegeschule	Hadamar, Stadtmitte
Weilburg	Kampweg 1	Forstliches Bildungszentrum	Weilburg, Forstschule
Weilburg	Mauerstraße 1	Pflegefachschule Weilburg	Weilburg, Rathaus / Denkmal
Weilburg	Industriestr. 1	Bildungswerk der Hessischen Wirtschaft e.V.	Waldhausen Rewe Markt
Weilburg	Marktplatz 3a	Kreismusikschule Oberlahn	Weilburg, König-Konrad-Platz
Weilburg	Mozartstr. 4	Kinder- und Familienzentrum Weilburg	Weilburg, Kruppstraße / Finanzamt
Weilburg	Frankfurter Str. 40	Staatliche Technikakademie	Weilburg, Käsmark-Platz
Villmar	König-Konrad-Str. 11	Arbeitsprojekt "job & work"	Villmar, Rathaus

Tabelle B-4-2: Sonstige Bildungseinrichtungen im Landkreis Limburg-Weilburg (Eigene Zusammenstellung)

B-4.2.3.1 VOLKSHOCHSCHULE

Die Hauptstelle der Volkshochschule befindet sich in Weilburg (Limburger Straße 8), der Sitz in Limburg (Diezer Straße 33-35). Das Kursangebot findet in zahlreichen Orten des Kreises statt. Dafür werden Räumlichkeiten in Schulen, Bürger- und Dorfgemeinschaftshäusern, Sportstätten sowie gastronomischen und kultu-

rellen Einrichtungen genutzt. Diese befinden sich in der Regel in Ortslage und sind über die vorhandenen Haltestellen erschlossen.

B-4.3 Öffentliche Einrichtungen

B-4.3.1 Krankenhäuser

Im Landkreis Limburg-Weilburg befinden sich mehrere allgemeinmedizinische Krankenhäuser sowie Fachkliniken. Mit ca. 523 Betten ist das St. Vincenz-Krankenhaus im Limburg mit Abteilungen in Diez das größte Krankenhaus im Kreis. In folgender Tabelle sind die Krankenhäuser im Landkreis Limburg-Weilburg mit ihrer ÖPNV-Haltestelle aufgeführt.

Gemeinde	Name der Einrichtung	Betten	Haltestelle
Bad Camberg	Medical Park	60	Hohenfeldstraße/ Kliniken
Bad Camberg	Median Hohenfeld-Klinik	373	Hohenfeldstraße/ Kliniken
Hadamar	Gesundheitszentrum St. Anna		Hadamar Hospitalstraße
Hadamar	Vitos Klinik für Psychiatrie und Psychotherapie	93	Hadamar Bahnhof
Limburg	St. Vincenz-Krankenhaus	523	Limburg Krankenhaus
(Diez)		140	(Diez Krankenhaus / Jugendherberge)
Limburg	Medizinisches Versorgungszentrum		Limburg Am Schlag
Limburg	Vitos Kinder- und Jugendtagesklinik	63	Limburg Amtsgericht
Limburg	Vitos Psychiatrische Tagesklinik	86	Limburg Amtsgericht
Weilburg	Kreiskrankenhaus Weilburg	181	Weilburg Krankenhaus
Weilburg	Vitos Psychiatrische Tagesklinik		Tagungsstätte/DRK
Weilmünster	Vitos Weil-Lahn Klinikum	204	Weilmünster Krankenhaus
Weilmünster	Vitos Pflegezentrum Neurologie	120	Weilmünster Krankenhaus

Tabelle B-4-3: Krankenhäuser und Gesundheitszentren im Landkreis Limburg-Weilburg

[Daten: Eigene Zusammenstellung]

B-4.3.2 ÖFFENTLICHE VERWALTUNG

B-4.3.2.1 KREISVERWALTUNG

Die Kreisverwaltung hat Standorte in Hadamar, Limburg und Weilburg, die in folgender Tabelle aufgeführt sind.

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Hadamar	Gymnasiumsstraße 4	Amt für den ländlichen Raum, Umwelt, Veterinärwesen und Verbraucherschutz	Hadamar Stadtmitte
Limburg	Schiede 43	Kreishaus (komplette Kreisverwaltung mit 750 Mitarbeitern)	Limburg Amtsgericht
Limburg	Gartenstr. 1	Amt für Öffentliche Ordnung	Limburg Gartenstraße/ Im Schlenkert
Limburg	Freiherr-vom-Stein-Platz 1; Schiede 43	Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft	Limburg Tielemannstraße
Limburg	Im Schlenkert 14	Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung (GAB)	Limburg Amtsgericht
Limburg	Schiede 20	Wirtschaftsförderung Limburg-Weilburg-Diez GmbH (WFG)	Limburg Amtsgericht
Weilburg	Limburger Straße 10	Zulassungsstelle, Führerscheinstelle, Kreisbildstelle, Servicebüro, Kreisvolkshochschule	Weilburg Limburger Straße

Tabelle B-4-4: Standorte Kreisverwaltung im Landkreis Limburg-Weilburg

B-4.3.2.2 ARBEITSÄMTER

Standorte des Kommunalen Jobcenters sowie der Agentur für Arbeit befinden sich in Limburg und Weilburg.

Gemeinde	Straße	Name der Einrichtung	Haltestelle
Limburg	Cahensly-Str. 2	Jobcenter Limburg-Weilburg	Limburg Gartenstraße/ Im Schlenkert
Limburg	Ste.-Foy-Str. 23	Agentur für Arbeit Limburg-Wetzlar	Limburg Ste.-Foy-Straße/ Marktplatz
Limburg	Ste.-Foy-Str. 23	Berufsinformationszentrum	Limburg Ste.-Foy-Straße/ Marktplatz
Weilburg	Kruppstr. 24	Jobcenter Limburg-Weilburg	Weilburg Kruppstraße/ AOK

Tabelle B-4-5: Standorte Jobcenter im Landkreis Limburg-Weilburg

B-5 FREIZEITEINRICHTUNGEN UND AUSFLUGSZIELE

Mit rund einem Drittel aller Wege in Deutschland hat der Freizeitverkehr den größten Anteil am Verkehrsaufkommen. Sein Anteil liegt damit höher als die Wegezwecke Arbeit, Ausbildung und Dienstwege zusammengenommen [Mobilität in Deutschland 2008]. Zu den Wegen des Freizeitverkehrs zählt beispielsweise der Besuch von Gastronomie, Sport- und Freizeiteinrichtungen oder Aktivitäten zur Hobbyausübung, Treffen mit Freunden, Wanderungen und Spaziergänge.

B-5.1 SPORTSTÄTTEN UND SONSTIGE FREIZEITEINRICHTUNGEN

B-5.1.1 SPORTPLÄTZE

Gemeinde	Name der Einrichtung	Haltestelle
Hadamar	Sportanlage Hinter dem Zipfen (SV Rot-Weiss)	Niederhadamar Gasthaus Wilhelmi
Limburg	Kreissporthalle Limburg-Weilburg	Limburg Kreissporthalle
Limburg-Lindenholzhausen	Sportgelände	Lindenholzhausen Wendelinus/ Kirchstraße
Limburg-Linter	Sport- und Freizeitpark	Limburg Kreissporthalle
Limburg	Limburger Hockey-Club	Limburg Wiesbadener Straße/ Reha-Zentrum
Weilburg	Stadion Weilburg	Weilburg Christian-Spielmann-Schule
Weilburg	WGB Weilburg 1985 Fußballplatz	Weilburg von-Gagern-Schule

Tabelle B-5-1: Größere Sportplätze im Landkreis Limburg-Weilburg

[Eigene Zusammenstellung]

B-5.1.2 SCHWIMMBÄDER UND BADESEEN

Schwimmbäder und Badeseen haben oft einen größeren Einzugsbereich. Dazu kommt ein je nach Wetter und Saison stark schwankendes Besucheraufkommen. Um einen Besuch auch ohne Auto zu ermöglichen, sollten Schwimmbäder und Badeseen (letztere nur in der Sommersaison) auch an Wochenenden und Feiertagen mit dem ÖPNV erschlossen sein. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über Schwimmbäder und Badeseen im Landkreis Limburg-Weilburg.

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Bad Camberg		Freibad	Bad Camberg Bahnhofstraße
Bermbach		Freibad	Bermbach zum Grauenstein
Beselich		Tiefenbach-Stausee	*Beselich Niedertiefenbach Ortsmitte**
(Diez)		Oranienbad	(Oranienbad/ Heckenweg) (Oranienbad/ Eishalle) *(Diez Ost*)*
(Diez)		Baggersee Diez-Limburg	(Diez Hambachstraße)
Dornburg	Frickhofen	Freibad	Dornburg-Frickhofen Waldstraße
Elz		Freibad	Elz Schwimmbad
Hadamar		Freibad	*Hadamar Bahnhof**
Hünfelden	Dauborn	Freibad	Hünfelden-Dauborn Nassauer Straße
Hünfelden	Kirberg	Freibad	Hünfelden-Kirberg Weiherfloß
Limburg		Parkbad Limburg	Limburg Seilerbahn/ Parkbad
Limburg	Offheim	Hallenbad Offheim	Offheim Bürgerhaus (LahnStar)
Mengerskirchen	Waldernbach	Seeweiher	Mengerskirchen-Waldernbach Seeweiher
Mengerskirchen	Probbach	Waldsee	*Mengerskirchen Probbach Ortsmitte* (1000 m Fußweg)*
Runkel		Badeinsel Runkel	Runkel Bahnhof
Selters	Niederselters	Freibad	Niederselters Bahnhof
Villmar	Weyer	Carolinger Hallenbad	Weyer Am Hang
Weilburg	Bermbach	Freibad	Zum Grauenstein
Weilburg	Odersbach	Freibad	Weilburg-Odersbach Dorfplatz
Weilburg		Oberlahnbad	Weilburg ZOB

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Weilmünster	Wolfenhau-sen	Freibad	Weilmünster-Wolfenhausen Friedhof
Weilmünster		Freibad	Weilmünster Schwimmbad
Weilmünster	Möttau	Möttauer Wei-her	Weilmünster-Möttau Ort
Weinbach		Freibad	*Weinbach Weilburger Straße**

**= nur mit längerem Fußweg erreichbar*

(in Klammern Orte/ Haltestellen außerhalb des Kreisgebiets)

Tabelle B-5-2: Schwimmbäder und Badeseen im Kreis Limburg-Weilburg

[Eigene Zusammenstellung]

B-5.2 Regional bedeutsame Museen

Aufgeführt sind Museen, die an Werktagen regelmäßige Öffnungszeiten haben.

Gemeinde	Name der Einrichtung	Haltestelle
(Diez)	Museum im Grafenschloss	(Diez Marktplatz)
Hadamar	Euthanasie-Gedenkstätte	Hadamar Bahnhof
Hadamar	Stadtmuseum Hadamar	Hadamar Stadtmitte
Limburg	Kunstsammlung	*Limburg Hospitalstraße**
Limburg	Diözesanmuseum	*Limburg Hospitalstraße**
Villmar	Lahn-Marmor-Museum	Villmar Bahnhof
Weilburg	Bergbau- und Stadtmuseum Weilburg	*Weilburg Rathaus/ Denkmal**
Weilburg	Rosenhangmuseum	**Keine Anbindung**

Tabelle B-5-3: Regional bedeutsame Museen [Eigene Zusammenstellung]

B-5.3 SEHENSWÜRDIGKEITEN UND AUSFLUGSZIELE

Gemeinde	Ortsteil	Name der Einrichtung	Haltestelle
Bad Camberg		Kneipp-Kurpark	Bad Camberg Amthof
(Diez)		Eissporthalle	(Oranienbad/ Eishalle) *(Diez Ost)*
(Diez)		Kletterwald	(Diez Neuer Friedhof)
Dornburg		Eisstollen „Ewiges Eis“	*Dornburg Wilsenroth Dorfmuseum**
Hadamar		Rosengarten	Hadamar Melanderplatz*
Limburg		Limburger Dom	*Limburg Hospitalstraße**
Limburg		Sternenwarte	*Limburg (Lahn) Bahnhof**
Limburg	Staffel	LIMPARK (Kartbahn/ Events)	*Limburg Staffel Ost**
Runkel		Burg Runkel	*Runkel Bahnhof**
Villmar		Lahn-Marmor-Brücke	Villmar Bahnhof
Villmar		Unica-Bruch	Villmar Bahnhof
Waldbrunn	Ellar	Burgruine	*Waldbrunn-Ellar Am Schul-platz**
Weilburg		Schloss Weilburg	Weilburg König-Konrad-Platz
Weilburg	Hirschhausen	Wildpark Tiergarten Weilburg	Weilburg-Hirschhausen Tiergarten
Weilburg	Kubach	Kristallhöhle	Weilburg-Kubach Kristallhöhle
Weinbach	Freienfels	Burgruine Freienfels	Weinbach-Freienfels Dorfplatz

**= nur mit längerem Fußweg erreichbar*

(in Klammern Orte/ Haltestellen außerhalb des Kreisgebiets)

Tabelle B-5-4: Regional bedeutsame Sehenswürdigkeiten

[Eigene Zusammenstellung]

B-5.4 Wander- und touristische Radrouten

Mit den Ausläufern von Taunus und Westerwald sowie dem Lahntal bietet der Landkreis Limburg-Weilburg Landschaften, die zahlreiche Wander- und Radtouristen anziehen. Das dadurch resultierende Verkehrsaufkommen kann zwar nicht konkret beziffert werden, ist aber angesichts der Tatsache, dass 2019 der Urlaubs- und Freizeitverkehr mehr als 40 % des Personenverkehrs in Deutschland ausmachte[3], nicht zu vernachlässigen.

Der ÖPNV ist dabei nicht nur für die An- und Abreise relevant, sondern bietet auch Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln.

Bei Anreise mit dem eigenen Pkw kann das ÖPNV- Angebot die Attraktivität der touristischen Routen steigern. Es erweitert die Tourenmöglichkeiten, da diese nicht unbedingt als Rundtour zurück zum Ausgangspunkt verlaufen müssen. Zudem erhöht es die Flexibilität beim Wandern oder Radfahren: Bei nachlassender Tagesform oder schlechtem Wetter kann die Tour an der nächsten Haltestelle ggf. abgebrochen werden. Dann kann mit Bus oder Bahn die Rückfahrt zum Ausgangspunkt angetreten oder ein Teilstück der Tour überbrückt werden.

Die als **➔Anlage B-2** enthaltene Karte zeigt anhand einer Überlagerung von Wander- und Radrouten mit dem Haltestellennetz die Potentiale für die Kombination mit dem ÖPNV. An touristischen Routen liegen 211 Haltestellen (Stand 2022). Dabei wurden die Haltestellen innerhalb der Stadtgebiete von Limburg und Weilburg - aus Darstellungsgründen und weil sie für die Anbindung von Rad- und Wanderrouten eine geringere Rolle spielen - nicht berücksichtigt. Auch in den dünner besiedelten, aber landschaftlich und touristisch attraktiven Räumen besteht ein dichtes Haltestellennetz, das für den Freizeitverkehr nutzbar ist. Beim derzeitigen Fahrplanangebot ist die Anbindung vor allem an Sonn- und Feiertagen nicht flächendeckend. In den Ferien ist das ÖPNV- Angebot in Bezug auf die touristische Anbindung werktags im Vergleich zu Schultagen kaum eingeschränkt.

B-5.5 Gästezahlen Übernachtungen

Für die Statistik sind nur Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten auskunftspflichtig. Für viele Gemeinden im Landkreis Limburg-Weilburg verzeichnet die Hessische Gemeindestatistik daher keine Übernachtungszahlen. Da Übernachtungszahlen aus den Jahren 2020 und 2021 aufgrund von pandemiebedingten Restriktionen nicht repräsentativ sind, beziehen sich folgende Zahlen auf das Jahr 2019. Das durchschnittliche Bettenangebot für den gesamten Kreis ist dort mit rund 5.000 Betten verzeichnet. Im Jahr 2019 gab es bei 216.833 Ankünften 525.265 Übernachtungen, was einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2,4 Tagen entspricht. Die meisten Hotelbetten im Kreis gibt es in Limburg (rd. 1.600), gefolgt von Weilburg (rd.1.300 Betten). Weitere größere Übernachtungs-

[3] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2021/2022, S.225

standorte sind Bad Camberg (rd. 600 Betten), Runkel und Hadamar (jeweils rd. 300 Betten). Aufgrund der überdurchschnittlich langen Verweildauer von 10,7 Tagen hatte Bad Camberg die meisten Übernachtungen zu verzeichnen. Mit einer Zahl von162.363 übertrafen diese die Übernachtungszahlen von Limburg (161.008 bei einer durchschnittlichen Verweildauer von 1,7 Tagen) und Weilburg (94.145/1,9 Tage).

B-6 VERKEHR UND VERFLECHTUNGEN

B-6.1 MOBILITÄT DER BEVÖLKERUNG

Durchschnittlich legt in Hessen jede Person 3,2 Wege pro Tag zurück. Dabei werden laut der Studie „Mobilität in Deutschland - MiD 2017“ des Infas-Instituts im Schnitt innerhalb von 81 Minuten 40 Kilometer zurückgelegt. Zwischen Menschen, die in der Stadt oder auf dem Land leben, gibt es bezüglich dieses Durchschnittswertes kaum Unterschiede. Differenziert man dagegen nach Lebens- und Einkommenssituation der Bevölkerung fallen deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten auf. So steigt die durchschnittliche Wegelänge mit dem ökonomischen Status des Haushaltes und der Tätigkeit. Beispielsweise liegt bei Vollzeitbeschäftigten die durchschnittliche Wegelänge mit 62 Kilometern deutlich über dem allgemeinen Durchschnitt, während die von Nichtberufstätigen mit 21 Kilometern deutlich darunter liegt. Diese Unterschiede sind mit den bei Vollzeitbeschäftigten anfallenden Arbeitswegen sowie anderen Freizeitaktivitäten zu erklären.

Zur Unterscheidung der räumlichen Situation der Befragten teilt die Studie „Mobilität in Deutschland - MiD 2017“ die Ergebnisse verschiedenen Raumtypen zu, die bundeseinheitlich als regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) definiert sind[4]. Gemäß dieser Typologie gehört der Landkreis Limburg-Weilburg überwiegend zur ländlichen Region. Ausnahmen sind die Stadt Bad Camberg und die Gemeinde Selters, die zu den Ausläufern der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main gezählt werden. Die Städte und Gemeinden im Landkreis Limburg-Weilburg lassen sich gemäß Tabelle B-6-1 den Raumtypen zuordnen.

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)		**Zuordnung Städte und Gemeinden im Landkreis Limburg-Weilburg**
71	Stadtregion – Metropole	
72	Stadtregion - Regiopole und Großstadt	
73	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Bad Camberg, Selters
74	Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	
75	Ländliche Region - Zentrale Städte	
76	Ländliche Region – Mittelstädte, städtischer Raum	Brechen, Elz, Limburg, Runkel, Weilburg
77	Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Restliche Gemeinden

Tabelle B-6-1: Zuordnung der Gemeinden im Landkreis Limburg-Weilburg zu den Regionalstatistischen Raumtypen

[4] Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), Stand 12.2021 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html, abgerufen am 08.03.2023).

Die Befragungsergebnisse lassen sich so auf verschiedene Regionen übertragen. Aufgrund der spezifischen Gegebenheiten (Zusammensetzung der Bevölkerung, Verkehrsangebot, etc.) kann es dabei aber zu lokalen Abweichungen kommen. Die Werte sind daher nur als Durchschnittswerte und Tendenz zu verstehen, aus denen aber wichtige Schlüsse zur Mobilität im Kreis Limburg-Weilburg gezogen werden können. Abbildung B-6-1 zeigt, dass der Berufs- und Ausbildungsverkehr, auf den sich das ÖPNV-Netz noch immer stark ausrichtet, nur etwa 40 % der zurückgelegten Wege ausmacht. Mehr als die Hälfte der Wege werden dagegen für Einkäufe, Erledigungen und Freizeitaktivitäten zurückgelegt und können somit auch am Wochenende anfallen.

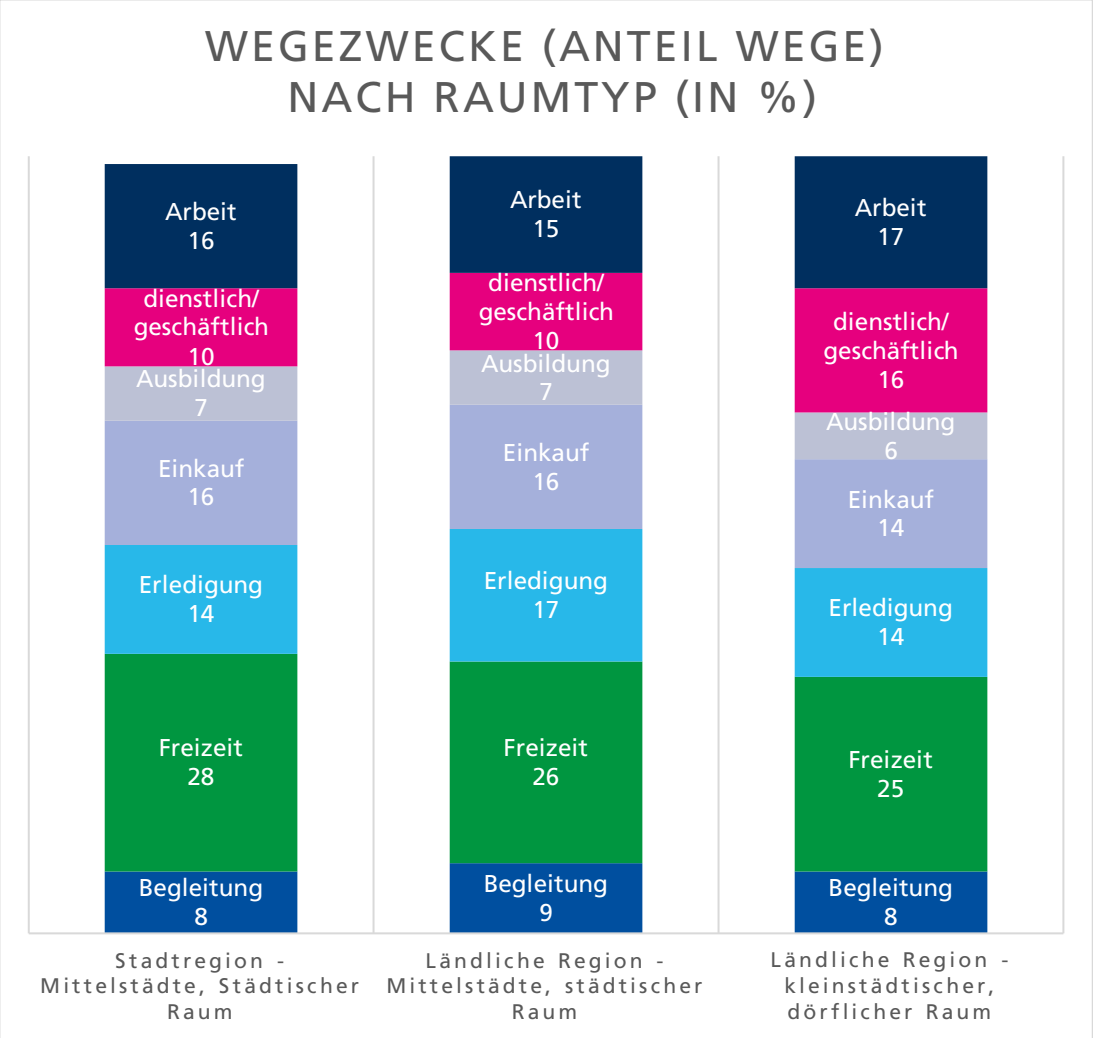


Abbildung B-6-1: Zwecke bezogen auf die Kenngröße Wege nach Raumtyp (MiD 2017)

Bezieht man die Wegezwecke auf die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer, verschieben sich die Verhältnisse, wie Abbildung B-6-2 zeigt. Wege zur Arbeitsstätte sind in der Regel länger als zu den Einkaufsstätten des täglichen Bedarfs. Daher dominieren bei der Betrachtung nach Personenkilometern Wegezwecke, für die weitere Strecken zurückgelegt werden.

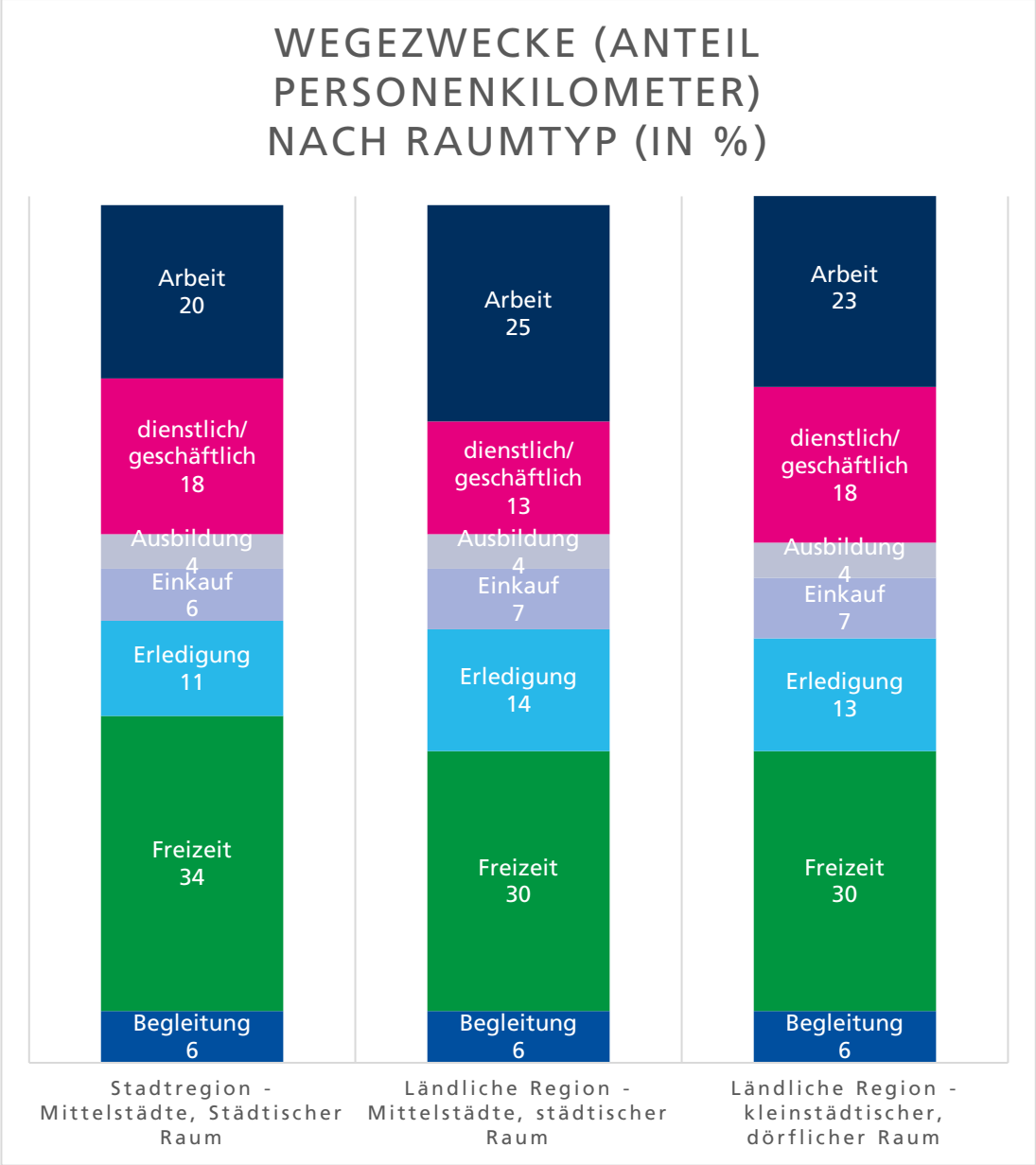


Abbildung B-6-2: Zwecke bezogen auf die Kenngröße Personenkilometer nach Raumtyp (MiD 2017)

B-6.2 Modal-Split

Betrachtet man die Aufteilung der für die Wege genutzten Verkehrsmittel, erhält man den Modal-Split. Wichtig ist dabei die Kenngröße, auf die sich der Modal-Split bezieht. Abbildung B-6-3 zeigt die Aufteilung der Verkehrsmittel bezogen auf ihren Anteil an der Zahl der Wege. Die angegebenen Verkehrsmittel sind die für einen Weg genutzten Hauptverkehrsmittel. So sind als Fußwege nur Wege angegeben, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wurden. Bei einer Kombination von Fußwegen mit anderen Verkehrsmitteln wird davon ausgegangen, dass die mit dem anderen Verkehrsmittel zurückgelegte Strecke länger als der Fußweg ist. Durch diese Zählweise wird der Anteil des Fuß- und Radverkehrs im Modal-Split verzerrt.

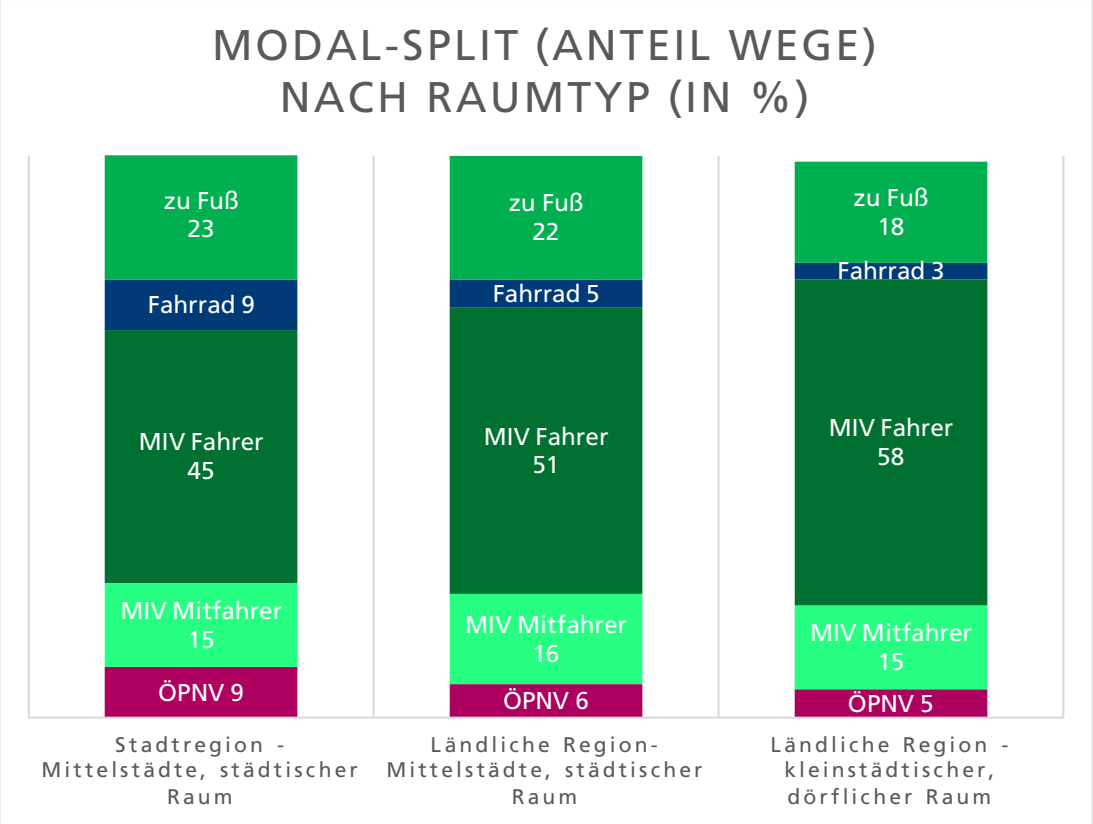


Abbildung B-6-3: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Wege nach Raumtyp (MiD 2017)

Ein anderes Bild des Modal-Split ergibt sich, wenn man, wie in Abbildung B-6-4, die Verkehrsmittelanteile nach Personenkilometern betrachtet. Da mit dem Auto und dem ÖPNV öfter längere Distanzen als mit Fuß oder Rad zurückgelegt werden, verschieben sich hier die Anteile deutlich. So werden im kleinstädtischen bzw. dörflichen Raum 86 % der pro Person zurückgelegten Kilometer mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt.

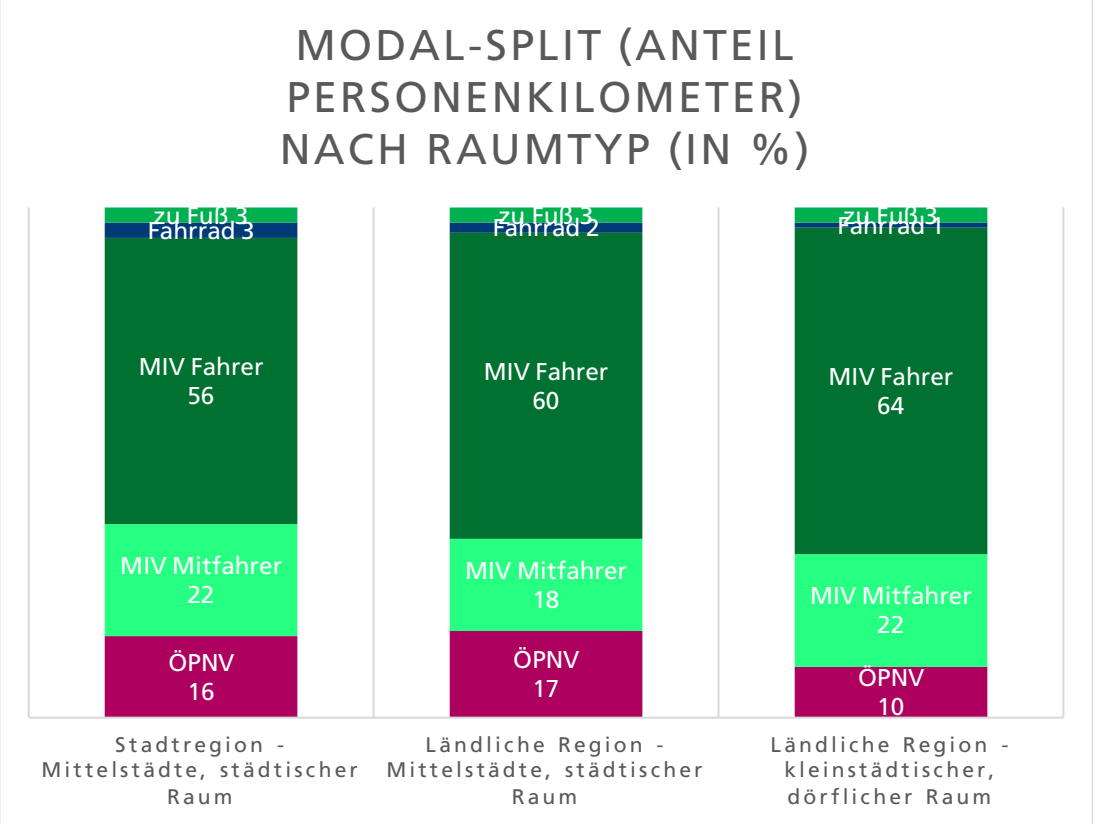


Abbildung B-6-4: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Personenkilometer nach Raumtyp (MiD 2017)

Differenziert man die in Abbildung B-6-3 dargestellte Verkehrsmittelverteilung nach Geschlecht und Altersgruppe ergibt sich die in Abbildung B-6-5 dargestellte Verteilung. Durch Unterschiede bei den Wegezwecken als auch die Verkehrsmittelverfügbarkeit kommt es in den verschiedenen Lebensphasen zu einer anderen Verkehrsmittelnutzung. So sind Kinder und Jugendliche neben dem Schulweg eher in ihrer Nachbarschaft und damit zu Fuß unterwegs. Aufgrund des Mindestalters von 14 Jahren für das Fahren eines Elektro-Tretrollers bzw. von 15 Jahren für einen Mofa-Führerschein kommt der Motorisierte Individualverkehr für die Altersgruppe bis 17 Jahren meist nur als Mitfahrer in Frage. Der höchste Anteil der ÖPNV-Nutzung ist in der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre zu verzeichnen. In dieser Altersgruppe müssen weitere Wege zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte gemacht werden. Da aus ökonomischen und ökologischen Abwägungen in dieser Altersgruppe teilweise kein Auto zur Verfügung steht, ist der ÖPNV-Anteil am höchsten. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil des Führerschein- und Pkw-Besitzes, womit der ÖPNV-Anteil sinkt. Auch im Alter fällt die Rückkehr zum ÖPNV schwer. So steigt zwar der Fußwegeanteil mit dem Rentenalter – der ÖPNV-Anteil ist aber in der Altersgruppe 65-74 Jahre am geringsten. In der Altersgruppe über 75 steigt er wieder etwas an, da aus gesundheitlichen oder ökonomischen Gründen teilweise kein Auto mehr zur Verfügung steht.

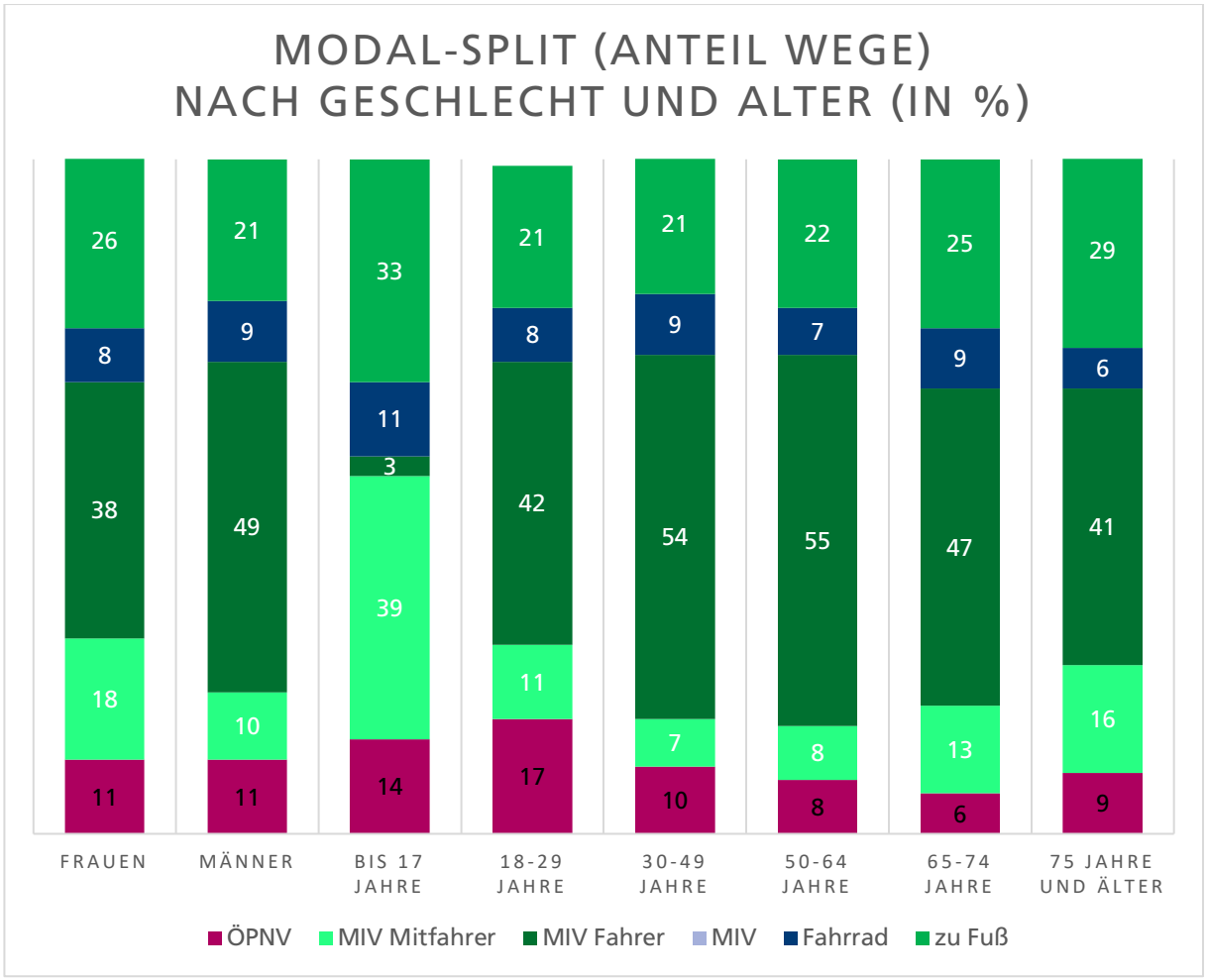


Abbildung B-6-5: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Wege nach Geschlecht und Alter (MiD 2017)

B-6.3 MOTORISIERUNGSGRAD DER BEVÖLKERUNG

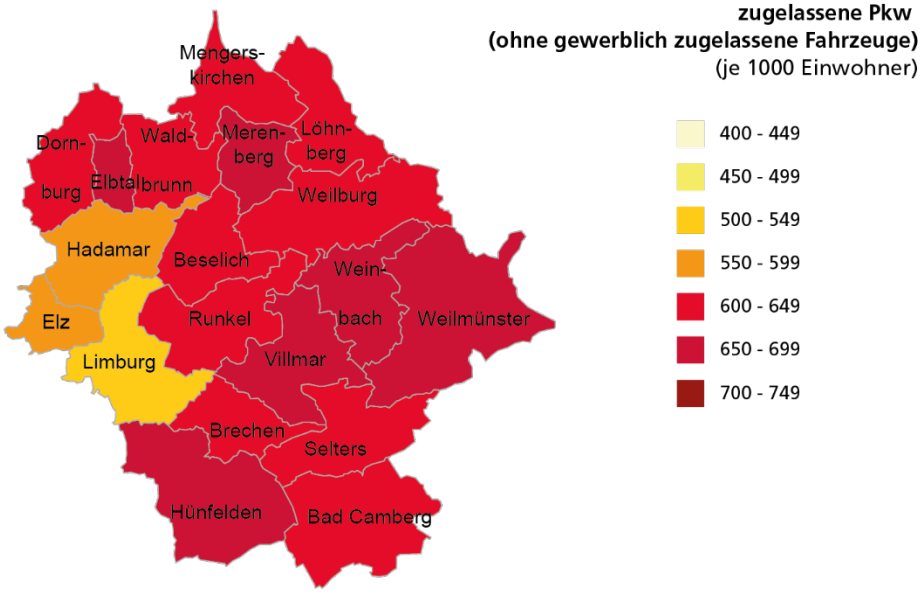


Abbildung B-6-6: zugelassene PKW (ohne gewerblich zugelassene Fahrzeuge) je 1000 Einwohner im Landkreis Limburg-Weilburg zum 31.12.2021

[Eigene Darstellung. Datenbasis: Kraftfahrtbundesamt 2022; Hessisches Statistisches Landesamt]

Die Motorisierungsrate wird beeinflusst durch die Altersstruktur, die Besiedlungsdichte und das ÖPNV-Angebot. Der Landkreis Limburg-Weilburg weist eine mit durchschnittlich 608 Pkw/1000 Einwohner eine Motorisierungsrate auf, die über dem Bundes- und Landesdurchschnitt (580 bzw. 599 Pkw/1000 Einwohner) liegt. Die höchsten Werte erreichen Hünfelden und Weinbach mit knapp unter 700 Pkw/1000 Einwohner. Nur in Hadamar, Elz und Limburg liegt die Motorisierung unter 600 Pkw/1000 Einwohner. Mit 528 Pkw/1000 Einwohner (ohne gewerblich zugelassene Fahrzeuge) ist der Pkw-Anteil in Limburg sogar deutlich geringer. Laut einer Auswertung der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ für Hessen haben in Mittelhessen 54 % der Haushalte 1 Pkw, 29 % haben 2 Pkw und 7 sogar 3 oder mehr Pkw. Lediglich 10 % aller Haushalte haben keinen Pkw. Im Rhein-Main-Gebiet und in Westhessen lag der Anteil der Haushalte ohne Pkw mit 20-24 % mehr als doppelt so hoch.

B-6.4 Straßenverkehrsinfrastruktur und -belastung

B-6.4.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

Die Infrastruktur für den Straßenverkehr und die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge sind aus der interaktiven Verkehrsmengenkarte[5] ersichtlich, die die Ergebnisse aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2021 visualisiert. Gegenüber der Verkehrszählung 2015 fielen die Zahlen aus dem Jahr 2021 auf einigen Abschnitten etwas niedriger aus, während gleichzeitig die Zahlen für den Lkw-Verkehr anstiegen. Dabei ist zu beachten, dass im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie Beschränkungen (wie Homeoffice, Ausfall von Großveranstaltungen, etc.) galten, die sich auf das Verkehrsaufkommen ausgewirkt haben.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von rund 83.000 bis 91.000 Fahrzeugen je nach Abschnitt war die Autobahn A3 zwischen Elz und Bad Camberg bei der Straßenverkehrszählung 2021 die am stärksten belastete Straße im Landkreis Limburg-Weilburg. Die Bundesstraße mit dem meisten Verkehr ist die B49. Zwischen der Autobahn- Anschlussstelle Limburg-Nord und Ahlbach beträgt hier die DTV rund 46.000 Fahrzeuge. Im weiteren Verlauf bis Löhnberg sind täglich rund 21.000 bis 26.000 Kraftfahrzeuge unterwegs.

Weitere Abschnitte mit hoher Belastung (DTV über 9.000 Fahrzeuge) sind:

- B8 Bad Camberg – Limburg – Elz
- B54 Ahlbach – Langendernbach
- B417 Linter – Hünfelden
- B456 Weilburg

B-6.5 Verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung

B-6.5.1 Park + Ride

Park & Ride-Anlagen (abgekürzt P+R) dienen als Verknüpfungspunkte zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Sie befinden sich im Bereich von leistungsfähigen ÖPNV- Achsen und sollen Pkw- Fahrern den Umstieg in öffentliche Verkehrsmittel erleichtern. Im Landkreis Limburg-Weilburg gibt es P+R-Plätze an Bahnhöfen der Taunusstrecke, der Lahntalbahn sowie der Oberwesterwaldbahn (siehe Kapitel B-7.1). Die größten Stellplatzkapazitäten sind am Limburger Bahnhof gefolgt vom Bahnhof Bad Camberg vorhanden.

[5] https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte (abgerufen 22.01.2025)

Anlage	Stellplätze PKW	Ge-bühr	Stell-plätze Rad	ÖPNV-Anschluss Linien
Bad Camberg Bf P1	216	X	84	RE20, RB21, RB22
Bad Camberg Bf P2	40	X		
Bad Camberg Bf.P3	90	X		
Brechen-Niederbrechen Bf P1	100	X	30	
Brechen-Niederbrechen Bf P2	60	X		
Brechen-Niederbrechen Bf P3	60	X		
Brechen-Oberbrechen Bf P1	65	X	5	RB21, RB22
Dornburg Wilsenroth P1+P2	16		6	RB90
Elz Bf P1	5		6	
Hadamar-Niederzeuzheim Bf P1	6		6	
Hünfelden Kirberg P+R/B417	124		ja	X72, LM-33, 279
Limburg (Lahn) Bf P1	180	X	43	RE20, RB21, RB22, RB23, RE24, RE25, RB29, RB45, RB90
Limburg (Lahn) Bf P2	50	X		
Limburg (Lahn) Bf P3	250	X		
Limburg-Eschhofen Bf P1	103	X	18+ [6]	RE20, RB21, RB22, RB23, RE25, RB45
Limburg-Eschhofen Bf P2	83	X		
Limburg-Eschhofen Bf P3	46	X		
Limburg-Eschhofen Bf P4	94	X		
Limburg-Lindenholzhausen Bf P1	15		12	RB21, RB22
Limburg-Süd	306	X	24	*ICE*, LM-5, LM-59, 282, 285
Löhnberg Bf P1	17		6	RB45
Runkel Bf P1	26			
Runkel-Arfurt			12	
Runkel-Kerkerbach			30	
Selters (Taunus)-Niederselters Bf P1	62		30	RB21, RB22
Villmar Aumenau	5			RB45
Villmar Bf P1+P2	15		6	
Weilburg Bf P1	84	X	10	RE 24, RE25, RB45

Tabelle B-6-2: Park+Ride / Bike+Ride-Anlagen [Fahrradboxen] im Landkreis Limburg-Weilburg

[Quellen: www.pundr.hessen.de, abgerufen am 18.03.2022; Cooperative Infrastruktur und Umwelt im Auftrag des Landkreises Limburg-Weilburg (2024): Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg, Teil B: Bike + Ride - Analyse; RMS: Rahmenplan Stationen – Typisierung, Stand 14.06.2019]

Sind die in Tabelle B-6-2 genannten P+R-Anlagen nicht als gebührenpflichtig markiert, ist die Nutzung kostenfrei. Die meisten Parkplätze sind Flächen der Deutschen Bahn AG. Teilweise finden sich noch Schilder mit der Aufschrift "Nur für Kunden der Deutsche Bahn AG mit Erlaubniskarte der Fahrkartenausgabe". In der Praxis sind die meisten Fahrkartenausgaben aber seit längerer Zeit geschlossen und DB Service Stores geben keine Berechtigungen aus.

Die Kosten für die gebührenpflichtigen P+R-Plätze haben meist nur den Charakter einer Schutzgebühr, um die missbräuchliche Nutzung als Dauerparkplatz oder Abstellfläche für gewerbliche Fahrzeuge zu verhindern.

Bezüglich der Auslastung der P+R-Plätze liegen nur Angaben aus dem „Maßnahmenplan Park+Ride“[6] vor, die allerdings aus dem Jahr 2014 stammen. Demnach wiesen folgende P+R-Plätze höhere Auslastungen auf:

- **Hohe Auslastung**: Limburg (Lahn), Limburg-Lindenholzhausen und Weilburg
- **Vollauslastung**: Limburg-Eschhofen
- **Überlastung**: Villmar-Aumenau, Löhnberg und Brechen-Niederbrechen.

B-6.5.2 BIKE + RIDE



Abbildung B-6-7: B+R-Anlage am Bahnhof Bad Camberg (Foto: IGDB)

Im Landkreis Limburg-Weilburg existieren überregionale und regionale Radrouten, die allerdings noch Lücken aufweisen. Während die überregionalen Radrouten (wie die Hessischen Radfernwege) hauptsächlich touristischen Zwecken dienen, sind die regionalen Routen (wie das regionale Nebennetz) auch für Alltagsfahrten gedacht.

Im „Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg“ ist ein Ausbaukonzept für den Radverkehr veröffentlicht[7].

An einigen Bahnhöfen sowie an einer Schnellbushaltestelle in Kirberg gibt es Bike+Ride Fahrrad-Abstellanlagen (siehe Tabelle B-6-2). Wie im Kapitel D-9.1 erläutert wird, gibt es hierbei noch Lücken und Verbesserungsbedarf.

[6] RMV; IVM (o.J.): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – Maßnahmenplan Park + Ride.

[7] Cooperative Infrastruktur und Umwelt im Auftrag des Landkreises Limburg-Weilburg (2024): Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg, Teil A: Zielnetz und Maßnahmen

B-6.5.3 CarSharing



Abbildung B-6-8: CarSharing-Auto am Bahnhof Limburg (Foto: IGDB)

Oft wird auf das eigene Auto zugegriffen, weil es für Gelegenheiten vorgehalten wird, in denen es keine Mobilitätsalternativen gibt. CarSharing-Angebote ermöglichen eine unabhängige Verkehrmittelwahl, in dem sie im Bedarfsfall Zugriff auf ein Auto bieten. Menschen sind somit weder abhängig vom Auto- Besitz noch vom ÖPNV-Angebot. Kommerzielle CarSharing- Angebote setzen allerdings eine gewisse Bevölkerungsdichte und ein gutes ÖPNV-Angebot voraus. Nur dann gibt es genügend potenzielle Nutzer, um eine wirtschaftliche Auslastung der CarSharing- Fahrzeuge zu gewährleisten. Aber auch in dünner besiedelten Gebieten sind kommunal unterstützte oder privat organisierte CarSharing Angebote möglich und können dazu beitragen, den hohen Motorisierungsgrad (vgl. Kapitel B-6.3) etwas abzusenken.

Bisher gibt es CarSharing- Angebote nur in der Stadt Limburg. Hier bietet die Energieversorgung Limburg mit ihrem Angebot EVLdrive (Electric Vehicle Limburg) in allen Stadtteilen Elektroautos im CarSharing an. Weiterhin betreibt die bundesweit vertretende DB- Tochter Flinkster am Bahnhof Limburg-Süd eine CarSharing- Station.

B-6.5.4 BikeSharing

Es bestehen im Landkreis Limburg-Weilburg derzeit keine BikeSharing– Angebote. Für touristische Zwecke bestehen aber Fahrradleihmöglichkeiten beim örtlichen Fahrradhandel oder touristischen Dienstleister.

B-7 ÖPNV IM LANDKREIS LIMBURG-WEILBURG

B-7.1 SCHIENENGEBUNDENER PERSONENVERKEHR

Vier Regionalbahn- und eine Eisenbahnstrecke des Fernverkehrs erschließen den Landkreis Limburg-Weilburg:

- Die **Taunusstrecke** (Limburg ➔ Niedernhausen ➔ Frankfurt-Höchst ➔ Frankfurt Hbf) verbindet Limburg sowie den Südosten des Kreises mit dem Oberzentrum Frankfurt. Sie wird im Stundentakt von den Linie *RB22* mit Doppelstockzügen bedient. Montags bis freitags gibt es zudem morgens Verstärker in Richtung Frankfurt und nachmittags von Frankfurt in Richtung Limburg. Weitere Verstärkung erhält die Linie durch die montags bis freitags am Morgen und am Nachmittag verkehrende Linie *RE20,* die die Halte Lindenholzhausen, Oberbrechen, Niederselters und Wörsdorf auslässt, und die Bedienung zu einem Halbstundentakt verstärkt. Die Fahrzeit zwischen Limburg und Frankfurt Hbf beträgt zwischen 1:04 (RE) und 1:12 Stunden (RB). Zum Einsatz kommen Züge mit Doppelstockwagen. Weiterhin werden einzelne Züge der mit Dieseltriebwagen betriebenen Linie *RB21* von Wiesbaden über die *Ländchesbahn* und die Taunustrecke nach Limburg durchgebunden.
- Die **Lahntalbahn** von Gießen über Wetzlar, Leun/Braunfels nach Limburg und weiter nach Koblenz wird zweistündlich von der RegionalExpress-Linie *RE25* (mit Halten in Gießen, Wetzlar, Weilburg, Limburg, Diez, Nassau (Lahn), Bad Ems, Niederlahnstein und Koblenz) sowie stündlich zwischen Limburg und Gießen von der RegionalBahn-Linie *RB45* befahren. Ab Gießen ist die Linie *RB45* auf der Vogelsbergbahn über Alsfeld nach Fulda durchgebunden. Als Zubringer zur Intercitylinie 34 in Wetzlar verkehrt die Linie RE24 zwischen Gießen und Limburg.
- Die **Oberwesterwaldbahn** bindet die nördlich von Limburg gelegenen Westerwaldgemeinden an den Verkehrsknoten Limburg sowie an das Siegerland an. Bedient wird sie von der Linie *RB90* mit Dieseltriebwagen. Die Bedienung erfolgt montags bis freitags etwa stündlich mit Verdichtungen auf einen Halbstundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt.
- Die **Unterwesterwaldbahn**, zwischen Limburg und Siershahn, wird von der Regionalbahnlinie *RB29* bedient. Sie verkehrt Mo-Fr etwa stündlich und am Wochenende alle zwei Stunden. Im Kreisgebiet befinden sich die Halte Limburg, Staffel und Elz Süd.
- Als Fernverkehrsanschluss ist der Bahnhof Limburg Süd an der **ICE-Strecke Köln-Frankfurt** zu nennen. Der Bahnhof Limburg Süd ist nicht an den Schienennahverkehr angeschlossen. Eine Verbindung zwischen den Bahnhöfen Limburg und Limburg Süd bietet die Stadtbuslinie LM-5. Außerdem gibt es einzelne Fahrten der Buslinie 282 vom/zum Bahnhof Limburg Süd.

DB-Kursbuchstrecke	Streckenverlauf im Kreis Limburg-Weilburg (außerhalb des Kreisgebietes) *„Streckenname"*	RMV-Liniennummer	Fahrzeugeinsatz Stand: 2022 (Einstiegshöhe)	Zeitraum Ausschreibung Verkehrsleistung (Verkehrsunternehmen)	Klassifizierung (Anzahl Gleise)	elektrifiziert	Verkehrsarten	Anzahl Haltepunkte im Kreisgebiet
627	Limburg – Bad Camberg – (Niedernhausen – Frankfurt / Wiesbaden) *„Taunusstrecke"*	RE20	LZ: Mod. Doppelstockwagen (1.15 m, Stw. 0,60 m)	12.12.2021–13.12.2036 (DB)	Hauptbahn (2)	ja	Personen-nahverk., Güterv.	7
		RB21	VT: Coradia Lint, Hochflur (0,78 m)	11.12.2022–11.12.2032 (HLB)				
		RB22	LZ: Mod. Doppelstockwagen (1.15 m, Stw. 0,60 m)	12.12.2021–13.12.2036 (DB)				
625	(Koblenz – Diez Ost) – Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg – Löhnberg – (Wetzlar – Gießen) *„Lahntalbahn"*	RE24	VT: Coradia Lint, Niederflur (0,58 m)	10.12.2023–11.12.2038 (HLB)	Hauptbahn (2/1)	nein	Personen-nahverk., Güterv.	2
		RE25	VT: Coradia Lint EWS (0,60 m) VT: Talent (0,59 m)	14.12.2014–14.12.2030 (DB)				10
		RB45	VT: Coradia Lint, Niederflur (0,58 m)	10.12.2023–11.12.2038 (HLB)				
461	Limburg (– Diez Ost) – Elz – Hadamar –Dornburg– (Westerburg – Au/Sieg) *„Oberwesterwaldbahn"*	RB90	VT: Coradia Lint, Niederflur (0,58 m)	14.12.2014–14.12.2030 (HLB)	Nebenbahn (1)	nein	Personen-nahverk., Güterv.	8
629	Limburg (– Diez Ost) – Elz Süd – (Montabaur – Siershahn) *„Unterwesterwaldbahn"*	RB29	VT: Coradia Lint, Niederflur (0,58 m)	14.12.2014–14.12.2030 (HLB)	Nebenbahn (1)	nein	Personen-nahverk., Güterv.	3
472	(Köln – Siegburg – Montabaur) – Limburg Süd – (Frankfurt / Wiesbaden)	ICE	ICE-Triebwagen	--	Hauptbahn (2)	ja	Personenfernv.	1

Tabelle B-7-1: Eisenbahnstrecken im Landkreis Limburg-Weilburg mit Informationen zum Betrieb (VT=Dieseltriebwagen, LZ=lokbespannter Zug)

[eigene Zusammenstellung, Quelle Fahrzeugtypen, Ausschreibungszeiträume: RMV]

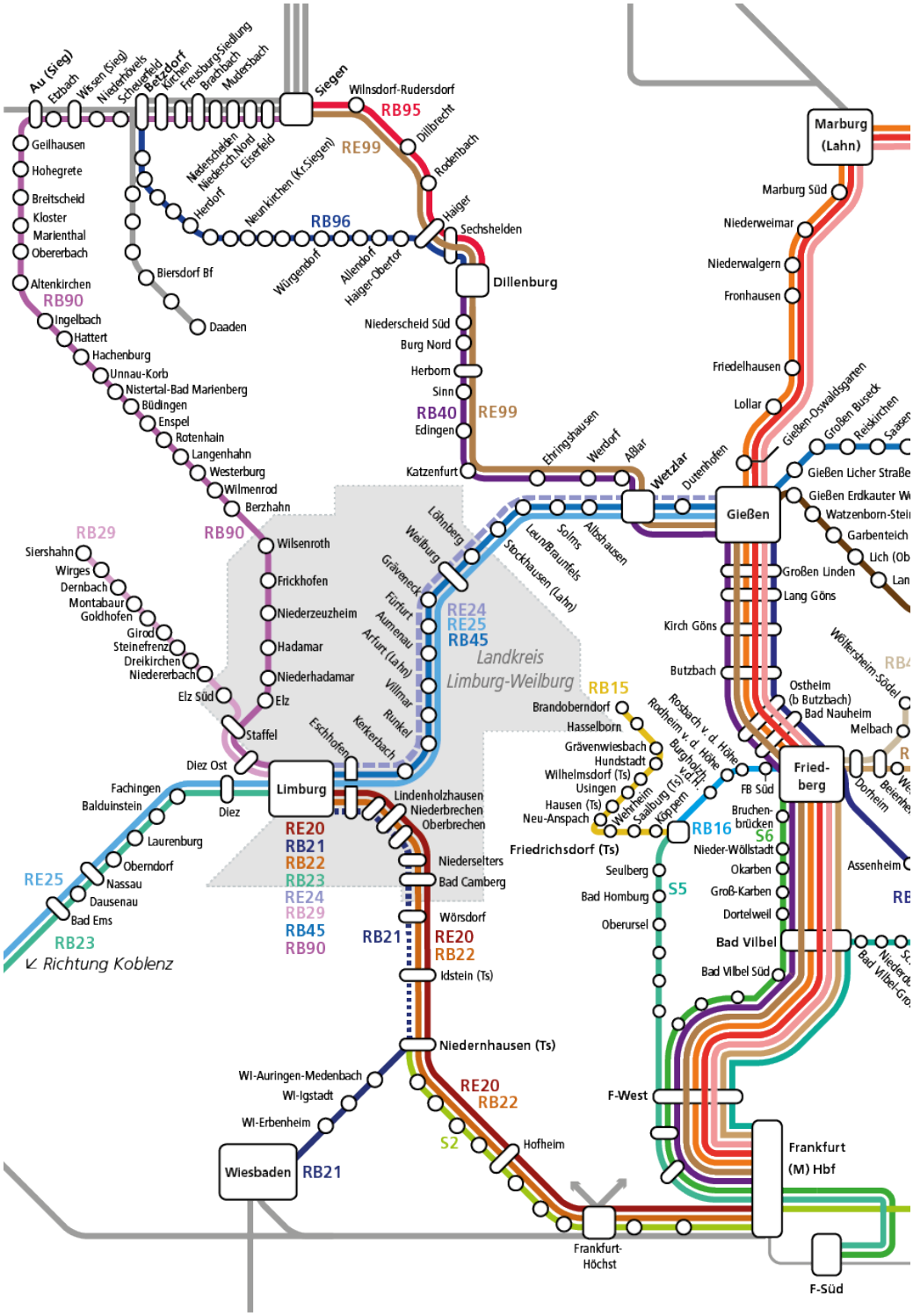


Abbildung B-7-1: Schienennetz des Regionalverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg (grau unterlegt) und benachbarten Landkreisen (eigene Darstellung)

SPNV Linie	Linienverlauf	Taktfolge in Minuten*					
		Mo - Fr TVZ	Mo - Fr HVZ	Samstag	Samstag	Sonntag	Abend-verkehr
		4-21 Uhr	6-9 Uhr 15-19 Uhr	6-16 Uhr	16-21 Uhr	8-21 Uhr	21-24 Uhr
RE20	Limburg – Bad Camberg – Niedernhausen – Frankfurt a. M.	V	60‘				
RB21	(Limburg – Bad Camberg –) Niedernhausen – Wiesbaden	V	V	V			V
RB22	Limburg – Bad Camberg – Niedernhausen – Frankfurt a. M.	60‘+V	60‘	60‘	60‘	60‘	120‘
RB23	Koblenz – Diez Ost – Limburg	60‘	60‘+V	60‘	60‘	60‘	120‘
RE24	Limburg – Wetzlar – Gießen	120‘	V	V	V	V	
RE25	Koblenz – Diez Ost – Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg – Löhnberg – Wetzlar – Gießen	120‘	120‘	120‘	120‘	120‘	
RB29	Limburg – Diez Ost – Elz Süd – Montabaur – Siershahn	ca. 60‘ unregelmäßig	ca. 60‘ unregel-mäßig	ca. 60‘-120‘ unregel-mäßig	ca. 60‘-120‘ unregel-mäßig	ca. 60‘-120‘ unregel-mäßig	1 Fahrt nur Fr/Sa, Sa/So und vor Feier-tagen
RB45	Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg – Löhnberg – Wetzlar – Gießen – Alsfeld – Fulda	60‘	60‘+V	60‘	60‘	60‘	60‘
RB90	Limburg – Diez Ost – Elz – Hadamar – Frickhofen – Wilsenroth – Westerburg – Altenkirchen – Au/Sieg	ca. 60‘ unregel-mäßig	ca. 60‘ unregel-mäßig	120‘	120‘	120‘	1 Fahrt

* Die Taktfolge bezieht sich auf die Bedienung des gesamten Streckenabschnitts im Landkreis Limburg-Weilburg. Zusatzfahrten, die nur Teilabschnitte bedienen, sind nicht berücksichtigt.

V = Verstärkerfahrten zum Taktangebot bzw. einzelne Fahrten ohne Taktangebot

Tabelle B-7-2: SPNV-Angebot im Landkreis Limburg-Weilburg nach Verkehrstagsgruppen (Stand: Fahrplan 2022)

Im Rahmen einer Voruntersuchung wurde 2021/22 die Reaktivierung des Streckenabschnitts Weilmünster – Grävenwiesbach der Weiltalbahn untersucht[8]. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass kein positiver Kosten-Nutzen-Faktor erreicht wird. Den vergleichsweise hohen Investitionskosten aufgrund erforderlicher Neubauten steht nicht der erforderliche Nutzen – in Form von Reisezeitgewinnen und Verkehrsverlagerungen – gegenüber.

[8] ZIV-Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH (2022): Reaktivierungen Dietzhölztalbahn, Solmstalbahn, Weiltalbahn - Voruntersuchung

B-7.2 STRAßENGEBUNDENER ÖPNV

Das Netz des straßengebundenen ÖPNV ist schematisch im Liniennetzplan (➔ **Anlage B-3**) und in nachfolgenden Tabellen dargestellt.

B-7.2.1 BUSLINIEN IM KREISGEBIET

Linie	Linienverlauf 2022	Linienbündel	Typ	Konzession bis (mit Verlängerungsoption längstens bis)	Konzessionsinhaber
LM-1	Krankenhaus - Marktplatz - ZOB West - ZOB Süd – Holzheimer Str. - Zeppelinstr. – Breites Driesch (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-2	ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Im Finken - ZOB West (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-3	Krankenhaus – Marktplatz - ZOB West - Goethestraße - Blumenröder Str. - Zeppelinstr. – Gutenbergring (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-5	ZOB Süd - Am Hammerberg - ICE-Gebiet (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-11	Limburg – Elz – Hundsangen	LLW Westerwald 1	reg.	12.12.2028	Medenbach
LM-12	Limburg – WAL-Fussingen – Mengerskirchen – Beilstein	LLW Westerwald 2	reg.	12.12.2028	Medenbach
LM-13	Limburg – Elz – Hadamar – WAL-Fussingen	LLW Westerwald 1	reg.	12.12.2028	Medenbach
LM-14	Hadamar – BES-Obertiefenbach – HAD-Steinbach – WAL-Lahr	LLW Westerwald 2	reg.	12.12.2028	Medenbach
LM-15	Limburg – Hadamar – Elbtal – Rennerod	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-16	BES-Schupbach – BES-Niedertiefenbach – Hadamar	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-20	ZOB Süd - Wiesbadener Str. - Kreissporthalle - Linter Alte Schule – Linter Großer Ring (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus

Linie	Linienverlauf 2022	Linienbündel	Typ	Konzession bis (mit Verlängerungsoption längstens bis)	Konzessionsinhaber
LM-21/22	ZOB Süd - Eschhofen Kirche - Esch-hofen Bahnhof - Linden-holzh. Ortsmitte - Lindenholzh. Bahnhof - Lindenholzh. B8 - ICE-Gebiet - ZOB Süd	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-23	ZOB Nord - Globus - Campus - Dietkirchen Auf der Heide - Diet-kirchen Rathaus - Dietkirchen Friedhof (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-24	ZOB West - Globus - P+R-Platz - Gewerbegebiet H.-Hingott-Str. - Ahlbach Schulstraße - Ahlbach Grundschule (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-25	ZOB West - Im Finken - Offheimer Weg - Offheim Gewerbegebiet - Offheim Grundschule/Hallenbad - Offheim Kirche (und zurück)	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-26	ZOB West - Lahn-Einkaufszent-rum - Staffel Koblenzer Str. - Staffel Wohngebiet Nordwest - Staffel Limburger Str. –Marktplatz - ZOB West	Stadtlinie Limburg	lokal	09.12.2034	Limbus
LM-31	Bad Camberg – CAM-Erbach	SB Bad Camberg	Lokal	14.12.2030	DB
LM-32	Bad Camberg – CAM-Würges	SB Bad Camberg	Lokal	14.12.2030	DB
LM-33	Limburg – Hünfelden – Kirberg	LLW Süd	reg.	11.12.2032	DB
LM-41	Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – Runkel	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-44	VIL-Weyer – Villmar – Runkel – VIL-Wirbelau	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-45	Limburg – Beselich – Runkel	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-46	Limburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-50	*RufBus* Weinbach – Weilmünster	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach

Linie	Linienverlauf 2022	Linienbündel	Typ	Konzession bis (mit Verlängerungsoption längstens bis)	Konzessionsinhaber
LM-51	Weilburg – Weinbach – WLM-Laubuseschbach – VIL-Weyer – BRE-Oberbrechen	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-52	Weilburg – Gräveneck – Weinbach	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-54	Weilmünster – Weinbach – WIE-Fürfurt	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-55	Weilmünster – WLM-Laubuseschbach – Weinbach	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-56	Weilmünster – WLM-Laubuseschbach – VIL-Weyer	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-57	VIL-Aumenau – Weilmünster – WLM-Dietenhausen	LLW Ost	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-59	Limburg – LIM-Eschhofen – Runkel / LIM-Lindenholzhausen – Limburg	LLW Mitte	reg.	11.12.2032	DB
LM-61	City Bus Weilburg: Odersbach – Innenstadt – Gewerbegebiet Kubach	Weilburg	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-62	City Bus Weilburg: Innenstadt – Waldhausen	Weilburg	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-63	Schulverkehr Weilburg	Weilburg	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-64	Weilburg – Merenberg – MEN-Waldernbach / BES-Heckholzhausen	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-65	Weilburg – BES-Schupbach – BES-Obertiefenbach	LLW B49	lokal	11.12.2032 (09.12.2034)	Medenbach
LM-66	Weilburg – WEL-Hirschhausen – WEL-Kubach – Weilburg	Weilburg	lokal	14.12.2030	Medenbach
LM-68	Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen	Weilburg	lokal	14.12.2030	Medenbach

Linie	Linienverlauf 2022	Linienbündel	Typ	Konzession bis (mit Verlängerungsoption längstens bis)	Konzessionsinhaber
X89	Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach	LLW Weiltal	reg.	12.12.2028	Medenbach
245	Weiltalbus	LLW Weiltal	reg.	12.12.2028	Medenbach
281	Limburg – Elz – Hadamar – Dornburg / Salz	LLW Westerwald 1	reg.	12.12.2028	Medenbach
282	Limburg – Niederbrechen / Runkel – Villmar – Weilburg	LLW Mitte	reg.	11.12.2032	DB
283	Haintchen – Bad Camberg	LLW Süd	reg.	11.12.2032	DB
285	Haintchen – Niederselters – Bad Camberg – Limburg	LLW Süd	reg.	11.12.2032	DB

reg.=regional

Tabelle B-7-3: Buslinien im Kreis Limburg-Weilburg mit Angaben zur Linienbündelzuordnung und Laufzeit

B-7.2.2 EINBRECHENDE BUSLINIEN AUS BENACHBARTEN KREISEN

Linie	Linienverlauf 2022	Aufgabenträger	Typ
X72	Limburg – Kirberg – Wiesbaden	RMV	regional
120/ 125	(Weilburg ZOB –) Beilstein – Bissenberg – Stockhausen – Wetzlar	VLDW	lokal
172	Braunfels – Bonbaden – Weilburg	VLDW	lokal
230	Bad Camberg – Idstein	RTV	lokal
231	(Bad Camberg –) Esch – Oberems	RTV	lokal
279	*RufBus*: Bad Camberg – Wallrabenstein – Ohren – Kirberg	RTV	lokal
450	Montabaur – Nentershausen – Diez – Limburg	VRM	-
509	Hahnstätten – Kirberg	VRM	-
566	Michelbach – Hahnstätten – Diez – Limburg ZOB Süd / Limburg Süd	VRM	-
569	Hahnstätten – Heringen – Lohrheim – Oberneisen	VRM	-
570	RegioBus: Michelbach – Hahnstätten – Oberneisen – Diez – Limburg ZOB Nord	VRM	-
571	Altendiez – Diez – Limburg ZOB Nord	VRM	-
580	RegioBus: Heide – St.Goarshausen – Nastätten – Katzenelnbogen – Diez – Limburg ZOB Süd	VRM	-
582	StadtBus: Diez Bahnhof – Brandenburger Str. – Ostbahnhof – Limburg Diezer Str.	VRM	-

Tabelle B-7-4: Landkreisüberschreitende Buslinien aus benachbarten Gebieten

B-7.2.3 FREIZEITLINIEN

Als Freizeitlinie ergänzt der Weiltalbus (Linie 245) zwischen Bad Homburg, Weilmünster und Weilburg die regionale Linie X89. Der Weiltalbus verkehrt an Samstagen und Sonntagen im Zeitraum von 1. Mai und 31. Oktober. Das Angebot richtet sich an Menschen, die im Weiltal wandern oder Radfahren wollen. Für die Mitnahme von Fahrrädern führen die Busse einen Anhänger mit.

Im benachbarten Hochtaunuskreis verkehrt die Buslinie 57 von Oberursel-Hohemark über den Sandplacken zum Großen Feldberg und weiter bis König-stein. Am Wochenende wird die Linie zweistündlich von Oberursel-Hohemark nach Bad Homburg weitergeführt.

B-7.2.4 BEDARFSGESTEUERTE ANGEBOTE

Im Landkreis Limburg-Weilburg gab es im Jahr 2024 folgende bedarfsgesteuerte Angebote:

- Seit dem 13. November 2021 gibt es im **Stadtgebiet von Limburg** sowie in **Elz** ein **On-Demand-Verkehrsangebot, das unter dem Namen „Lahnstar"** vermarktet wird. Das Angebot besteht tagsüber zwischen den Limburger Stadtteilen und abends auch in der Innenstadt. Die Bedienzeiten sind Sonntag bis Donnerstag von 6 bis 1.15 Uhr und Freitag und Samstag von 6 bis 3.15 Uhr. Eingestiegen werden kann an Bushaltestellen und zusätzlichen nur vom Lahnstar bedienten Haltestellen. Im Gegensatz zu anderen On-Demand-Verkehren im RMV wird kein Kilometertarif, sondern nur ein Grundpreis plus Komfortzuschlag erhoben. Für Fahrgäste mit gültiger Zeitkarte und Mitfahrer entfällt der Grundpreis. Eingesetzt werden Vans mit Elektroantrieb.
- Seit Dezember 2018 verbindet die **RufBus-Linie LM-50** die Ortsteile der Gemeinden **Weinbach und Weilmünster** untereinander und mit den Kernorten. Verknüpfungen mit dem regionalen Zugverkehr bestehen an den Bahnhöfen Gräveneck sowie in der morgendlichen HVZ auch in Grävenwiesbach (Taunusbahn nach Frankfurt). Weiterhin kann in Weilmünster ZOB auf die regionale Linie X89 nach Weilburg und Grävenwiesbach umgestiegen werden. Die Anmeldung eines Fahrtwunsches ist spätestens eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit telefonisch oder auf der VLDW-Internetseite erforderlich. Der RufBus ist zu den normalen RMV-Tarifen zu nutzen. Eingesetzt werden Kleinbusse mit einer Kapazität von maximal 7 Fahrgästen.
- Seit Dezember 2024 ergänzen **RufBusse** das Fahrtenangebot auf den **Linien LM-45 und LM-64.** Montag bis Freitag werden Fahrten in der Nebenverkehrszeit angeboten, an Samstagen ersetzt der RufBus den Regelbus.

B-7.2.5 BÜRGERBUSSE

In einigen Gemeinden des Landkreises Limburg-Weilburg werden die vorhandenen ÖPNV- Linien durch Bürgerbusse oder vergleichbare Angebote ergänzt. Sie sind insbesondere auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtet und dienen vorrangig der Anbindung von Wohngebieten an Arztpraxen, Einzelhandelsansiedlungen und Standorten der öffentlichen Verwaltung. Die Planung und Umsetzung derartiger Angebote übernehmen in der Regel die betreffenden Kommunen in Zusammenarbeit mit entsprechenden Trägervereinen und ehrenamtlichen Helfern. Generell sind Bürgerbussysteme nicht in das Tarifsystem des RMV integriert und können unentgeltlich genutzt werden.

Die derzeit existierenden Bürgerbus- Angebote sind in Tabelle B-7-5 dargestellt.

Kommune	Produkt	Umsetzungsstand
Bad Camberg	Bürgerbus	Seit 1.02.2024 für die Stadtteile Dombach, Schwickershausen und Oberselters
Brechen	Bürgerbus	Testprojekt in Kooperation mit Caritasverband: 2x die Woche dürfen hilfsbedürftige Bürger Fahrten buchen
Elz	Bürgerbus	Seit 2.09.2024 in Betrieb, Bediengebiet Elz und Malmeneich
Hünfelden	Bürgerbus	Freiwilliger Fahrdienst durch Ehrenamtler und Jugendtaxi
Löhnberg	Bürgerbus	Für Kindergartenkinder aus dem OT Selters nach Löhnberg und für Senioren
Merenberg	Bürgerbus	Bürgerbus vorhanden
Weilmünster	Bürgerbus	"Weilmobil" jeden Donnerstag kostenlos von OT nach Weilmünster/ zu anderen OT

Tabelle B-7-5: Bürgerbussysteme im Landkreis Limburg-Weilburg (Stand 2025)

B-7.2.6 FAHRGASTZAHLEN UND TICKETNUTZUNG

Die Ermittlung von Fahrgastzahlen und genutzten Fahrkarten ist mit Schwierigkeiten verbunden. Aus Fahrkartenverkäufen lassen sich insbesondere bei Zeitkarten nur begrenzt Rückschlüsse auf die Anzahl der zurückgelegten Fahrten und der benutzten Linien ziehen – insbesondere aufgrund der Nutzung von landes- und bundesweiten Zeitkartenangeboten (Landestickets, Deutschlandticket).

Mit Fahrgastzählsystemen lässt sich die Auslastung einzelner Fahrzeuge und Linien ermitteln, nicht aber welche Fahrkarten benutzt wurden. Zudem kommen Fahrgastzählsysteme im Kreis Limburg-Weilburg noch nicht zum Einsatz.

Daher können derzeit miteinander vergleichbare Fahrgastzahlen für alle Buslinien im Kreisgebiet nur durch Fahrgastbefragungen ermittelt werden, die mit großem personellem und damit auch finanziellem Aufwand verbunden sind. Die letzte verbundweite Erhebung der Fahrgastzahlen- und Fahrkartennutzung erfolgte im Jahr 2015 (nachfolgend als RMV-VBE bezeichnet). Da neuere Zahlen nicht in vergleichbarer Form vorliegen, können im Rahmen des Nahverkehrsplans nur die Ergebnisse der Verbunderhebung 2015 dargestellt werden.

Bei der Bewertung der Fahrgastzahlen ist zu berücksichtigen, dass seit ihrer Erhebung 10 Jahre vergangen sind. Seitdem ist einiges passiert, was Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen hatte. So wurde auf einigen Linien das Angebot ausgebaut. Weiterhin hatten bzw. haben die Corona-Pandemie, das 9-Euro-Ticket und das Deutschlandticket große Einflüsse auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen. Die Mitfinanzierung des Deutschlandtickets durch den Bund ist bis 2030 zugesagt, allerdings ist mit einem weiterem Preisanstieg zu rechnen. Daher würde auch eine Erhebung zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans nur eine Momentaufnahme – aber keine längerfristig belastbaren Daten – liefern.

B-7.2.6.1 FAHRGASTZAHLEN UND TICKETNUTZUNG 2015 NACH LINIENBÜNDELN

In den folgenden Diagrammen zu den einzelnen Linienbündeln im Kreisgebiet sind für jede Linie die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Tag (erhoben im Jahr 2015) der angegebenen Verkehrstagsgruppe dargestellt. Ist in einer Verkehrstagsgruppe eine „0“ eingetragen bzw. kein Balken vorhanden, verkehrt die jeweilige Linie nicht an diesem Verkehrstag.

Auf allen Buslinien zusammen waren im Jahr 2015 an einem durchschnittlichen Werktag (Mo-Fr) rund 27.700 Fahrgäste unterwegs. Wie die Diagramme zeigen, wurde auf den meisten Linien am Wochenende kein Fahrtenangebot durchgeführt. Die geringeren Fahrgastzahlen auf Linien mit Wochenendangebot sind nicht nur auf den Wegfall des Schul- und Berufsverkehrs, sondern auch auf das geringere Fahrtenangebot und das Fehlen von Umsteigemöglichkeiten von Zu- bzw. auf Abbringerlinien zurückzuführen.

Für die lokalen Linienbündel sind jeweils in einem weiteren Diagramm die benutzten Fahrkartenarten angegeben. Diese sind ein Indikator für die Nutzung der Linien. So sind Linien mit einem sehr hohen Anteil an Zeitkarten für Auszubildene in der Regel auf den Schulverkehr ausgerichtet.

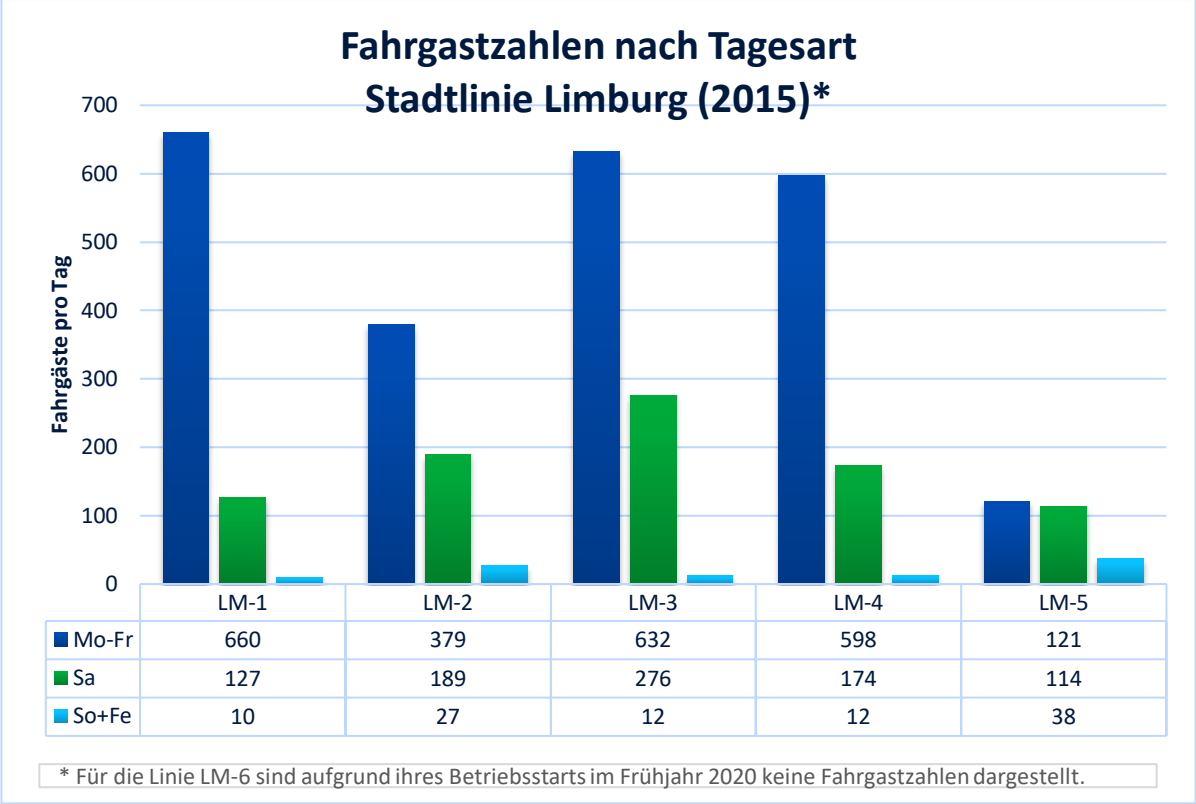


Abbildung B-7-2: Stadtlinien Limburg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

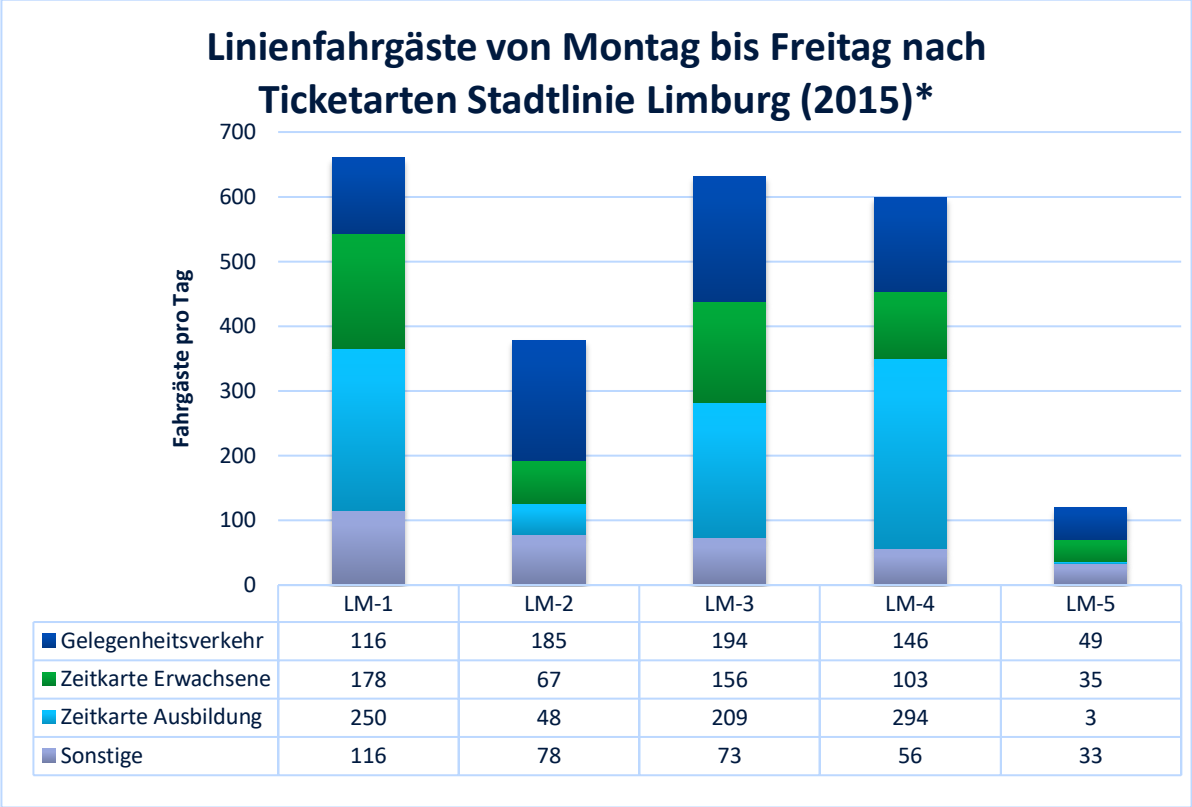
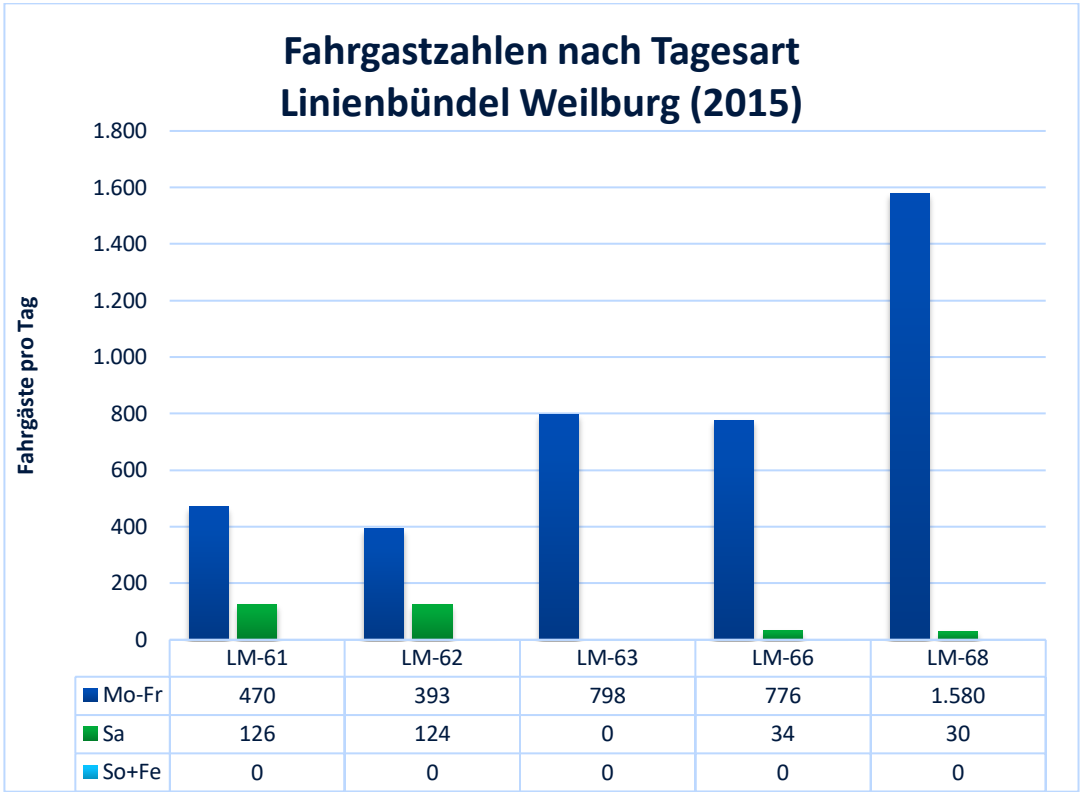
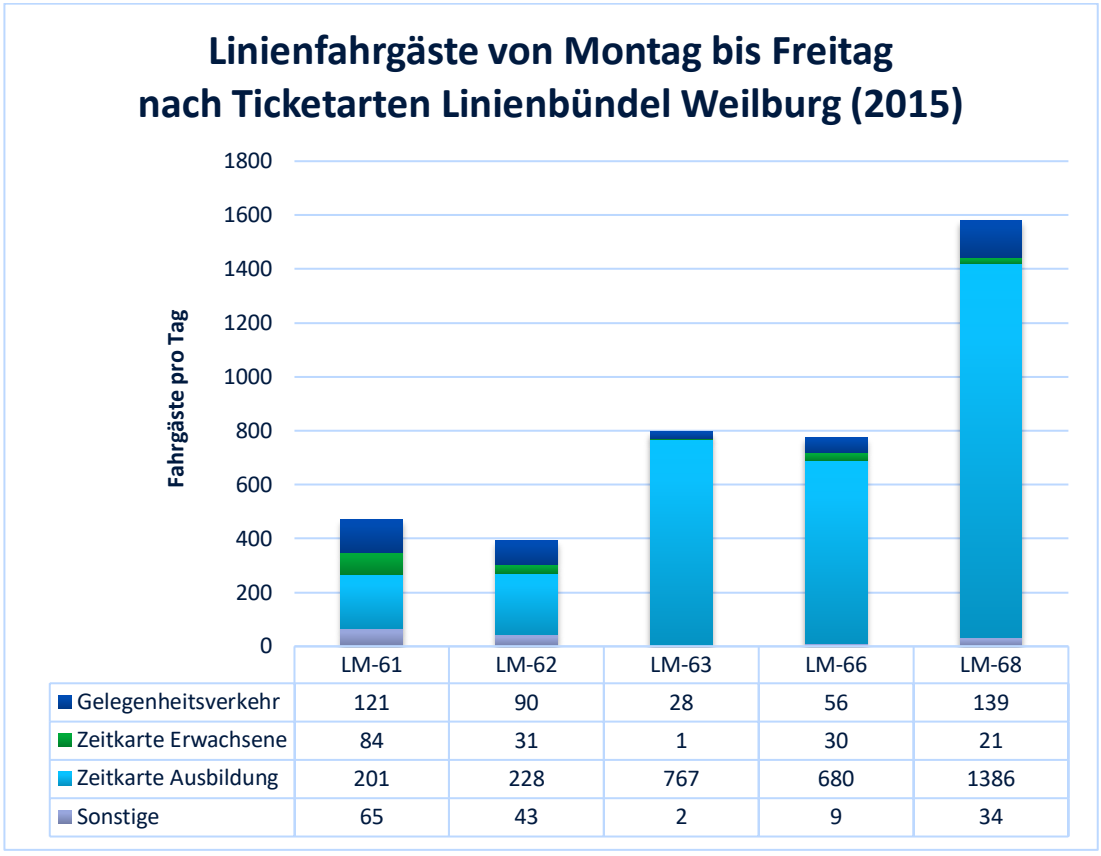


Abbildung B-7-3: Stadtlinien Limburg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015]



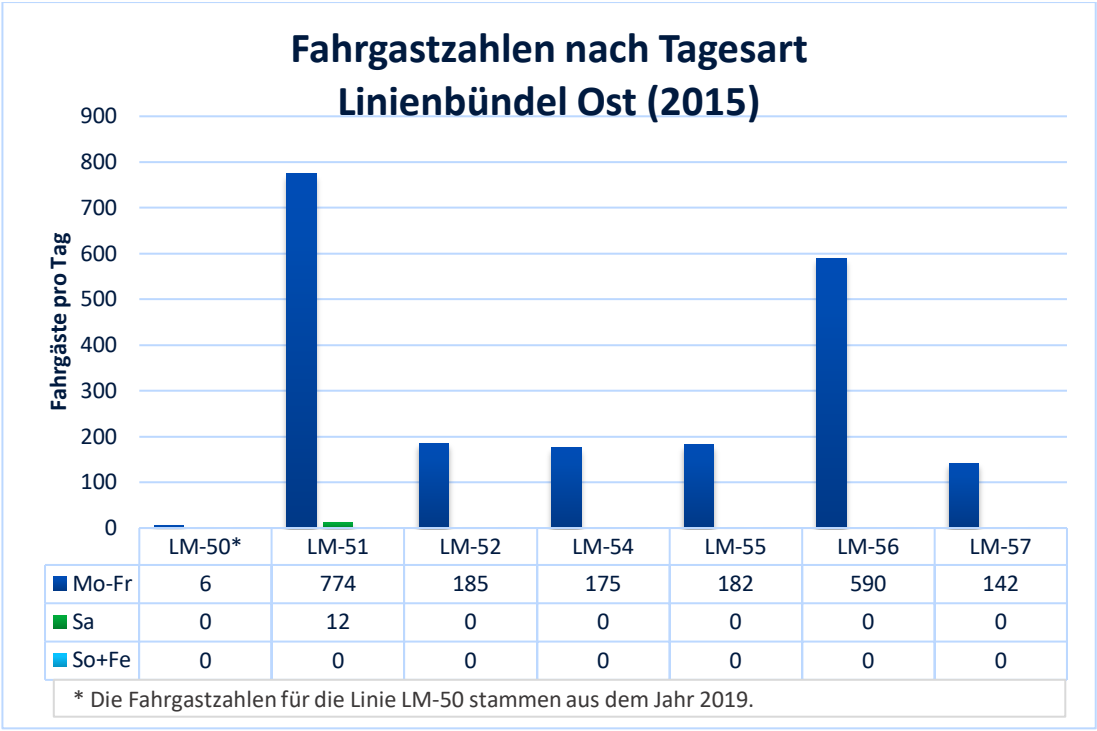
	LM-61	LM-62	LM-63	LM-66	LM-68
Mo-Fr	470	393	798	776	1.580
Sa	126	124	0	34	30
So+Fe	0	0	0	0	0

Abbildung B-7-4: LB Weilburg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]



	LM-61	LM-62	LM-63	LM-66	LM-68
Gelegenheitsverkehr	121	90	28	56	139
Zeitkarte Erwachsene	84	31	1	30	21
Zeitkarte Ausbildung	201	228	767	680	1386
Sonstige	65	43	2	9	34

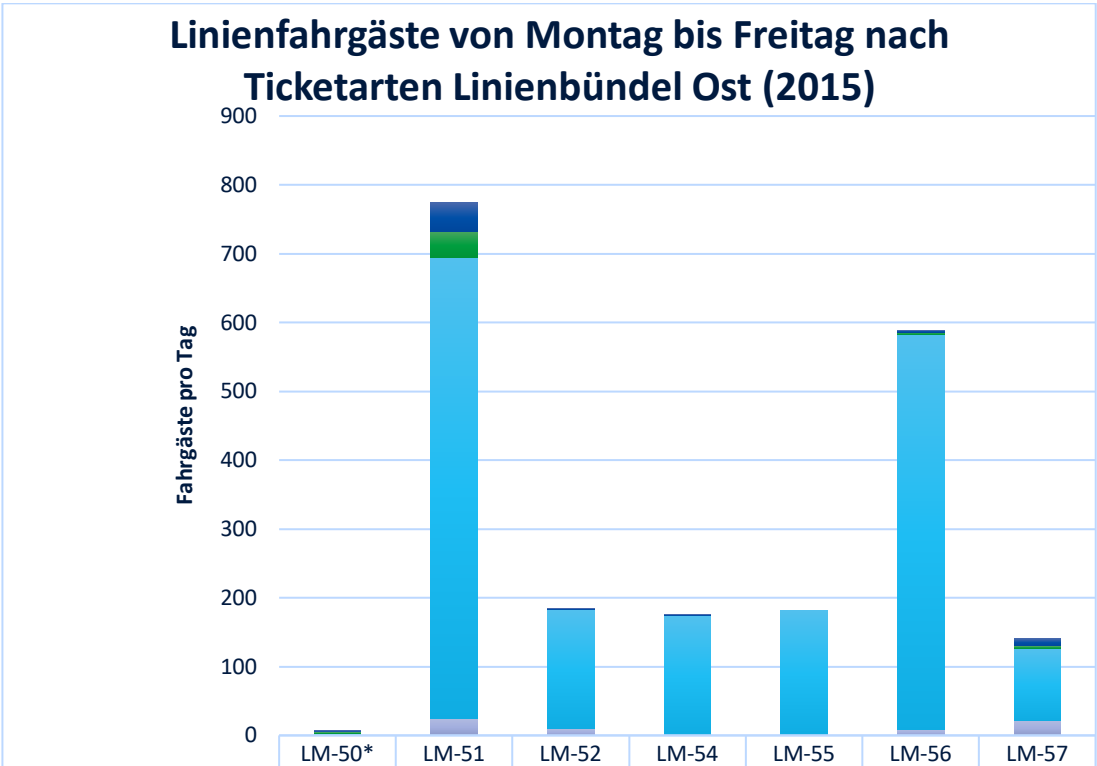
Abbildung B-7-5: LB Weilburg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015]



	LM-50*	LM-51	LM-52	LM-54	LM-55	LM-56	LM-57
Mo-Fr	6	774	185	175	182	590	142
Sa	0	12	0	0	0	0	0
So+Fe	0	0	0	0	0	0	0

* Die Fahrgastzahlen für die Linie LM-50 stammen aus dem Jahr 2019.

Abbildung B-7-6: LB Ost: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]



	LM-50*	LM-51	LM-52	LM-54	LM-55	LM-56	LM-57
Gelegenheitsverkehr	2	42	2	2	0	3	11
Zeitkarte Erwachsene	2	38	0	0	0	4	4
Zeitkarte Ausbildung	3	669	173	173	182	573	104
Sonstige	0	25	10	1	0	9	22

* Die Fahrgastzahlen für die Linie LM-50 stammen aus dem Jahr 2019.

Abbildung B-7-7: LB Ost: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015]

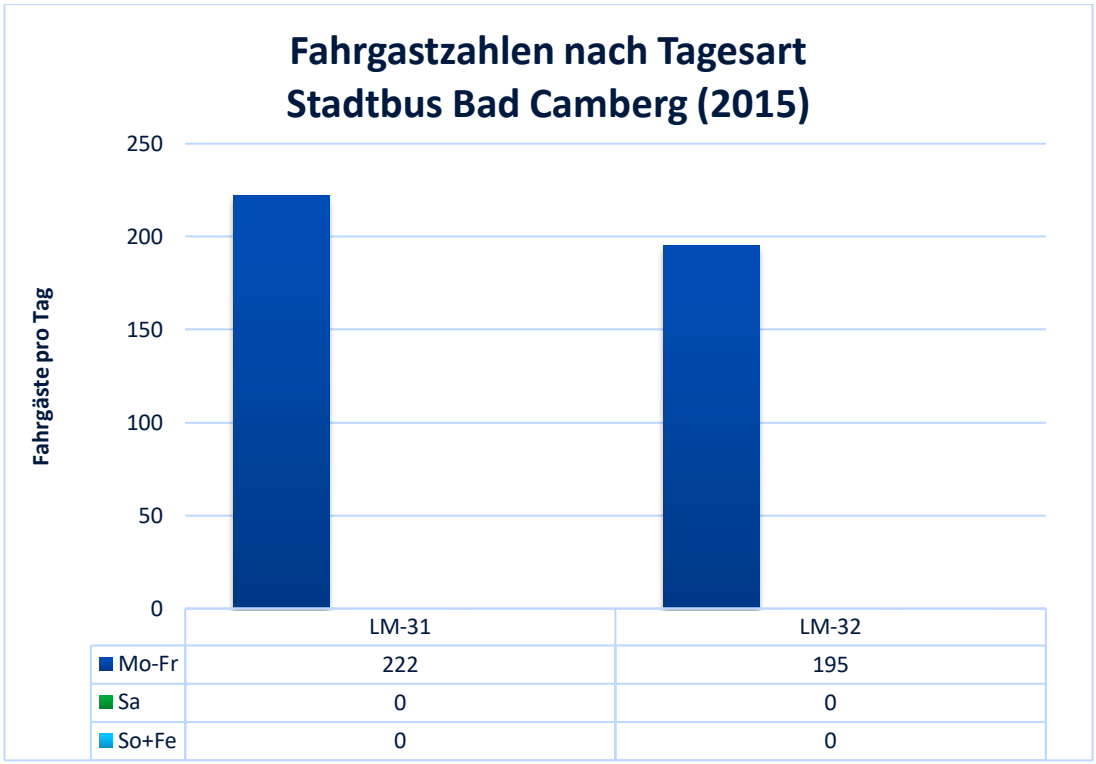


Abbildung B-7-8: Stadtbus Bad Camberg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

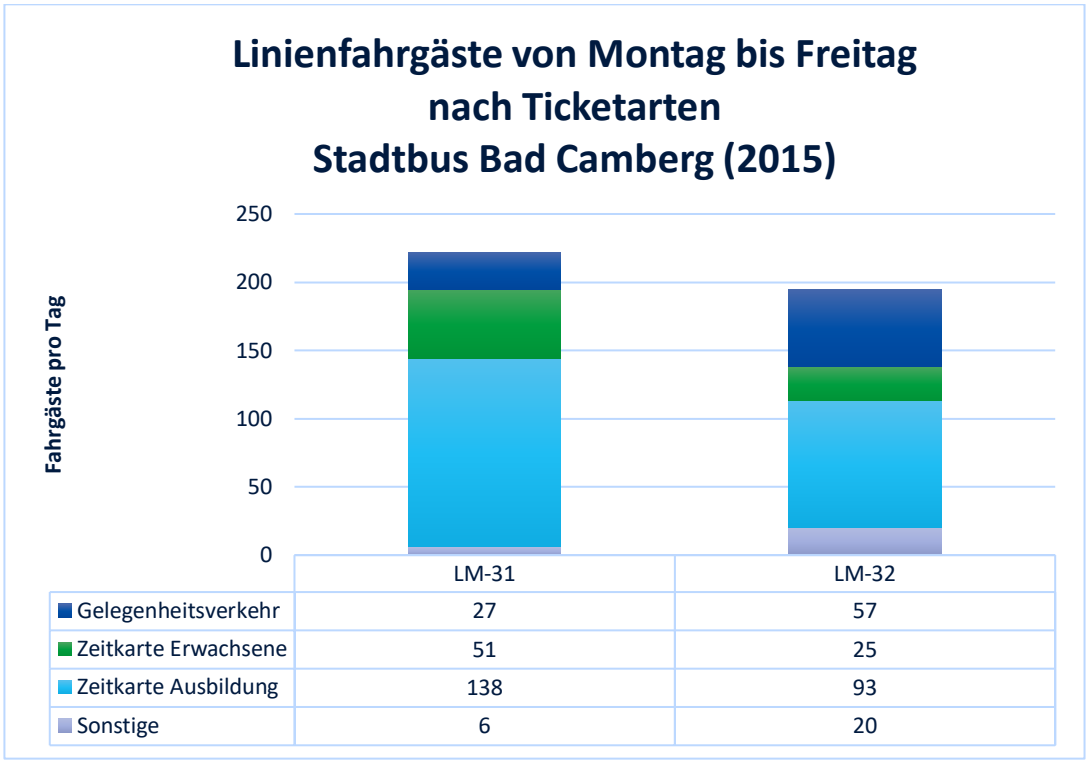
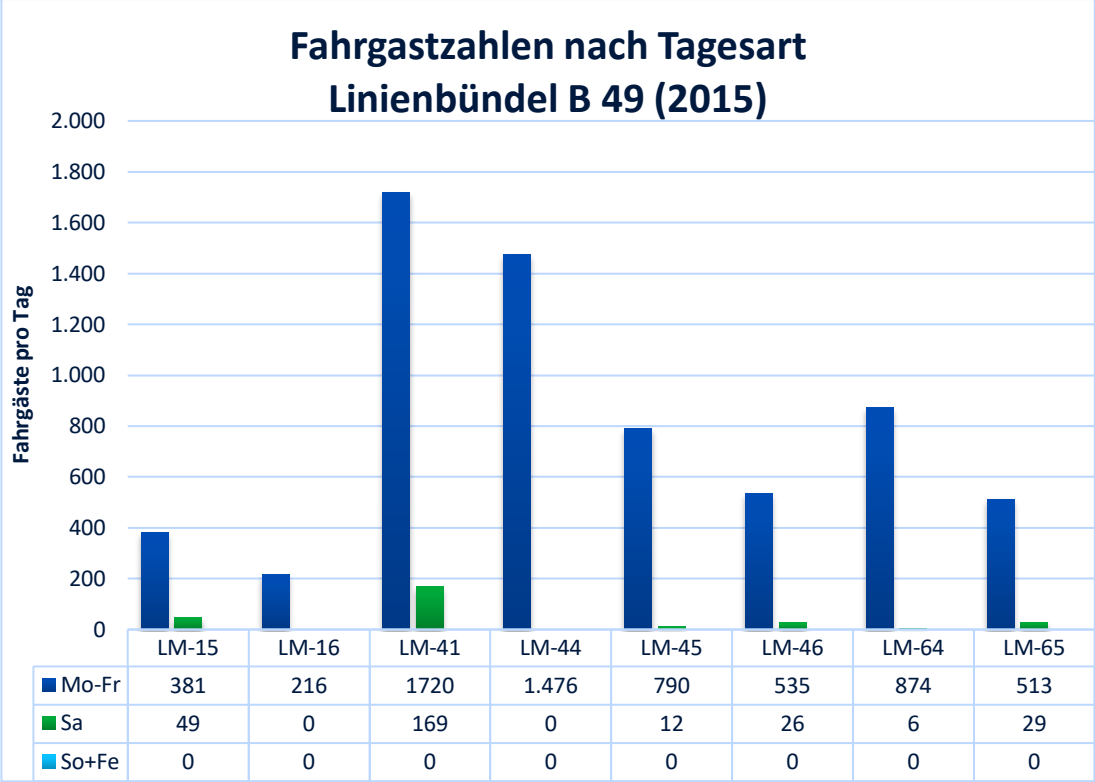
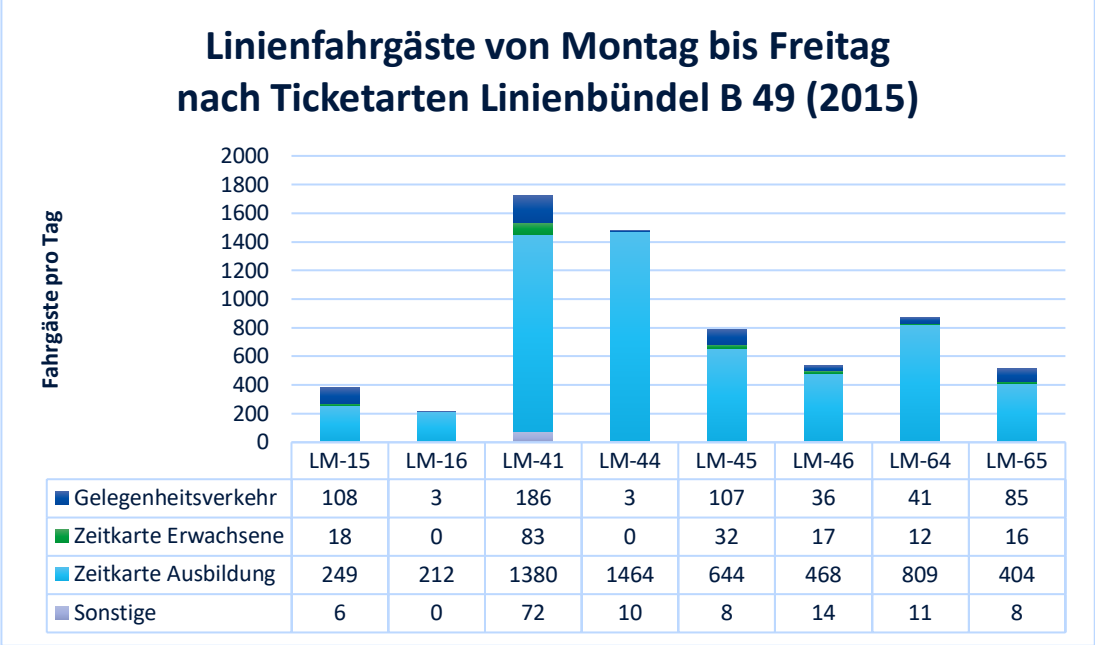


Abbildung B-7-9: Stadtbus Bad Camberg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015]



	LM-15	LM-16	LM-41	LM-44	LM-45	LM-46	LM-64	LM-65
Mo-Fr	381	216	1720	1.476	790	535	874	513
Sa	49	0	169	0	12	26	6	29
So+Fe	0	0	0	0	0	0	0	0

Abbildung B-7-10: Linienbündel B 49: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]



	LM-15	LM-16	LM-41	LM-44	LM-45	LM-46	LM-64	LM-65
Gelegenheitsverkehr	108	3	186	3	107	36	41	85
Zeitkarte Erwachsene	18	0	83	0	32	17	12	16
Zeitkarte Ausbildung	249	212	1380	1464	644	468	809	404
Sonstige	6	0	72	10	8	14	11	8

Abbildung B-7-11: Linienbündel B 49: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015]

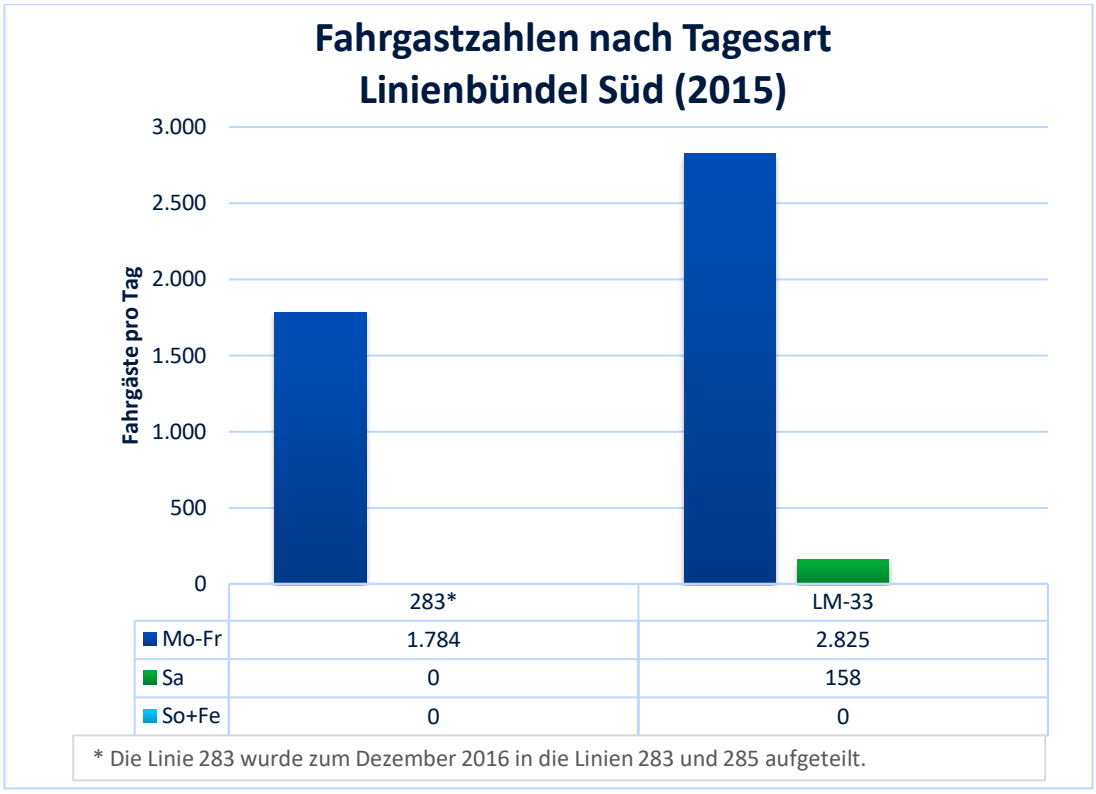


Abbildung B-7-12: Linienbündel Süd: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

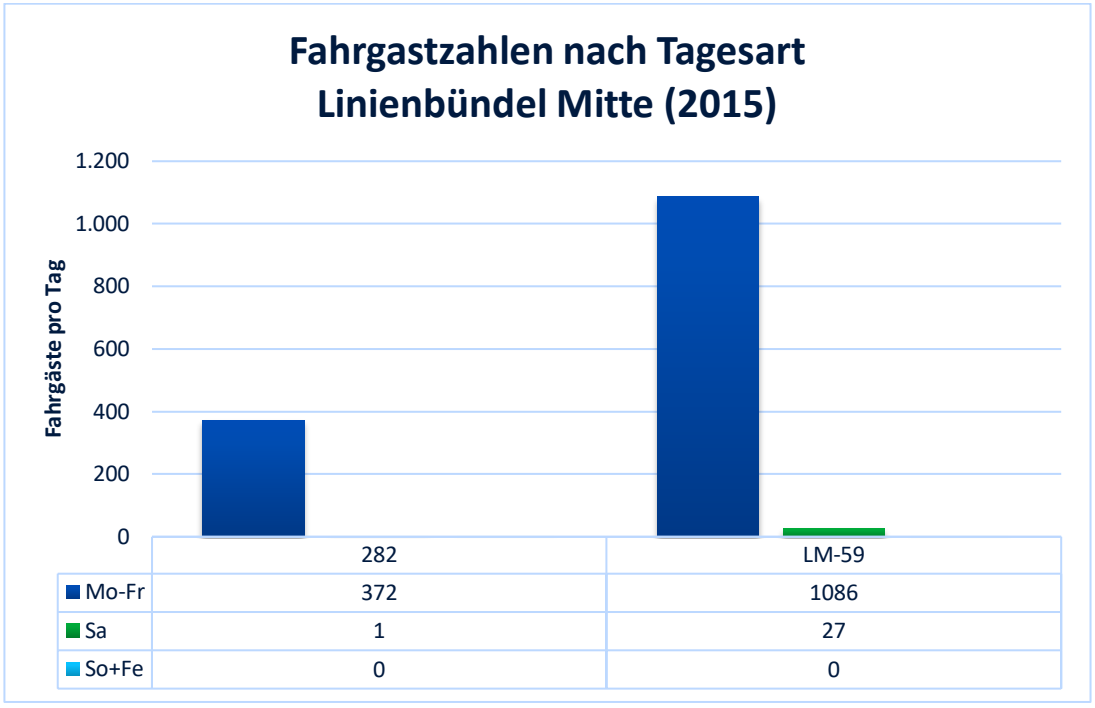


Abbildung B-7-13: Linienbündel Mitte: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

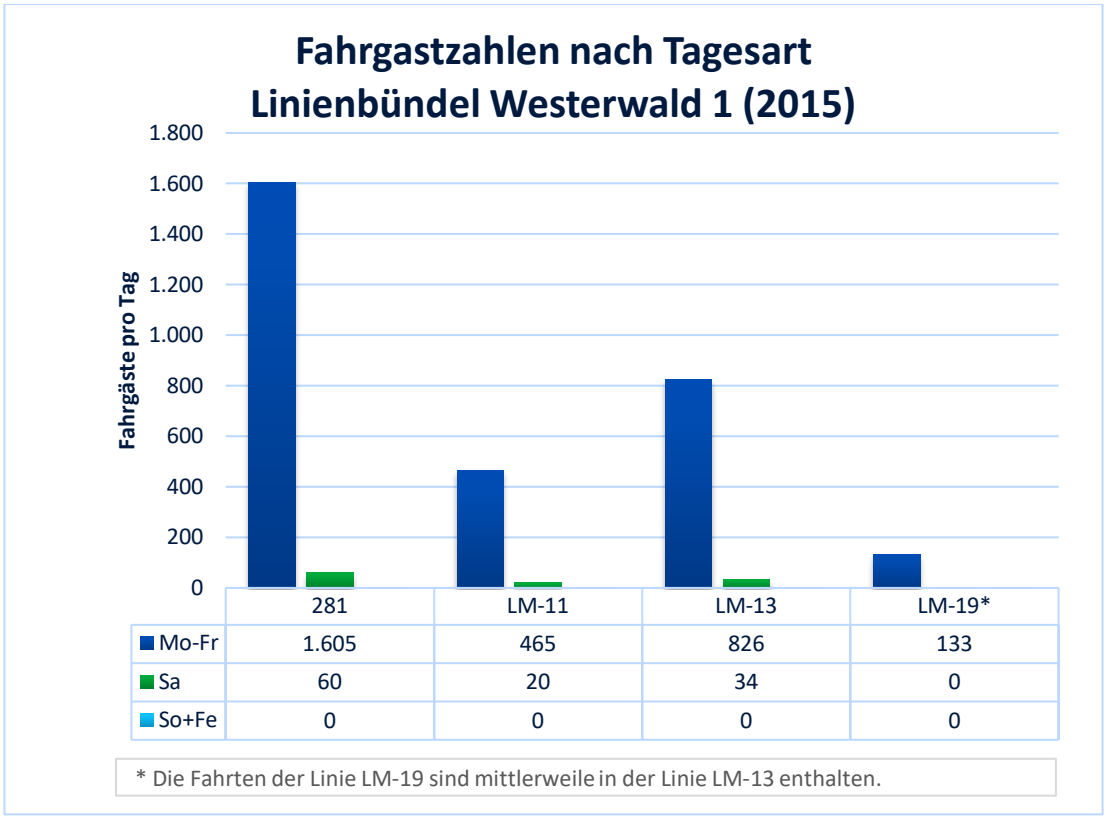


Abbildung B-7-14: Linienbündel Westerwald 1: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

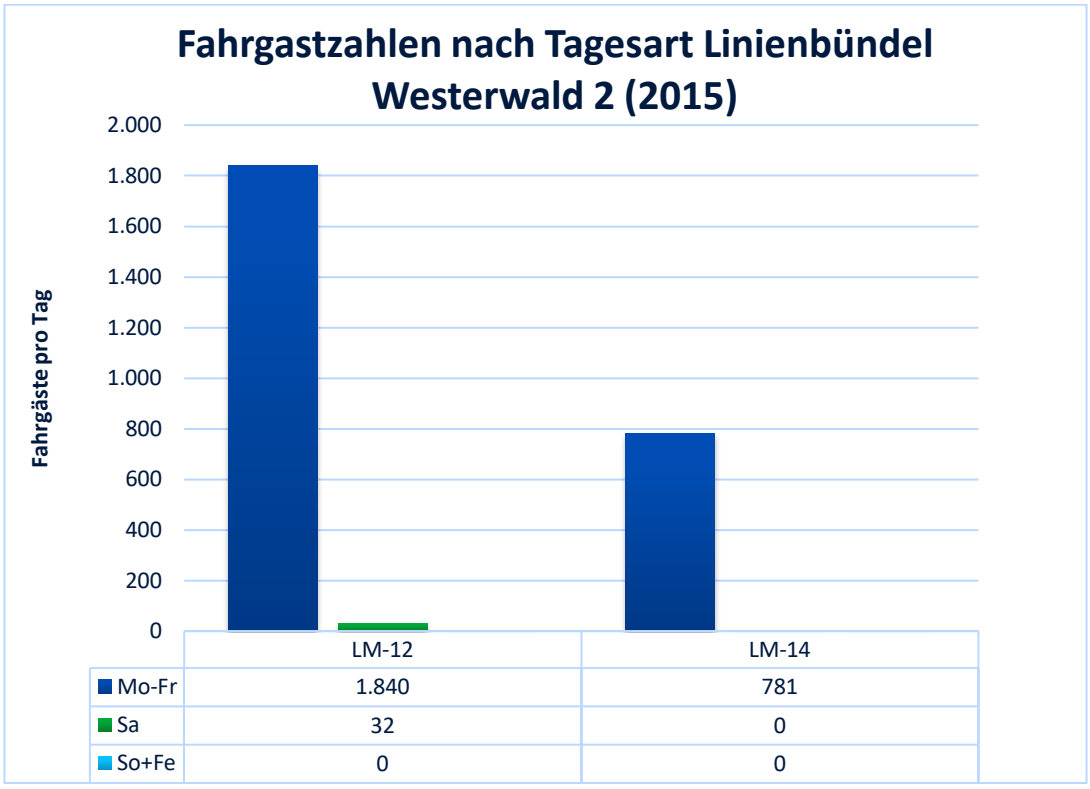


Abbildung B-7-15: Linienbündel Westerwald 2: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

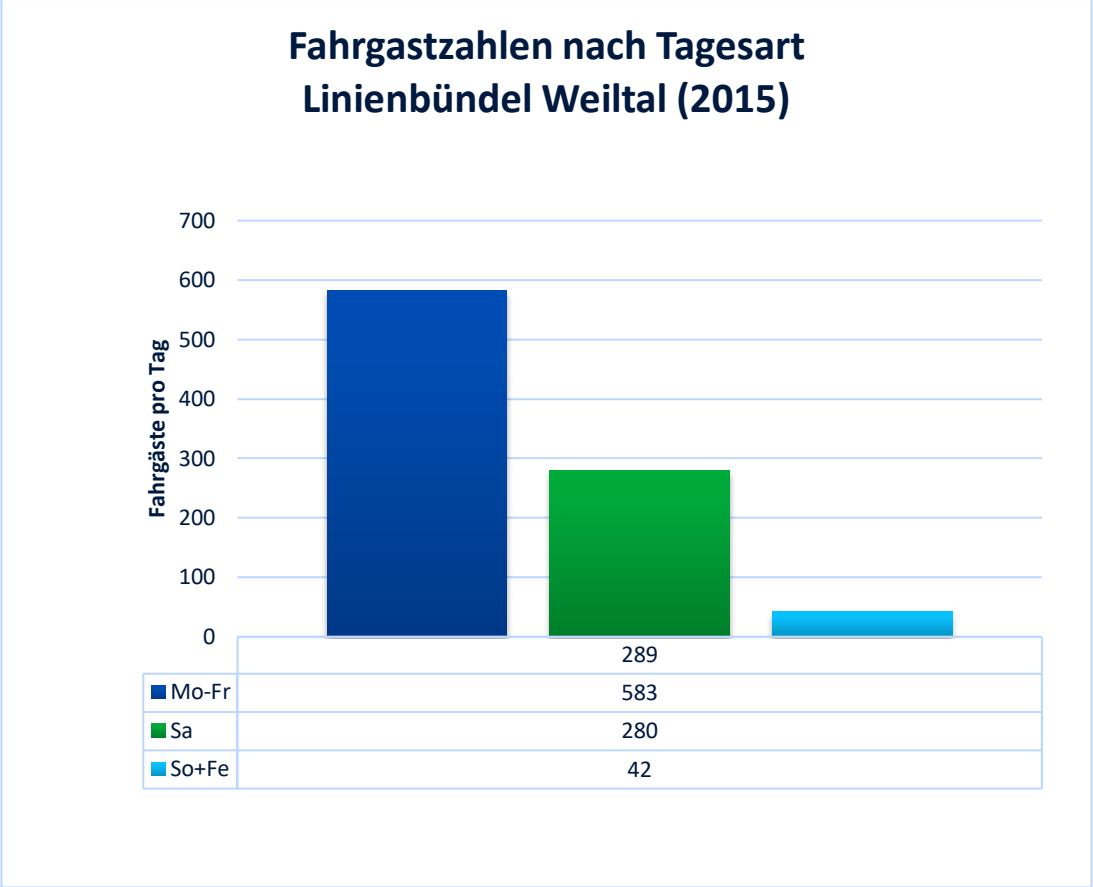


Abbildung B-7-16: Linienbündel Weiltal: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015]

FAHRGASTZAHLEN NACH FAHRKARTENART

Es liegen nur für die lokalen Linien Zahlen zu den im Jahr 2015 genutzten Fahrkartenarten vor. Da diese Linien größtenteils auf den Schulverkehr ausgerichtet sind, ist hier der Anteil der Zeitkarten für Auszubildene (heute weitgehend durch das Schülerticket Hessen ersetzt) mit zwei Drittel der Fahrgäste besonders hoch. Es kann davon ausgegangen werden, dass die meisten dieser Fahrten im Ausbildungsverkehr stattfanden - auch wenn das Ticket innerhalb seines Gültigkeitsbereichs für Fahrten im Freizeitverkehr nutzbar ist. Wie Abbildung B-7-17 zeigt, setzte sich 2015 das verbleibende Drittel der auf lokalen Linien genutzten Fahrkarten aus Zeitkarten für Erwachsene (6,54 %), Karten für den Gelegenheitsverkehr (Einzel-, Gruppen- und Tageskarten: 12 %) sowie sonstigen Fahrtberechtigungen (Schwerbehindertenausweis, Semesterticket, Polizisten in Uniform, Kinder unter 6 Jahren, etc.) zusammen.

Da regionale Linien einen höheren Anteil an Gelegenheits-, Freizeit- und Berufsverkehr aufweisen, ist bei ihnen der Anteil an Einzelfahrscheinen sowie Zeitkarten für Erwachsene höher. Dadurch verschieben sich die prozentualen Anteile bei der Gesamtbetrachtung von lokalen und regionalen Linien. Mit dem Deutschlandticket und den landesweit gültigen Ticketangeboten, die in der Statistik von 2015 nicht enthalten sind, hat sich die Fahrkartennutzung stark geändert.

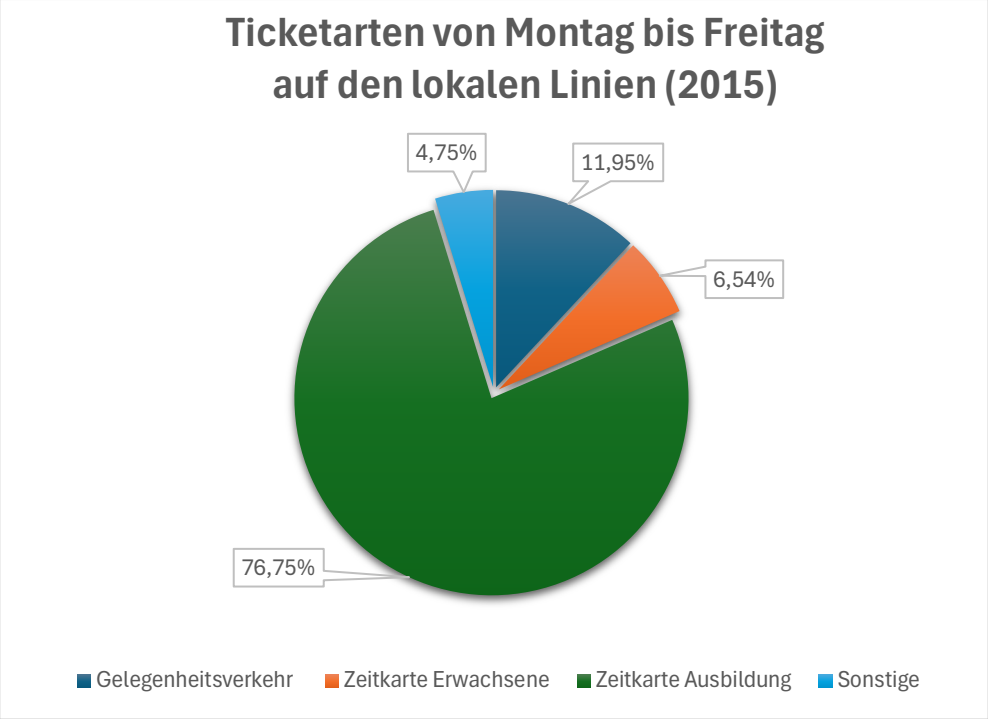


Abbildung B-7-17: Prozentuale Anteile der Ticketnutzung auf den lokalen Linien im Landkreis Limburg-Weilburg an einem Normalwerktag Mo-Fr. im Jahr 2015 [Daten: RMV-VBE 2015]

B-7.3 ÖPNV-ZUGANGSPUNKTE

B-7.3.1 ZUGANGSPUNKTE DES SPNV

Im Kreis Limburg-Weilburg werden im Fahrplanjahr 2022 insgesamt 25 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte bedient. Wegen ihrer historisch bedingten Lage befinden sich die Bahnhöfe teilweise in Randlage zu den Ortschaften. Einige Stationen sind daher nicht oder nur über nicht in Sichtweite liegende und mit Fußwegen verbundene Haltestellen mit dem Busverkehr verknüpft (siehe Tabelle B-7-6).

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV-Linie(n)	Bahnsteighöhe*	Zugang Barrierefrei*	Leitstr.	Bushaltestelle (mit Fußweg erreichbar)	Buslinie(n)
Brechen **Niederbrechen**	RE20, RB21, RB22	76 cm	Mit Hilfe		Niederbrechen Bahnhof	LM-33, 282, 285
Brechen **Oberbrechen**	RB21, RB22	30 cm/ 76 cm	nein	x	Oberbrechen Bahnhof	LM-44, LM-51, 285
Bad Camberg	RE20, RB21, RB22	55 cm (provisorisch)/ 76 cm	Mit Hilfe		Bad Camberg Bahnhof	LM-31, LM-32, 230, 279, 283, 285
Dornburg **Frickhofen**	RB90	38 cm	Mit Hilfe		Frickhofen Bahnhof	281
Dornburg **Wilsenroth**	RB90	34 cm/ 38 cm	Mit Hilfe		Wilsenroth Bahnhof	281
Elz	RB90	38 cm	ja		-	

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV-Li-nie(n)	Bahn-steig-höhe*	Zugang Barrie-refrei*	Leitstr.	Bushaltestelle (mit Fußweg erreichbar)	Buslinie(n)
Elz Süd	RB29	< 38cm	ja		-	
Hadamar	RB90	55 cm/ 34 cm	Mit Hilfe	(x)	Hadamar Bahn-hof	LM-11, LM-13, LM-14, 281
Hadamar **Niederhadamar**	RB90	38 cm	ja	x	-	
Hadamar **Niederzeuzheim**	RB90	55 cm/ 34 cm	Mit Hilfe	(x)	-	
Limburg	RE20, RB21, RB22, RB23, RE24, RE25, RB29, RB45, RB90	34 cm/ 55 cm/ 76 cm	ja	(x)	ZOB Nord ZOB Süd ZOB West	LM-1 – LM-6, LM-11, LM-12, LM-13, LM-15, LM-33, LM-41, LM-45, LM-46, LM-59, X72, 281, 282, 285, 566, 570, 571, 580
Limburg **Eschhofen**	RE20, RB21, RB22, RE24, RB45	76 cm	Mit Hilfe		-	LM-21, LM-22
Limburg **Linden-holzhausen**	RB21, RB22	55 cm	Mit Hilfe		-	LM-21, LM-22
Limburg **Staffel**	RB29, RB90	34 cm	Mit Hilfe		Limburg Staffel Ost	LM-11, LM-12, LM-13, LM-15, 281
Limburg Süd	ICE	76 cm	ja		Limburg Süd (ICE)	LM-5, LM-59, 282, 285, 566
Löhnberg	RB45	55 cm	ja		(Löhnberg Bahnhofstraße)	LM-68
Runkel	RB45	55 cm	Mit Hilfe		Runkel Bahnhof	LM-41, LM-44, LM-59, 282
Runkel **Arfurt (Lahn)**	RB45	55 cm	Mit Hilfe	(x)	-	
Runkel **Kerkerbach**	RB45	20 cm	nein		(Schadeck Heer-straße 1)	LM-41
Selters **Niederselters**	RB21, RB22	76 cm	Mit Hilfe		Niederselters Bahnhof, Niederselters Mineralbrunnen	285
Villmar	RB45	16 cm/ 20 cm	Mit Hilfe		-	
Villmar **Aumenau**	RB45	38 cm / 20 cm	ja	(x)	Aumenau Bahnhof	LM-44, LM-57, 282

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV-Li-nie(n)	Bahn-steig-höhe*	Zugang Barrie-refrei*	Leitstr.	Bushaltestelle (mit Fußweg erreichbar)	Buslinie(n)
Weilburg	RE24, RE25, RB45	76 cm	ja	x	Weilburg ZOB	LM-51, LM-52, LM-61, LM-62, LM-63, LM-64, LM-65, LM-66, LM-68, X89, 245, 282
Weinbach **Fürfurt**	RB45	38 cm/ 24 cm	barriere-frei	(x)	(Fürfurt Orts-mitte)	LM-52, LM-54, AST LM-50
Weinbach **Gräveneck**	RB45	55 cm	Mit Hilfe		Gräveneck Bahnhof	AST LM-50

Tabelle B-7-6: Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg sowie Anschlüsse im ÖSPV

[Eigene Zusammenstellung, Angaben zu Bahnsteighöhen und Leitstreifen nach https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht (abgerufen am 04.04.2022), Bahnhöfe Lahntalbahn aktualisiert 2025 nach Angaben des RMV]

Der Ausbauzustand der Stationen ist auch auf die Strecken betrachtet noch uneinheitlich (siehe Abbildung B-7-18). Ein Fahrzeugeinsatz passend zur Bahnsteighöhe ist daher derzeit nur an wenigen Stationen möglich (vgl. auch Tabelle B-7-1). Teilweise weisen Stationen auch unterschiedliche Bahnsteighöhen auf. Mit Leitstreifen für Sehbehinderte sind nur wenige Bahnsteige versehen. Die Problematik der Bahnsteighöhen wird – nachrichtlich – in der Mängelanalyse Kapitel D-8.1 näher erläutert.

Die werktägliche Fahrgastfrequentierung der Stationen ist in Abbildung B-7-19 dargestellt.

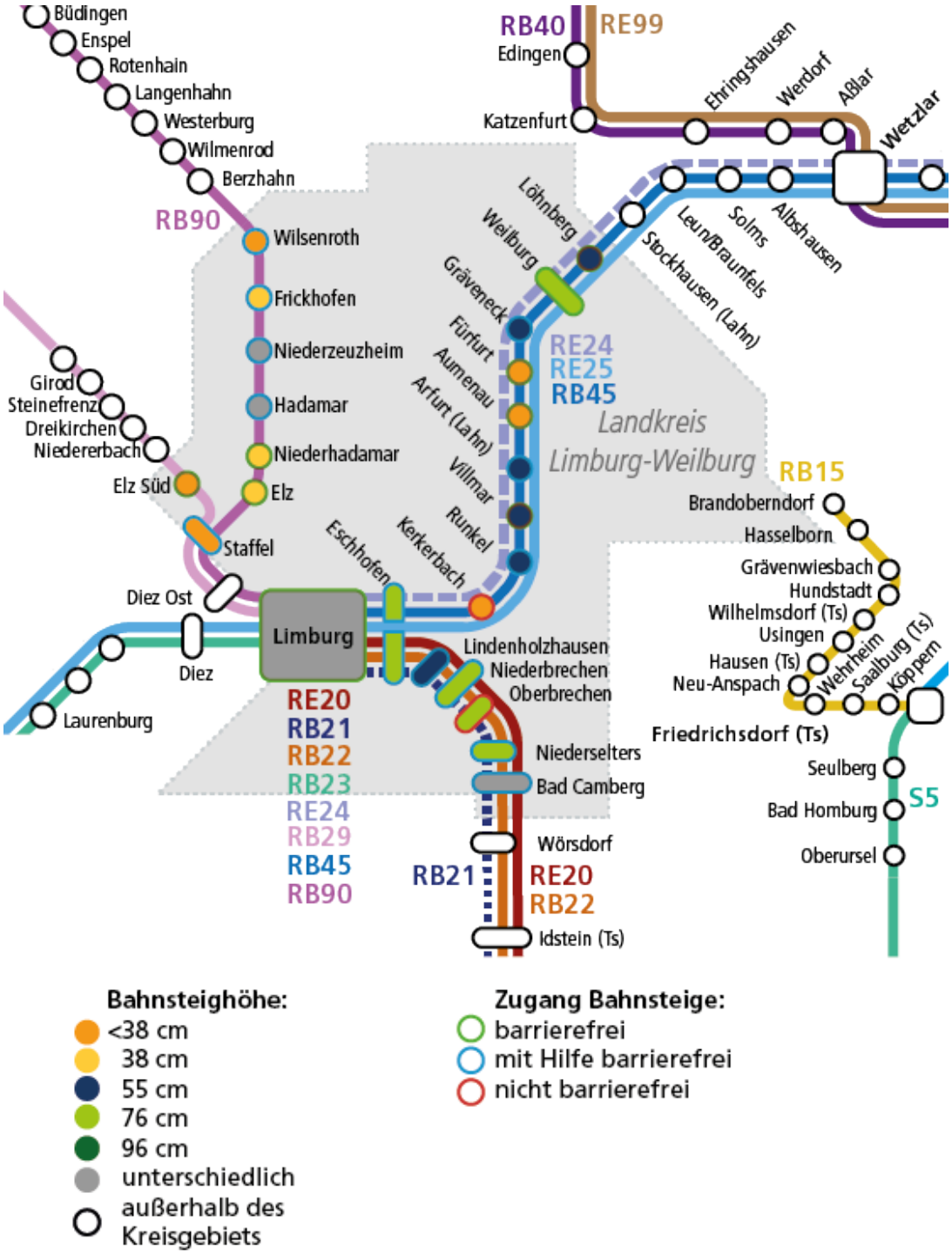


Abbildung B-7-18: Zugangspunkte Schiene: Zugang Bahnsteige und Bahnsteighöhen

[Daten nach bahnhof.de, abgerufen 06.01.2026]

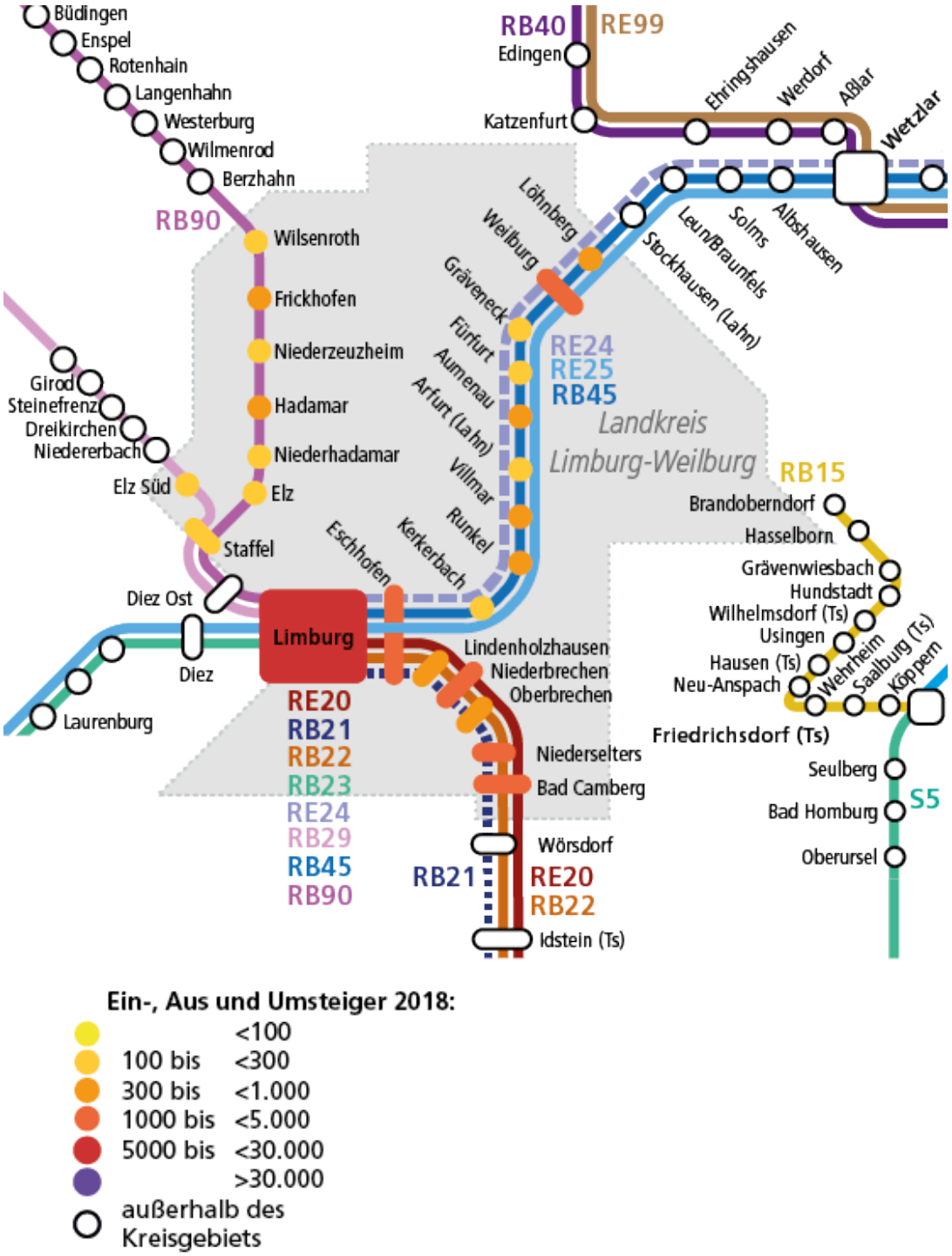


Abbildung B-7-19: Zugangspunkte Schiene: Ein-, Aus- und Umsteiger pro Werktag (Stand 2018)

[Daten nach Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2021), S.43]

B-7.3.2 ZUGANGSPUNKTE DES ÖFFENTLICHEN STRAßENPERSONENVERKEHRS

Rund 960 Haltestellenpositionen bieten im Landkreis Limburg-Weilburg Zugang zum Öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Davon liegen rund 185 Haltestellenpositionen im Stadtgebiet von Limburg. Nach Limburg haben Weilburg (127 Haltestellenpositionen), Bad Camberg (78 Haltestellenpositionen) und Weilmünster (75 Haltestellenpositionen) die meisten Haltestellen. Die Haltestellenpositionen sind in ➔ **Anlage B-4** aufgelistet.

B-7.3.2.1 VERKNÜPFUNGSPUNKTE IM NETZ

Stadt/ Gemeinde	Haltestelle	Buslinien	Verknüpfung mit SPNV
Aumenau	Bahnhof	LM-44, LM-57, 282	RB45
Bad Camberg	Bahnhof	LM-31, LM-32, 230, 279, 283, 285	RE20, RB21, RB22
Gräveneck	Bahnhof	LM-50	RB45
Hadamar	Bahnhof	LM-11, LM-13, LM-14, 281	RB90
Limburg	ZOB Nord	LM-6, LM-11, LM-12, LM-13, LM-15, LM-41, LM-45, LM-46, 281	RE20, RB21, RB22, RB23, RE24, RE25, RB29, RB45, RB90
	ZOB Süd	LM-1, LM-4, LM-5, LM-12, LM-13, LM-33, LM-41, LM-59, X72, 281, 282, 285	
	ZOB West	LM-1, LM-2, LM-3, LM-4	
Mengerskirchen	ZOB	LM-68, LM-12	
Niederbrechen	Bahnhof	LM-33, 282, 285	RE20, RB21, RB22
Niederselters	Bahnhof	285	RB21, RB22
Oberbrechen	Bahnhof, Bahnhof/ B8	LM-44, LM-51, 285	RB21, RB22
Obertiefenbach	Steinbacher Straße	LM-12, LM-14, LM-45, LM-46, LM-65	
Kirberg	Mainzer Straße	LM-33, X72, 279	
Merenberg	Rathaus	LM-46, LM-64	
Weilburg	ZOB	LM-51, LM-52, LM-61, LM-62, LM-63, LM-64, LM-65, LM-66, LM-68, X89, 245, 282	RE24, RE25, RB45
Weilmünster	ZOB	LM-54, LM-55, LM-56, LM-57, X89, 245, AST LM-50	-

Tabelle B-7-7: Verknüpfungspunkte im Busverkehr

B-7.3.2.2 DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION (DFI)

Haltestellenseitige DFI-Anzeigen zur Echtzeit-Information der nächsten Abfahrten gibt es im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg derzeit nur in der Stadt Limburg.

Stadt/Gemeinde	Haltestelle bzw. Standort	Richtung
DFI-Mast		
Limburg	Wichernstift	stadtauswärts
Limburg	Wichernstift	stadteinwärts
Limburg	Zeppelinstraße	stadtauswärts
Limburg	Zeppelinstraße	stadteinwärts
Limburg	Hospitalstraße (vor Brüderhaus)	
Limburg	Blumenröder Straße/ Hch.-v.-Kleist-Str.	stadteinwärts
Limburg	Blumenröder Straße/ Heinestraße	stadtauswärts
Limburg	Bodelschwinghstraße	
Limburg	Kreisporthalle	stadteinwärts
Limburg	Konrad-Kurzbold-Straße	stadtauswärts
Limburg	Konrad-Kurzbold-Straße	stadteinwärts
Limburg	Dietkircher Weg/ Schule	stadteinwärts
Limburg	Lahn-Einkaufszentrum	stadtauswärts
Limburg	Lahn-Einkaufszentrum	stadteinwärts
Limburg	Dieselstraße	Im Finken
Limburg	Dieselstraße	LEZ
Limburg	Im Finken	stadteinwärts
Limburg	Amtsgericht	stadtauswärts
Limburg	Amtsgericht	stadteinwärts
Limburg	Ste.-Foy-Straße/ Marktplatz	stadtauswärts
Limburg	Ste.-Foy-Straße/ Marktplatz	stadteinwärts
Limburg	Heppelstift	stadteinwärts
Limburg	Krankenhaus	
Limburg	Friedhof	
Limburg	Ziegelstraße	Limburg
Limburg	Ziegelstraße	Hadamar
Limburg	Globus-Markt	stadteinwärts
Limburg	Limburger Str.	Limburg
Limburg	Bahnhofstr.	Ennerich
Limburg	Bahnhofstr.	Limburg

Stadt/Gemeinde	Haltestelle bzw. Standort	Richtung
Limburg	Kirche	Ennerich
Limburg	Kirche	Limburg
Limburg	ICE-Bhf Limburg Süd	
Limburg	B8	Niederbrechen
Limburg	B8	Limburg
Limburg	Alte Schule	Limburg
Limburg	Alte Schule	Wiesbaden
Limburg	Mainzer Str./ Auf der Bätz	Limburg
Limburg	Mainzer Str./ Auf der Bätz	Wiesbaden
Limburg	Friedhof	Limburg
Limburg	Kirche	
Limburg	Ost	Elz
Limburg	Ost	Limburg
Limburg	Campus	
Info-Stelen		
Limburg	Bahnhofstraße; Fußgängerzone	
Limburg	Neumarkt	
Monitore		
Limburg	Kreishaus Limburg a. d. Lahn	
Limburg	Tilemannschule	
Limburg	WERKStadt I	
Limburg	WERKStadt II	
Limburg	Friedrich-Dessauer-Schule	
Limburg	Adolf-Reichwein-Schule	
Limburg	Peter-Paul-Cahensly-Schule	
Limburg	ZOB Nord	
Limburg	ZOB Süd	
Limburg	ZOB West	
Limburg	Fußgängerunterf. Bhf.-Platz-ZOB Süd	

Tabelle B-7-8: Standorte DFI-Anzeigen

B-7.4 TARIFE

Im Kreisgebiet kommt der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes zur Anwendung. Dieser gilt auch für Verkehre in folgende östlich und südlich angrenzende Kreise:

- Lahn-Dill-Kreis
- Hochtaunuskreis
- Rheingau-Taunus-Kreis

In den nördlich und westlich gelegenen rheinland-pfälzischen Nachbarkreisen

- Rhein-Lahn-Kreis
- Westerwaldkreis

gilt der Tarif des Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM).

Um Fahrten auf der Oberwesterwaldbahn bzw. aus Rheinland-Pfalz nach Limburg und zum ICE-Bahnhof Limburg Süd zum VRM-Tarif zu ermöglichen, gibt es die auskragenden VRM-Tarifwaben 161, 171, 172, 177 sowie für Verbindungen zwischen Hahnstätten und Kirberg 173. Die Linien LM-11 und 281 können somit sowohl zum VRM-Tarif auch zum RMV-Tarif genutzt werden. Die Linie LM-15 kann zum RMV-Tarif in den Westerwaldkreis genutzt werden.

Über die genannten Verbindungen hinaus, existiert kein genereller Übergangstarif zwischen VRM und RMV.

Während mit dem „Deutschlandticket“, dessen dauerhafter Bestand nicht im Einflussbereich der VLDW bzw. des RMV liegt, Fahrten über die Verbund- und Bundeslandgrenzen unproblematisch sind, fehlen für Gelegenheitsfahrgäste diesbezügliche Angebote.

B-7.4.1 TARIFGEBIETE

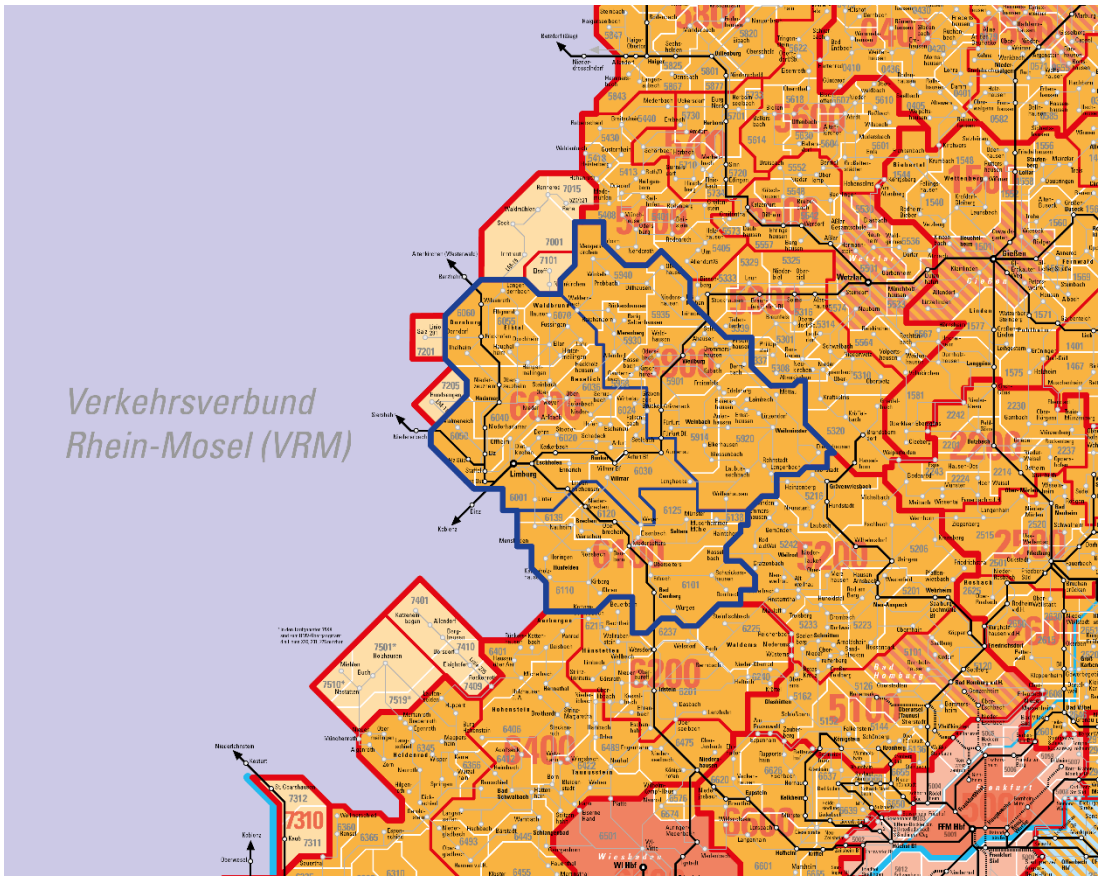


Abbildung B-7-20: Tarifgebiete im Landkreis Limburg-Weilburg (dunkelblau umrandet) und Nachbarkreisen (Stand 1.1.2022)

[Karte: RMV mit eigenen Modifikationen]

Für die Anwendung des RMV-Tarifs ist der Landkreis Limburg-Weilburg in 3 Tarifgebiete „A" aufgeteilt, die wiederum in Tarifgebiete „A0" unterteilt sind (siehe Abbildung B-7-20). In der Regel gilt für Fahrten innerhalb eines A0-Tarifgebiets die Preisstufe 1, bei Fahrten zwischen zwei A0-Tarifgebieten die Preisstufe 2 und für Fahrten zwischen drei A0-Tarifgebieten bzw. innerhalb eines roten Tarifgebiets die Preisstufe 3. Die weiteren Preisstufen richten sich nach Regionalmatrix. Da es „mittlerweile […] aufgrund lokaler Besonderheiten zu erheblichen Abweichungen von diesen Regeln [kommt]", verweist der RMV auf seiner Tarifkarte für „verlässliche Informationen zur Preisstufe" auf die Tarifauskunft unter www.rmv.de. Die für den Landkreis Limburg-Weilburg relevanten Preisstufen sind in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** aufgeführt.

B-7.4.2 FAHRKARTENANGEBOT

Als Beispiel für das Fahrkartensortiment ist in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** ein Auszug der RMV-Preisliste dargestellt. Ein Großteil des Fahrkartensortiments ist sowohl über Vertriebsstellen, Automaten oder das Busfahrpersonal als auch online über die Smartphone-App „RMVgo“ erhältlich.

Für Gelegenheitsfahrgäste kann der Kauf von Einzel- und Tageskarten durch den einen Monat gültigen RMV-Sparpass um 25 % reduziert werden. Ab Preisstufe 5 können Fahrten im Eisenbahnverkehr (Regionalzüge, S-Bahnen) auch mit der DB-Bahncard reduziert werden.

Rabattierte Einzelfahrkarten können auch über die Smartphone-App „RMVgo“ erworben werden, wenn dort ein bestimmtes Guthaben eingezahlt wurde.

Ein besonders attraktives Angebot ist das „Deutschlandticket“. Es ist nur im monatlich kündbaren Abonnement erhältlich und gilt innerhalb Deutschlands verbundgrenzenübergreifend in (nahezu) allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs.

In ganz Hessen gültig sind das Schülerticket Hessen, das Seniorenticket Hessen sowie das Landesticket für beim Land Hessen Beschäftigte. Dazu kommen Angebote, die solidarisch kalkuliert und finanziert werden, wie die Semestertickets der Universitäten.

B-8 Umsetzung der Maßnahmen aus dem NVP 2014

B-8.1 Angebot Bus

Die Angebotsverbesserungen im Busverkehr wurden bis zum Jahr 2025 weitgehend umgesetzt. Eine Übersicht der Maßnahmen und ihr Umsetzungsstand nach Linien ist aus ➔**Anlage B-5** ersichtlich.

B-8.2 Haltestellen

Die Maßnahmen

- Errichtung einer zentraler gelegenen Haltestelle innerhalb des Gewerbegebiets Merenberg (LM-46, -64)
- Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle zur besseren Erschließung des Gewerbegebiets „Brotweg“ in Villmar (LM-44, 282)

konnten mangels geeigneter Standorte nicht umgesetzt werden.

B-8.3 Tarife

Ein RMV-VRM Übergangstarif zum Westerwaldkreis wurde nicht umgesetzt (siehe Kapitel B-7.4.1).

C. Anforderungsprofil

C-1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Landkreises Limburg-Weilburg und der VLDW mbH als Aufgabenträger für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV im Kreis. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die allgemeinen Zielvorgaben des Anforderungsprofils mittels konkreter Maßnahmen messbar gemacht.

Im vorliegenden Anforderungsprofil werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgeführt, die in die Zuständigkeit des RMV als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr und regionaler Buslinien (die einen Anteil von gut 50 % am gesamten Linienbusverkehr im Landkreis ausmachen) bzw. in die Zuständigkeit des RMV als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen das Bedienkonzept im SPNV und den Tarif. Die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb fallen sowohl dem RMV als auch den lokalen Aufgabenträgern zu (Gemeinschafts- bzw. Querschnittsaufgaben). Die Leitbilder und grundsätzlichen Ziele sowie Planungen für die zukünftige Form der regionalen Verkehrsnetze sind im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV enthalten. Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises Limburg-Weilburg entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV- Systems zu vermeiden, die unmittelbar in dessen Zuständigkeitsbereich fallen.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV- Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Kreises und der VLDW mbH im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt (vgl. Kap. C-3.1). Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben Verkehrsunternehmen, die um die Liniengenehmigungen konkurrieren, alle im Nahverkehrsplan aufgeführten Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen. Stehen Anträge nicht im Einklang mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans kann die Genehmigungsbehörde gemäß §§ 13 Abs. 2a; 8 Abs. 3 PBefG die Genehmigung von Verkehren versagen. Gibt es für eine Verkehrsleistung mehrere Antragsteller, dienen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Genehmigungsbehörde als Maßstab, welches Verkehrsunternehmen die beste Verkehrsbedienung anbietet.

C-2 GRUNDZIELE UND LEITBILDER

C-2.1 SICHERSTELLUNG VON MOBILITÄT UND ERREICHBARKEIT

Das ÖPNV- System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundenem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems wie der nicht-motorisierte und motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur.

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen" (HÖPNVG) ordnet in § 3 die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein:

> *„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten."*

Weiterhin fordert das Gesetz in § 13 eine integrative Planung:

> *„Landesplanung, Regionalplanung und kommunale Bauleitplanung haben die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen; die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen und Bebauungsdichten sowie Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrssystemen sind im Rahmen dieser Planungen abzuwägen."*

C-2.2 ANFORDERUNGEN DURCH DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNGEN

Die verlässliche Erreichbarkeit von Wohn-, Arbeits-, Erholungs- und Versorgungsorten durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine unter mehreren Möglichkeiten zur Stabilisierung der Attraktivität einer Region als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sieht.

Die Aufgabenträger werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV- Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich induzierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann bei stagnierender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigkeitsquote bei Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbs-

losigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen, denn im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler", damit einhergehend aber auch MIV-affiner. Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und Pkw- Verfügbarkeit bei Senior/innen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Besondere Bedeutung erhält auch ein differenziertes Fahrtenangebot zur ärztlichen Versorgung im ländlichen Raum für die Zielgruppe der Senioren und der bewegungseingeschränkten Fahrgäste.

Auch die absehbare Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind schwierig für den ÖPNV zu bündeln. Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer bringen andere Voraussetzungen mit und stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung „ÖPNV" als Regelkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden" im Ausbildungsverkehr.

Essentielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsystem, ein nutzerfreundlicher Vertrieb sowie darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikationen.

C-2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen

Künftige bauliche, betriebliche und nicht zuletzt kundenbezogene Anforderungen an das öffentliche Verkehrssystem unterliegen in besonderem Maße der Gleichstellung mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. Kapitel C-4.1) und werden zudem auch unter dem Gesichtspunkt der „Förderung der Gleichstellung der Geschlechter" (vgl. Kapitel C-4.2) betrachtet, wobei es sich in diesem Zusammenhang nicht um den biologischen, sondern vielmehr um den sozialen und ökonomischen Geschlechterbegriff handelt, der sich auch in einem unterscheidbaren Mobilitäts- und Verkehrsverhalten niederschlägt.

C-2.4 Reduzierung der Umweltbelastungen

Ein wichtiges Ziel des Nahverkehrsplans ist die Reduzierung der Umweltbelastungen im Landkreis Limburg-Weilburg. Einerseits soll ein ÖPNV- System durch ein attraktives und nutzergerechtes Angebot zur Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr beitragen, andererseits müssen auch die Umweltbelastungen durch das ÖPNV- Angebot selbst möglichst niedrig gehalten werden. Hierzu gehören insbesondere der Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge und die Vermeidung von Leer- und Umsetzfahrten.

C-3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV

C-3.1 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Bedienung" der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz (RegG), Hessisches ÖPNV- Gesetz (HÖPNV), Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Da diese Begrifflichkeit in den Gesetzen weder näher erläutert noch konkretisiert wird, ist der Nahverkehrsplan somit ein geeignetes Instrument, die „ausreichende Bedienung" für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

In § 1 Abs. 1 RegG heißt es einleitend:

> *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."*

Den entsprechenden Wortlaut des PBefG findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, der verkürzt lautet, dass hinsichtlich „[…] einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr […]" Sorge zu tragen ist.

Das Hessische ÖPNV- Gesetz schreibt in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

> *„Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten."*

Die Rolle der Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Zusammenhang stellt § 5 Abs. 2 HÖPNVG heraus:

> *„Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes […] sicher."*

Mit der Operationalisierung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung“ im Nahverkehrsplan werden durch den Aufgabenträger zwei Intentionen verfolgt:

- Durch den Aufgabenträger wird festgelegt, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV- Systems und der Schaffung quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.
- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (d. h. ausreichende Verkehrsbedienung) (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) aufweisen. Dabei kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (vgl. §§ 13 Abs. 2a S. 1; 8 Abs. 3 S. 2 PBefG).

Zur Gewährleistung einer „ausreichenden Bedienung“ gehört auch die Vermeidung von parallelen Angeboten. Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 13, Absatz 2 muss daher die Genehmigung für Linienverkehre versagt werden, wenn

- der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
- die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen,
- der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

C-3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG

Das Hessische ÖPNV- Gesetz (HÖPNVG) nennt in mehreren Absätzen allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV. In § 4 Abs. 2 werden dazu Kriterien aufgezählt, die zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahverkehrs gehören:

> *„Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben."*

Ebenso werden neben intramodalen Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV auch die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie umwelt- und sozialpolitische Belange hervorgehoben (§ 4 Abs. 3 HÖPNVG):

> *„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen."*

C-3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Für das Gebiet des Landkreises Limburg-Weilburg nehmen zwei Aufgabenträger die Belange des straßengebundenen ÖPNV wahr, deren Verkehrsangebote sich gegenseitig ergänzen. Zum einen ist dies der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien (§ 6 Abs. 2 HÖPNVG):

> *„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1[9] gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbünde sind […] der Rhein-Main-Verkehrsverbund."*

Zum anderen fallen die lokalen Linien dem Landkreis Limburg-Weilburg zu.

[9] Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr

Gemäß des Hessischen ÖPNV- Gesetzes vom 01.12.2005 (zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)) ist der RMV zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Süd- und Mittelhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind.

Die Festlegung der regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV erfolgt im Einvernehmen zwischen regionalem Aufgabenträger und lokalen Aufgabenträgern. Alle übrigen Linien sind lokale Linien.

Der Landkreis Limburg-Weilburg ist mit seiner Aufgabenträgerorganisation VLDW mbH (Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH) Aufgabenträger für die lokalen Linien im Kreisgebiet.

C-3.4 BARRIEREFREIHEIT

Bei allen Maßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs ist die Nutzbarkeit für Menschen, *„die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“* (UN-Behindertenrechtskonvention Artikel 1) zu gewährleisten. Zur Umsetzung der UN- Behindertenrechtskonvention sind Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV Bestandteil von Gesetzen und EU-Normen:

- Im Behindertengleichstellungsgesetz (§ 8 Abs. 2 BGG) und dem Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (§ 3 Abs. 1 HessBGG) ist die barrierefreie Gestaltung von baulichen Anlagen, öffentlichen Wegen, Plätzen und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr vorgeschrieben.
- Das Personenbeförderungsgesetz (§ 8 PBefG) hat den 1. Januar 2022 als Stichtag für die Umsetzung einer vollständig barrierefreien Nutzung des ÖPNV festgelegt. Auch wenn dieser Termin mittlerweile verstrichen ist, gilt diese gesetzliche Verpflichtung weiterhin. Bestandshaltestellen sind daher sukzessiven barrierefrei auszubauen. Im Nahverkehrsplan sind dafür konkrete Zeit- und Finanzierungspläne aufzustellen. Ausnahmen vom Haltestellenausbau sind konkret zu benennen und zu begründen.
- Gemäß dem Hessischem ÖPNV- Gesetz (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG) sind Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationen so zu gestalten, dass sie *„die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen“*.
- Auch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 30d Abs. 4 StVZO) schreibt für Kraftomnibusse *„mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben“* die Einhaltung *„der Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität“* gemäß der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen

Parlaments (EU-Busrichtlinie) vor.

Für diesen Nahverkehrsplan wird der Begriff der vollständigen Barrierefreiheit im folgenden Kapitel (C-4.1) genauer definiert und beschrieben.

C-4 ANFORDERUNGEN DER FAHRGÄSTE

C-4.1 ANFORDERUNGEN AN DIE BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV

Wie schon die Übersetzung des lateinischen Wortes „Omnibus" besagt, ist der ÖPNV „für alle" da. Das ÖPNV- System ist daher so zu gestalten, dass die Nutzung für alle Personengruppen ohne Barrieren möglich ist.

Der Landkreis Limburg-Weilburg verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte „*vollständig* barrierefrei" nutzbaren ÖPNV, wie er auch vom Gesetzgeber gefordert wird (u. a. im Personenbeförderungsgesetz - vgl. Kapitel C-3.4).

Der Begriff „*vollständig* barrierefrei" ist rechtlich nicht klar definiert. Im Rahmen des Anforderungsprofil dieses Nahverkehrsplans wird der Begriff „vollständig barrierefrei" deshalb wie folgt definiert:

Fahrzeuge und Haltestellen sind so zu gestalten, dass Sie „*für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig*" (Behindertengleichstellungsgesetz § 4).

Als Menschen mit Behinderung gelten Personen, „*die eine körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate hindern können*" (Neuntes Sozialgesetzbuch (SGB IX) § 2 Absatz 1 Satz 1)

Für diesen heterogenen Personenkreis ist in der Konsequenz die Möglichkeit einer eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Dafür sind Fahrzeuge und Haltestellen so zu gestalten, dass sie nutzbar sind für Menschen

- mit Einschränkung des Bewegungsapparates (Gehbehinderte, Rollstuhlnutzende)
- mit Einschränkungen der Sinnesorgane (Sehen, Hören)
- mit kognitiven Einschränkungen
- sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen

Dabei sind folgende Aspekte zu beachten

- Auffindbarkeit der Haltestelle
- Zugänglichkeit von Haltestelle und Fahrzeug (und das Zusammenspiel beider Komponenten)
- Information und Orientierung vor und während einer Fahrt

Wegeketten werden von „Informationsketten" begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind möglichst sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer darzureichen (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip")[10]. Die Informationssysteme sind vorzugsweise einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Im Allgemeinen sind zusätzliche „Barrieren" durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme zu vermeiden bzw. abzubauen. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten" weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

Konkret heißt dies:

- Dynamische Informationen, wie Angaben zur nächsten Haltestelle im Bus, werden sowohl **visuell als auch akustisch** ausgegeben. Dies kann bei stationären DFI-Anzeigen auch auf Anforderung per Taster geschehen.
- Zusätzlich zur visuellen Orientierung, die durch eine kontrastreiche farbliche Gestaltung unterstützt wird, ermöglichen **taktile Elemente** an Haltestellen und Fahrzeugen (Rillenplatten bzw. geriffelte Griffstangen) die Orientierung für Sehbehinderte.
- Digitale Informationsquellen (Webseiten, Apps) sind so zu gestalten, dass sie eine **Sprachausgabe für Sehbehinderte** erlauben und **Informationen in leichter Sprache** anbieten.

[10] Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören", „Sehen" und „Tasten" darzureichen (vgl. BMVBS 2008, S. 21).

Dem Aspekt Zugänglichkeit wird durch Vorgaben für Haltestellen (siehe Kapitel C-6.1.2) und Fahrzeuge (siehe Kapitel C-6.3.5) Rechnung getragen. Durch Harmonisierung der Bodenhöhe von Fahrzeug und Haltestellen darf das Spaltmaß an barrierefreien Bushaltestellen im Regelfall maximal 5x5 cm betragen (siehe DIN 18040-3).

Bauliche Barrierefreiheit hilft zudem auch Personengruppen in unterschiedlichen Lebenslagen: Seien es Personen mit vorübergehenden Verletzungen und damit einhergehenden Einschränkungen der Mobilität oder Eltern, die mit dem Kinderwagen unterwegs sind. Darüber hinaus sind barrierefreie Zugänge und ein leicht zugänglicher ÖPNV für alle Nutzer vorteilhaft. Diese Bandbreite reicht z. B. von der Tarifbildung über den Erwerb von Fahrscheinen bis hin zur Darstellung des Fahrplanangebotes.

Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Straßenraum sowie an den Haltestellen ist durch die Straßenbaulastträger zu erbringen, die für im Nahverkehrsplan aufgeführte Maßnahmen Fördermittel beantragen können. Die Straßenbaulastträger, innerorts in der Regel die Städte und Gemeinden, haben dafür Pläne vorzulegen, in welcher Reihenfolge und in welchem Zeitrahmen der barrierefreie Ausbau der Haltestellen verfolgt wird. Eine entsprechende Haltestellenliste ist im ➔**Anlage B-4** enthalten.

Aufgrund ihres höheren Fahrgastaufkommens sind Umsteigehaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs zuvorderst für eine barrierefreie Nutzbarkeit vorzusehen. Der Fokus liegt dabei auf Nutzern mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei **Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen** bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.
- Bei **Umbauten an Verkehrsanlagen** ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei **bestehenden Verkehrsanlagen** ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur und an den Fahrzeugen anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charak-

ter haben können.

Die sich aus den Ansprüchen an die Barrierefreiheit ergebenden Vorgaben der zu schaffenden Mindestausstattungsmerkmale der Haltestellen im Landkreis Limburg-Weilburg finden sich in Kapitel C-6.1, für die einzusetzenden Fahrzeuge in Kapitel C-6.3 und für Informationsmedien im Kapitel C-6.7.

C-4.2 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht der Förderung zur Gleichstellung der Geschlechter

Bei der Planung sind daher die Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen systematisch zu betrachten. Im Sinne der „Förderung der Gleichstellung der Geschlechter" sind dabei die durch unterschiedliche Lebenssituationen bedingten Unterschiede bei der ÖPNV- Nutzung zu berücksichtigen.

Im Sinne des Art. 3 Abs. 2 GG[11] müssen hierbei insbesondere geschlechtsspezifische Nachteile mit dem Ziel gleicher Lebensbedingungen abgebaut werden.

Deshalb wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung empfohlen, das ÖPNV- System einer Planungsregion zusammen mit fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Altersgruppen auf mögliche Schwachstellen unter dem Blickwinkel einer geschlechterorientierten Angebotsgestaltung systematisch zu überprüfen.

Folgende Anforderungen kommen dabei allen Nutzergruppen zugute:

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung von Bedarfsverkehren);
- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, relevanten Beratungszentren, Sport- und Freizeiteinrichtungen und von Arbeitsplatzschwerpunkten;
- Schaffung möglichst vieler umsteigefreier Verbindungen;
- Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln (sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen).

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV- System und aller Umsteigepunkte (dabei Schwerpunkt auf Bahnstationen) sowie deren Betrieb ist zu achten auf:

- Sichere und kurze Zu- und Abwege, das öffentliche Fuß- und Radwegenetz für Zu- und Abgangswege mit einbeziehend (im Einvernehmen mit den Baulastträgern);

[11] „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin" [Art. 3 Abs. 2 GG].

- Helle und funktionierende Beleuchtung;
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle);
- Vermeidung von Unterführungen, Untertunnelungen sowie Wartehäuschen mit Wänden aus undurchsichtigen Werkstoffen;
- Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit von Treppen und Rampen, falls Unter- / Überführungen unvermeidlich sind;
- Eine Gestaltung, die nicht nur zweckmäßig ist, sondern auch eine positive Ausstrahlung hat und sich ins Umfeld einfügt. So kann die Hemmschwelle für Vandalismus erhöht werden.
- Zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung zu verhindern;
- Keine sichtbehindernde Vegetation;
- Anbringen von Fahrplänen und anderer Fahrgastinformationen bereits an den Zuwegungen zu den Bahnsteigen, also noch vor Betreten eventueller Unterführungen.

Bei den Fahrzeugen, aber auch bei den Zugangsstellen des ÖPNV- Systems sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu beachten:

- Problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen durch Schaffung entsprechender Ab- und Aufstellflächen;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest und in den Fahrzeugen des SPNV);
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge;
- Sichtbar angebrachte und funktionierende Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen, auf Bahnstationen und an zentralen Bushaltestellen;
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal;
- Permanenter oder ggf. temporärer, dafür aber systematischer Einsatz von Service- oder Begleitpersonal, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt die Personalpräsenz für die Sicherung einer hohen Kundenzufriedenheit und den Abbau von Nutzungshemmschwellen zunehmend an Bedeutung.

C-4.3 Anforderungen des Schulverkehrs an den ÖPNV

Zwischen dem Jedermann- Verkehr und dem Schulverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV- System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Schulverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann- Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schulverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung um besondere Anforderungen an das Angebot für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von allgemeinbildenden und beruflichen Schulen gelten für den Landkreis Limburg-Weilburg – unter gegebenen finanziellen Umständen – folgende Leitvorgaben:

- Die grundsätzliche Verkehrssicherheit eines jeden Schülers auf dem gesamten Schulweg genießt oberste und uneingeschränkte Priorität.
- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG), dessen Bestimmungen zu beachten sind.
- Die Schülerbeförderung hat laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen. Bei fehlendem oder dafür unzureichendem Regelangebot sind Fahrten im öffentlichen Linienverkehr durchzuführen, die sich an den Besonderheiten der jeweiligen Schulstandorte und an deren maßgebenden Einzugsgebieten orientieren.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot des öffentlichen Linienverkehrs ist auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abzustimmen.
- Die Bedienungsgebiete der Buslinien und der Fahrten, die speziell für den Schulverkehr zu den Schulstandorten eingerichtet sind, haben die Herkunftsorte der Schüler auf der Grundlage der Einzugsgebiete des Schulentwicklungsplanes abzudecken.
- Durch die freie Schulwahl nach der Grundstufe können sich zwischen Wohnorten und weiterführenden Schulen Verkehrsbeziehungen ergeben, die ein geringes relationsbezogenes Aufkommen und damit auch nur ein entsprechend niedriges Bündelungspotenzial erreichen. Sollen eigens für dieses Nachfragepotenzial Linien des straßengebundenen ÖPNV neu eingerichtet werden, müssen diese ebenso wie andere Linien auch ein wirtschaftlich vertretbares Aufwand- Ertrags- Verhältnis aufweisen (vgl. § 161

Abs. 4 HSchG). Eine weitere Zersplitterung von Quelle-Ziel- Beziehungen im Schülerverkehr ist daher zu vermeiden.

- Im Grundschulbereich sind
  - Umsteigeverbindungen zu vermeiden,
  - eine bis zwei morgendliche Anfahrten und mindestens drei Abfahrten nach Schulschluss vorzusehen,
  - geringe Wartezeiten zwischen Busankunft und Schulbeginn bzw. zwischen Schulschluss und Busabfahrt sicherzustellen.
- Im Bereich der weiterführenden Schulen der Sekundarstufen I und II sind
  - Umsteigeverbindungen bei entsprechenden verkehrlichen Gegebenheiten zulässig,
  - bis zu zwei morgendliche Anfahrten und mindestens drei Rückfahrten nach Schulschluss vorzusehen,
  - Reisezeiten von 85 Minuten morgens/ vormittags und von 120 Minuten mittags/ nachmittags nicht zu überschreiten.
  - bei versetztem Unterrichtsbeginn (Verschiebung des Schulbeginns für einen Teil der Schüler auf die 3. Stunde (ggf. die 2. Stunde)) zusätzliche Anfahrten zu diesen Anfangszeiten und entsprechende Rückfahrten vorgesehen
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren.
- Dem Ziel eines größeren Platzangebots sowie einer gleichmäßigeren Auslastung der Fahrzeuge und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals dient eine Staffelung der Schulbeginn- und -schlusszeiten. Kritische Besetzungsspitzen können so abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulen, Schulträger und ÖPNV- Aufgabenträger auszuarbeiten und umzusetzen. Hierbei sieht die VLDW die Möglichkeiten einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes durch Schulzeitstaffelung zur 1. Stunde als ausgeschöpft an. Für Anfahrten zur 3. Unterrichtsstunde (ggf. zur 2. Stunde) bzw. entsprechenden Rückfahrten sind die Möglichkeiten einer Optimierung zu prüfen, um eine gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen und deren zu starker Besetzung, insbesondere auch im Sinne des Gesundheitsschutzes, zu vermeiden.

C-5 MINDESTSTANDARDS VERKEHRSBEDIENUNG

C-5.1 GRUNDSÄTZE DER NETZ- UND FAHRPLANGESTALTUNG ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER MINDESTBEDIENUNGSSTANDARDS

Die planerisch- konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Dies trifft in besonderem Maße auf Hauptlinien des straßengebundenen ÖPNV mit regelmäßigem Fahrtenangebot zu, das sich primär an die Bedürfnisse des Jedermann- Verkehrs richtet. Ausnahmen können daher bei Schulverkehrs- bzw. Schnellkursen bestehen oder bei Haltestellen zur Anwendung kommen, die zu Schwachlastzeiten als Bedarfs- bzw. RufBushaltestellen dienen.
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderter Linien usw. kann sich zwar am unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen ausrichten, jedoch soll das Grundgerüst des Fahrtenangebotes für den Jedermann- Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein – ggf. durch Umwandlung fest bedienter Busfahrten auf Bedarfsbedienung durch AST oder RufBus – und nicht merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.

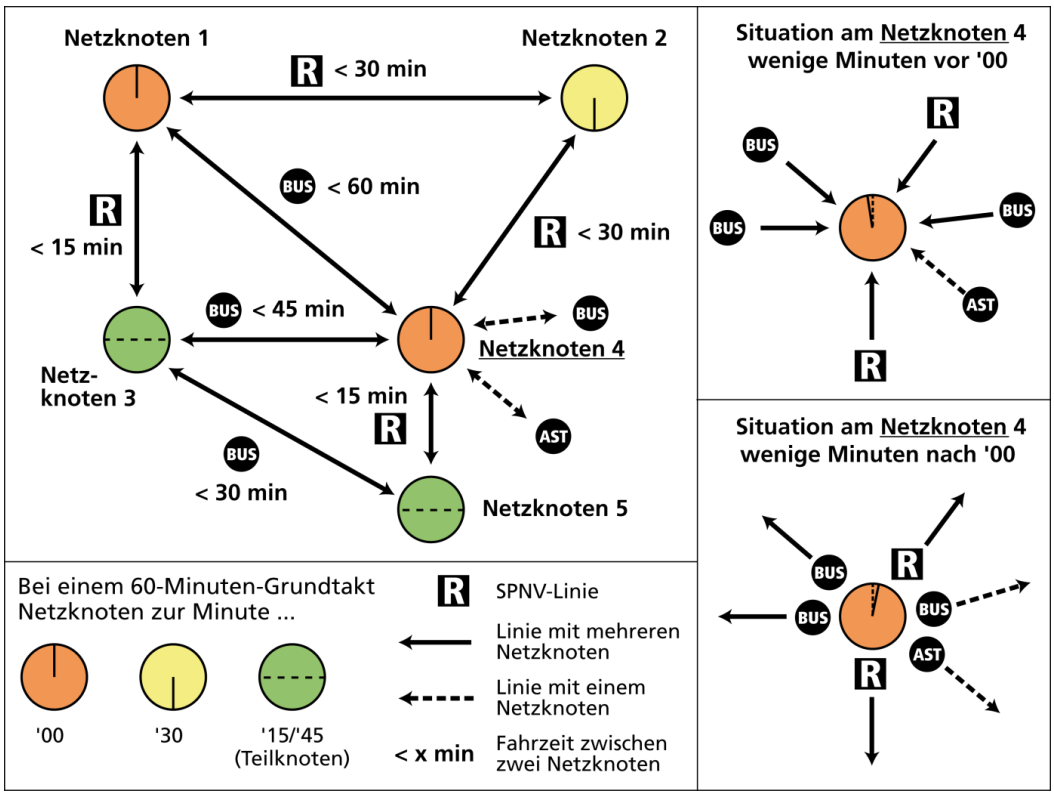


Abbildung C-5-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems

[eigener Entwurf]

Bei der Systematisierung des Angebotes zur mittel- bis langfristigen Schaffung eines kreisweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) über die Linien des schienen- und straßengebundenen ÖPNV, sofern letztere für den Jedermann- Verkehr Relevanz haben, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Das Fahrtenangebot soll im Zeitfenster der Mindestbedienung vertaktet sein, d. h., dass alle Züge und Busse einer Linie und Richtung in regelmäßigen Zeitabständen verkehren (z. B. alle 30, 60 oder 120 Minuten).
- Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die im Takt fahrenden Linien verschiedener Richtungen an Netzknoten so miteinander verknüpft, dass diese dort zur selben Zeit eintreffen und abfahren und „Rundumanschlüsse" mit kurzen Übergängen ermöglichen.
- Die Fahrtenfolgen der einzelnen Linien sollen einer einheitlichen Taktfamilie angehören, um Anschlüsse an Netzknoten zwischen Linien kompatibel herzustellen, die nicht dieselbe zeitliche Fahrtenfolge aufweisen.
- Grundtakt eines jeden ITF- Systems ist der 60- Minuten- Takt, weshalb sich als Taktfamilie eine Fahrtenfolge im Abstand von 30, 60 und 120 Minuten anbietet, damit eine gegenseitige und verbundweite Kompatibilität der Anschlüsse gewährleistet ist. 40- Minuten- Takte sollten dabei möglichst vermieden werden, denn diese sind nur alle 120 Minuten mit dem 60- Minuten- Takt kompatibel.
- Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag (HVZ und NVZ) an jeder Haltstelle zur selben Taktminute statt. Dazu wird es notwendig sein, bei den konsequent vertakteten Linien eventuell bestehende unterschiedliche Fahrzeitprofile für HVZ, NVZ oder für Schul- und Ferienwerktage zu harmonisieren. Differenzierte Fahrzeitprofile sind in der Schwachverkehrszeit (SVZ) im Stadt- Umland- Verkehr im Interesse kürzerer Reisezeiten für die Fahrgäste zulässig, außerdem beim Einsatz von AST oder RufBus zu Zeiten und in Gebieten mit schwachem Fahrgastaufkommen.
- Die Linien werden an geeigneten Netzknoten miteinander verknüpft, wobei neben der Fahrtenfolge gemäß der Taktfamilie zwischen den Knoten eine Fahrzeit herzustellen ist, die so bemessen ist, dass sich dort sinnvolle, aber gesicherte Übergangszeiten zwischen den Linien ergeben.
- Abbildung C-5-1 zeigt das Grundprinzip eines Integralen Taktfahrplans bei einem Grundtakt von 60- Minuten unter Einbeziehung sowohl des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV. Bei Fahrtabständen zwischen den Knoten von 30 oder 60 Minuten ergeben sich systembedingt Knoten mit „Rundumanschlüssen" aus allen bzw. in alle Richtungen. Liegen die Fahrzeiten zwischen den Knoten dagegen bei 15 oder 45 Minuten, bieten die davon betroffenen Knoten bei einem 60- Minuten-Grundtakt lediglich Teilanschlüsse, vorzugsweise in Lastrichtung oder für besonders nachfragestarke Relationen.

C-5.2 Vorgaben aus dem Regionalplan

Basierend auf dem System der Zentralen Orte macht der Regionalplan für Mittelhessen (Entwurf 2021) folgende Vorgaben für die Erreichbarkeit des nächsthöheren Zentrums:

- *Die zentralen Ortsteile der **Grundzentren** sollen innerhalb ihrer Versorgungsbereiche **in einer halben Stunde Fahrtzeit** mit dem ÖPNV erreichbar sein (7.1.2-7 (G))*
- *Um die Erreichbarkeit des jeweiligen **Mittelzentrums**, bei kooperierenden Mittelzentren beider, zu gewährleisten, sind für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag (zum Mittelzentrum und zurück) **mit maximaler Fahrtzeit von 45 Minuten** mit dem ÖPNV zu gewährleisten (7.1.2-8 (Z))*
- *Um die Erreichbarkeit des jeweiligen **Oberzentrums** zu gewährleisten, sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens 3 Fahrtenpaare pro Werktag mit dem ÖPNV zum Oberzentrum und zurück mit **maximaler Fahrtzeit von 60 Minuten** anzubieten (7.1.2-9 (Z))*

Gemäß Regionalplan für Mittelhessen (Entwurf 2021) soll das Angebot in Form eines Integralen Taktfahrplans ausgestaltet werden, wobei „je nach (zeitlich variierendem) Verkehrsaufkommen mindestens [ein] stündlicher Grundtakt" anzustreben ist (7.1.2-11).

Bei den zu definierenden Mindestbedienstandards für die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten sind die Verschiedenheiten der vier im Regionalplan definierten Strukturräume (hoch verdichteter bzw. verdichteter Raum, ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen sowie dünn besiedelter ländlicher Raum) zu berücksichtigen, in die das Gebiet Landkreis Limburg-Weilburg untergliedert ist. Gründe hierfür sind Bevölkerungsdichten, Siedlungsstrukturen und Raumnutzungen und in Folge davon das unterschiedlich hohe Verkehrsaufkommen und die anders geartete Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Für alle Raumtypen gehört eine gute bzw. angemessene ÖPNV- Bedienung zu den Leitvorstellungen des Regionalplans Mittelhessen (Entwurf 2021):

- **Verdichtungsräume**:

  Für Vorranggebiete Siedlung und Vorranggebiete Industrie und Gewerbe [in Verdichtungsräumen] soll im Sinne einer Einbindung in ein leistungsfähiges Verkehrssystem insbesondere eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), vorzugsweise an den schienengebundenen Verkehr, vorgesehen werden. (4.1-2 (G))

- **Ländliche Räume**:

  Der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr soll durch eine angemessene, flächendeckende ÖPNV- Bedienung sowie durch ein flächendeckendes Radwegenetz entgegengewirkt werden. (4.1-4 (G))

Die Verbindungsqualitäten im regionalen Nahverkehrsplan des RMV differenzieren hingegen auf die verkehrlichen Belange und auf die für den ÖPNV aktivierbare Nachfrage in den selbstgewählten Raumkategorien „Kernraum“ und „Region“, wobei der Landkreis Limburg-Weilburg gänzlich der Raumkategorie „Region“ zugeordnet wird.

In diesem Nahverkehrsplan wird auf eine raumstrukturelle Differenzierung der Verbindungsqualitäten zugunsten einer gleichbleibenden Mindestbedienung für das gesamte Kreisgebiet verzichtet. Angesichts der lokalen Verkehrsfunktionen der ÖPNV- Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis Limburg-Weilburg ist eine weitere Ausdifferenzierung der Bedienungsvorgaben nicht zweckmäßig. Bei den Erschließungsqualitäten ist jedoch eine Unterteilung nach Verkehrsmitteln (Bahn, Bus) sinnvoll (vgl. Kap. C-5.4.1).

Die Vorgaben aus dem Regionalplan für Mittelhessen werden für das Anforderungsprofil dahingehend aufgegriffen, dass in den quantitativen Mindestbedienungsstandards Aussagen zu maximalen Fahrtzeiten und Umsteigeanzahlen für die Verbindung zu Zentralen Orten der nächsthöheren Hierarchiestufe getroffen werden. Die Anforderungen an Bedienzeiten und Taktfolge werden anhand der Netzebenen definiert, um linieneinheitliche Vorgaben zu treffen.

C-5.3 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung in Kap. C und der Angebotskonzeption in Kap. E dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tabelle C-5-1 aufgegriffenen Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Angebotstypen usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.

Grundsätzlich soll angestrebt werden, das Netz im Landkreis Limburg-Weilburg in drei Ebenen zu gliedern (vgl. Tabelle C-5-1). Die Fahrpläne der Linien sind an Knotenpunkten so aufeinander abzustimmen, dass Umsteigebeziehungen innerhalb einer Netzebene sowie von und zur nächsthöheren Linienebene bestehen. Dabei orientieren sich die Fahrpläne an der jeweils höheren Netzebene.

- Die **Ebene 1 „Grundnetz Schiene“** gewährleistet die Hauptverbindungen aus dem Kreis zu den benachbarten Oberzentren und Ballungsräumen, insbesondere ins Rhein-Main-Gebiet sowie nach Gießen und Koblenz.
  Der Ebene 1 werden alle Schienenlinien mit SPNV- Bedienung im Kreisgebiet zugeordnet. Die Ebene 1 stellt somit das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg dar.
- Die **Ebene 2 „Hauptnetz Bus“** beinhaltet die wesentlichen, innerhalb des Kreises auf die Mittelzentren zulaufenden Buslinien mit größerem Verkehrspotenzial. Die Hauptlinien stellen dort die Verbindung zwischen den Grundzentren und Mittelzentren her, wo keine SPNV- Verbindungen bestehen.

Innerortsverkehre erfüllen die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzen das regionale Netz durch die Gewährleistung einer Feinerschließung. Eine direkte Andienung der Innenstadt ist das wesentliche Merkmal der Innerortslinien.

- Die **Ebene 3 „Erschließungs-/ Ergänzungsnetz"** umfasst Linien, denen vorrangig eine Erschließungsfunktion – auf regionaler wie lokaler Ebene – in den dünner besiedelten Kreisgebieten zukommt.
- **Stadtlinien** dienen der Feinerschließung innerhalb einer Kommune. Die Stadt Limburg nimmt ihren Stadtlinien- Verkehr gemäß HÖPNV § 5 Abs. 3 in eigener Verantwortung wahr. Die Stadtverkehre in Bad Camberg und Weilburg stellen ein Angebot in Ergänzung zur Grunderschließung, die durch die Linien des „Hauptnetzes Bus" sowie des „Erschließungs-/ Ergänzungsnetzes" sichergestellt wird, dar. Die im Nahverkehrsplan festgelegten quantitativen Bedienungsstandards gelten daher für die im Landkreis verkehrenden Stadtlinien nicht.

Für den Freizeitverkehr am Wochenende ist ein die verschiedenen Netzebenen übergreifendes Angebot zu entwickeln. So können beispielsweise Busse der Netzebene 2 am Wochenende zu touristischen Zielen verlängert werden, die im Werktagsverkehr zur Netzebene 3 gehören. Auf Strecken mit hoher Nachfrage durch Radtouristen können dann bei Bedarf Fahrradanhänger oder Hecklastträger eingesetzt werden.

Netz-Ebene	Linienkategorie	Funktion
1	**SPNV**	direkte und schnelle Verbindungen von Grund- und Mittelzentren untereinander sowie mit den nächstgelegenen Oberzentren; Verknüpfung mit dem Schienenfernverkehr
2	**Hauptlinie**	direkte und zügige Verbindung zwischen Grundzentren und Mittelzentren
3	**Erschließungs-/ Ergänzungslinie**	Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile an den Gemeindehauptort bzw. das nächste Versorgungszentrum; dort Herstellung der Anbindung an eine SPNV- Linie oder – falls nicht vorhanden – an eine Bus-Hauptlinie, die eine Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität ermöglicht. Auch in Ausprägung als bedarfsgesteuertes System (RufBus-, On-Demand-Verkehr etc.).
	Stadtlinie	innerörtliche Linie zur Feinerschließung der Siedlungsflächen, Bedienung des Ortskerns (Innenstadt/ Altstadt) und Anbindung an das übergeordnete lokale wie regionale ÖPNV- Netz

Tabelle C-5-1: Netzebenen im Landkreis Limburg-Weilburg

[eigene Zusammenstellung]

Das verkehrliche Rückgrat bilden die SPNV- Linien. Dieses SPNV- Netz wird durch Bus- Hauptlinien komplettiert, die zu einer engmaschigeren Verknüpfung des Netzes führen, indem sie die Knoten des SPNV- Netzes auf zusätzlichen Routen miteinander verknüpfen und neue Knoten schaffen.

Für den Landkreis Limburg-Weilburg als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 2 und 3 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption in Kapitel E Berücksichtigung finden.

Zur Differenzierung der Produkte in den Netzebenen 2+3 sieht der Verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main[12] folgende Produkte vor:

- Der **Expressbus (X-Bus)** stellt im ländlichen Raum dort eine Alternative dar, wo eine schnelle SPNV- Verbindung fehlt. In Ballungsräumen ergänzen sie auf Tangentialverbindungen das meist radial auf das Zentrum ausgerichtete Schienennetz. Damit sind sie teilweise der Vorlaufbetrieb für geplante Schienentangenten. Expressbusse sind das Premiumprodukt innerhalb des regionalen Busnetzes. Dementsprechend sieht der RMV ein eigenes Branding (Styleguide Fahrzeuge), eine besondere Innenausstattung (Überlandbestuhlung, WLAN, etc.) vor.
- Der **Regiobus** stellt eine Verbindung zu Zentralen Orten dar. Insbesondere Linien, die Grenzen von Aufgabenträgerorganisationen überschreiten, werden als Regiobus vom RMV organisiert. Von Expressbussen unterscheiden sie sich durch eine größere Erschließungswirkung. In Gebieten, wo es nicht genügend Nachfrage gibt, um ein duales Angebot aus schnellen Busachsen und zuführenden Flächenverkehren anzubieten, können Regiobusse abschnittsweise auch lokale Erschließungsfunktionen übernehmen. Dann bedient eine zentrale Linie die wesentlichen Aufkommensschwerpunkte, auch wenn dies zu Lasten kurzer Fahrzeiten geht.
- **Lokalbusse** ergänzen das Netz aus SPNV, Express- und Regionalbussen innerhalb des Gebietes der Aufgabenträgerorganisation. Nach ihren Funktionen lassen sie sich weiter differenzieren[13].
    - Der **Stadtbus** verbindet Stadtteile untereinander und mit dem Stadtzentrum. Er hat dichtere Haltestellenabstände (Einzugsbereich 300 m) als der Regiobus und fährt nach einem nachfrageorientierten Fahrplan mit Früh- und Spätverkehren mindestens einen 30- Minuten- Takt. An Umsteigeknoten ist er mit dem Schienen- und Regionalbusverkehr verknüpft.
    - Der **Gemeindebus** übernimmt zwischen Gemeindeteilen und dem Kernort eine ähnliche Funktion wie der Stadtbus. Dabei ist er ebenfalls an Knotenpunkten mit dem Schienen- und Regionalbusverkehr verknüpft.

[12] Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2021), S.89ff

[13] Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main (2021), S.92

- Der **Landbus** bietet im ländlichen Raum Linienverbindungen zwischen Städten und Gemeinden. Dabei bietet er einen höheren Erschließungsgrad und kürzere Linienwege als der Regiobus. Mit diesem sowie mit den Lokalverkehren und soweit vorhanden dem Schienenverkehr besteht eine Verknüpfung.
- Nicht räumlich, sondern auf eine bestimmte Nutzergruppe ausgerichtet ist der **Schulbus**. Seine Route orientiert sich an den zu bedienenden Schulstandorten. Die Fahrzeiten richten sich nach den Zeiten des Schulbeginns und Schulschlusses. Daher verkehren diese Linien nicht im Takt. Trotzdem sind Verknüpfungen mit anderen lokalen Produkten erforderlich, soweit die Anforderungen für den Schulverkehr Umstiege erlauben.
- Um die Reisezeit durch direkte Verbindungen unter Auslassung von Umwegfahrten zu verkürzen, sind bei obigen Lokalbus-Produkten **Schnellfahrten** bestimmter Kurse oder zur besseren Unterscheidung der Linienwege **Schnellbus**- Linien möglich.

- **Bedarfsverkehre** (im Gebiet VLDW z. B. Ruf-Bus oder On-Demand-Verkehre) können räumliche oder zeitliche Erschließungslücken im Busverkehr schließen.

C-5.4 Quantitative Bedienstandards

C-5.4.1 Erschließungsqualität

Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen (vgl. Kap. C-5.4.2). Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Haltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen. Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor von 1,2 erhöhen [vgl. *FGSV* 2010, S. 8]. Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten, usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, die innerhalb eines angegebenen Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV-System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt. Dies trifft analog für die dort vorhandenen Arbeitsplätze und die

Verkaufsflächen im Einzelhandel zu.

Gebietstyp	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung	
	SPNV (RE, RB)	straßengeb. ÖPNV
Stadt/ Gemeinde/ Ortschaft	1000 m	500 m

Tabelle C-5-2: Mindestanforderungen an die Erschließungsqualitäten im ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg

[eigener Entwurf; in Anlehnung an *VDV* 2001, S. 10 ff.; *FGSV* 2010, S. 8]

Der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrene Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV wird auf 500 m festgelegt. Der SPNV (RE, RB) erreicht mit seinen Zugangsstellen erfahrungsgemäß eine höhere Anziehungs- und Bündelungswirkung als der straßengebundene ÖPNV und wird zum Zurücklegen längerer Distanzen in Anspruch genommen, weshalb die Erschließungsradien um die Bahnstationen auf 1000 m erweitert wurden. In der Kernzone Zentraler Orte sind Haltestellenabstände von höchstens 400 Metern vorzusehen, in den Außenbereichen Zentraler Orte von höchstens 600 Metern. Im Sinne einer Produktdifferenzierung und -profilierung sind hier kürzere Haltestellenabstände systembedingt erforderlich, um die Marktausschöpfung mit angebotsseitigen Maßnahmen zielgerichtet zu erhöhen.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV entfaltet Rückkopplungen zur Bauleitplanung, da mit ihr die für den jeweiligen Raumtyp geforderte flächendeckende ÖPNV-Anbindung definiert wird. Die ÖPNV- Erschließung ist daher bei allen Neubauvorhaben bzw. bei der Ausweisung von Baugebieten zu berücksichtigen.

C-5.4.2 VERBINDUNGSQUALITÄT

Die Verbindungsqualität setzt eine punktuelle Erschließung des Raumes voraus (vgl. Kap. C-5.4.1) und besteht aus den vier Komponenten

- Bedienungszeiträume,
- Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen,
- maximale Umsteigehäufigkeiten und
- maximale Fahrzeiten.

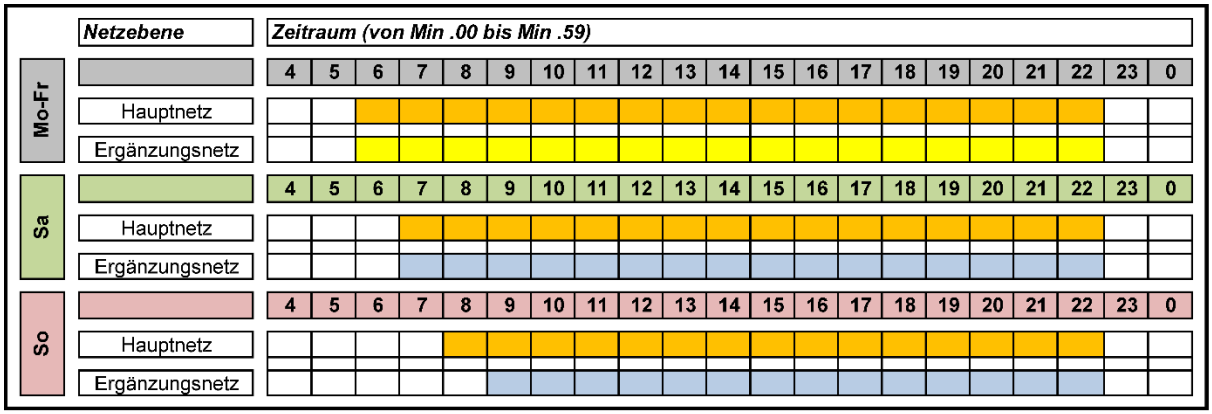
Die Festlegung der Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten erfolgt kreisweit und richtet sich nach den Netzebenen bzw. nach der Versorgungsfunktion der Zentralen Orte. Sie gelten unabhängig von den drei Strukturräumen (Verdichtungsraum, Ordnungsraum, ländlicher Raum), in die das Kreisgebiet gemäß Regionalplan gegliedert ist. Da es sich um eine Vorgabe für den Jedermann- Verkehr handelt, wird nicht zusätzlich zwischen Schul- und Ferienwerktagen differenziert.

Der Fokus bei den maximalen Fahrzeiten und Umsteigevorgängen wird auf die Verbindung zu dem jeweils nächstgelegenen, höherrangigen Zentralen Ort ge-

legt. Auf eine gesonderte Vorgabe von Mindestanforderungen für Verbindungen zwischen Orten, bei denen eine Hierarchiestufe übersprungen wird – z. B. von einem nichtzentralen Stadt- bzw. Ortsteil zu einem Mittelzentrum oder von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum – wird verzichtet. Entweder bestehen an Netzknoten im Sinne der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF) Anschlussverbindungen zu den nächsthöheren Zentralen Orten (vgl. Kap. C-5.1), die die Mindestbedienungsstandards des Vorlaufes nicht unterschreiten, oder Bahn- und Buslinien sind de facto durchgebunden. Insofern sind alle Verbindungen zu den Zentralen Orten aller höheren Stufen implizit im Mindestbedienungsmodell enthalten. Dies gilt analog für Verbindungen zwischen Zentralen Orten derselben Hierarchiestufe, also zwischen benachbarten Grund-, Mittel- oder Oberzentren, für die Bus- und Bahnverbindungen bestehen, für die aber im Anforderungsprofil keine Mindestkriterien vorgesehen sind.

C-5.4.2.1 BEDIENUNGSZEITRÄUME

Die Bedienungszeiträume sind gemäß der Netzebenen (Hauptnetz, Ergänzungsnetz) und nach Wochentagen (Mo-Fr, Sa, So/ Feiertage) differenziert. Deren Längen sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am Zentralen Ort höherer Stufe und das Betriebsende auf die letzte Abfahrt vom Zentralen Ort höherer Stufe bezieht. Beispielsweise soll an Werktagen (Mo-Fr) die erste Ankunft an einem Mittelzentrum – von einem Grundzentrum aus kommend – um 6 Uhr morgens liegen, wobei ggf. eine Abweichung von +/- 30 Minuten je nach Lage im Raum zu beachten ist. Die letzte Abfahrt zurück in das Grundzentrum ist um 22 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können. Auf eine Variation der Bedienungszeiten nach Strukturräumen wird verzichtet.



	Netzebene	Zeitraum (von Min .00 bis Min .59)																			
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Mo-Fr	Hauptnetz																					
	Ergänzungsnetz																					
Sa		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
	Hauptnetz																					
	Ergänzungsnetz																					
So		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
	Hauptnetz																					
	Ergänzungsnetz																					

Legende

Spalte Netzebene:
Hauptlinie: direkte und zügige Verbindung zwischen Grundzentren und Mittelzentren
Ergänzungslinie: Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile an den Gemeindehauptort bzw. an das nächste Versorgungszentrum

Spalte Zeitraum:
Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde:
[bei einer anzustrebenden Vertaktung: Grundtakt in Minuten)
Bedienzeitraum: Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich
V = Verstärkerfahrten

1	1/2+V	1/2
[60]	[120+V]	[120]

Tabelle C-5-3: Mindestanforderungen an die Bedienzeiten und Taktung gemäß Netzebenen im Landkreis Limburg-Weilburg

[eigener Entwurf]

C-5.4.2.2 Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen

Die farbigen Balken in Tabelle C-5-3 geben die Mindestanzahl der Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die Verbindungen anzubieten ist. Für ÖPNV- Verbindungen des Hauptnetzes innerhalb des Landkreises Limburg-Weilburg ist eine Mindestbedienung im 60- Minuten- Takt – auch an Samstagen und Sonntagen – zu gewährleisten.

C-5.4.2.3 Spätverbindungen

Zur Sicherung von Anschlüssen im Spätverkehr sind an den in Tabelle C-5-4 dargestellten Verknüpfungspunkten für die genannten Umsteigeverbindungen zur Anbindung der umliegenden Ortschaften Anschlüsse von den Ankünften der Zubringerlinien des SPNV bzw. der Hauptlinien des Busverkehrs von Montag bis Donnerstag sowie an Sonntagen bis 24 Uhr und an Freitagen und Samstagen bis 1 Uhr sicherzustellen. Hierbei kann das Angebot auf den Abbringerlinien auch in Form eines Bedarfsverkehrs realisiert werden.

Verknüpfungs-punkt	Zubringer-linie	Abbringerlinie	Anschluss bis
Bad Camberg	Zug RB21/RB22	Linie 283: Richtung Hasselbach über Würges, Erbach, Dombach und Schwickershausen Linie 285: Richtung Selters über Oberselters und Eisenbach bis Haintchen	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Frickhofen	Zug RB90, Bus 281	Linie 281: nach Dorndorf und Thalheim	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Gräveneck	Zug RB45	Linie LM-50: Richtung Weinbach - Weilmünster	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Hadamar	Zug RB90	Linie LM-13: Richtung Waldbrunn über Oberzeuzheim, Hangenmeilingen, Heuchelheim und Dorchheim Linie LM-14: nach Faulbrunn, Niederweyer und Niederzeuzheim	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Niederbrechen	Zug RB21/RB22	Linie LM-33: nach Werschau, Nauheim, Mensfelden, Neesbach, Heringen, Dauborn, Kirberg und Ohren	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Obertiefenbach	Bus LM-12	Linie LM-45: nach Niedertiefenbach, Schupbach und Heckholzhausen	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Runkel	Zug RB45	Linie LM-45: nach Eschenau, Hofen und Wirbelau	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr
Villmar	Zug RB45	Linie LM-57: nach Weyer und Langhecke Linie 282: nach Seelbach und Falkenbach über Seelbach	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr

Weilburg	Zug RB45	Linie LM-64: Richtung Merenberg über Waldhausen Linie LM-66: Ahausen – Selters – Drommershausen – Hirschhausen – Bermbach – Kubach Linie LM-68: Richtung Löhnberg – Mengerskirchen	Mo-Do, So bis 24:00 Uhr Fr, Sa bis 1:00 Uhr

Tabelle C-5-4: Sicherzustellende Anschlüsse im Spätverkehr an zentralen Verknüpfungspunkten

C-5.4.2.4 UMSTEIGEVORGÄNGE

Umsteigevorgänge erhöhen die Reisezeit und werden wegen des Risikos eines Anschlussverlustes vom Fahrgast als unattraktiv empfunden. Daher ist die Zahl der Umsteigevorgänge zu minimieren. Unabhängig vom Verkehrstag sollen Verbindungen zwischen Grund- und dem jeweils nächsten Mittelzentrum sowie zwischen Mittel- und dem jeweilig nächsten Oberzentrum mit maximal einem Umstieg erreicht werden. Verbindungen zwischen nichtzentralen Ortsteilen und dem nächsten Zentrum sollen ohne Umstieg erreichbar sein. Um Wartezeiten beim Umsteigen zu verkürzen, sind die Fahrpläne an Umsteigeknoten aufeinander abzustimmen. Bei zeitlichen Konflikten sind die Abfahrts-/ Ankunftszeiten des in der Netzhierarchie höherrangigen Verkehrsmittel maßgebend.

C-5.4.2.5 FAHRZEITEN

Auch die Fahrzeiten sind so zu gestalten, dass das Reisezeitverhältnis im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln nicht unattraktiv ist. Für die Fahrt in das jeweilig nächste Zentrum werden daher folgende maximal zulässigen Fahrtzeiten festgelegt, die unabhängig vom Verkehrstag zu erreichen sind.

Relation	Maximale Fahrzeit (in Minuten)
OT <-> Grundzentrum	30
Grundzentrum <-> Mittelzentrum	45
Mittelzentrum <-> Oberzentrum	60

OT= Stadt-/ Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion in einer Stadt/ Gemeinde

Grundzentrum= Kernstadt/ Kernort/ Stadt-/ Ortsteil mit grundzentraler Funktion

Mittelzentrum= Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion

Oberzentrum= Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion

Tabelle C-5-5: Maximale Fahrzeit zwischen Zentralen Orten (gültig an allen Verkehrstagen)

Um die maximale Fahrzeit einzuhalten bzw. nach Möglichkeit zu unterschreiten, sollten Umstiege an den Netzknoten der ITF- Systematik folgen, wobei kurze und gesicherte Umstiege zwischen den korrespondierenden Linien sicherzustellen sind (vgl. Kap. C-5.1).

C-5.4.2.6 REISEZEITVERHÄLTNIS

Aus Fahrgastsicht sollten die Reisezeiten im ÖPNV nicht wesentlich höher als mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sein – im Idealfall sogar niedriger. Übersteigen die Fahrzeiten im ÖPNV die vergleichbare Fahrzeit im MIV um das 1,5-fache, ist eine „Akzeptanzsituation" des ÖPNV gegenüber dem MIV kaum mehr gegeben. Dies wird ab dem Zwischenortsverkehr aufwärts bedeutsam. Bei einem Faktor unterhalb von 1,5 ist dagegen von einer wahrnehmbaren Konkurrenzfähigkeit zum MIV auszugehen, bei der der Reisezeitaspekt einen positiven Einfluss zugunsten des ÖPNV ausübt. Dazwischen entscheiden weniger allein die Reisezeitverhältnisse als vielmehr andere, objektive und subjektive Faktoren das Verkehrsmittelwahlverhalten (z. B. Kosten, zu erwartende Parkplatz- und Verkehrssituation, individuelle Präferenzen). Reisezeiten im ÖPNV und MIV werden von den Nutzern allerdings selten objektiv verglichen, als vielmehr subjektiv wahrgenommen und beurteilt. Außerdem fällt die Reisezeit je nach Verbindung höchst unterschiedlich aus, z. B. ob Start- und Zielpunkte mit längeren Vor- und Nachläufen zu bzw. von den Haltestellen verbunden sind oder ob eine Verbindung nur mit vielen Umsteigevorgänge zu bewältigen ist.

C-5.4.2.7 ABWEICHUNGEN VOM STANDARD

Mindeststandards können immer im Sinne eines besseren Angebots jederzeit überschritten, dürfen aber nur in gerechtfertigten Ausnahmen unterschritten werden. Weist das Angebot im Status- Quo aufgrund hoher Fahrgastpotentiale bzw. seiner verkehrlichen Funktion bereits eine über den Mindeststandards liegende Bedienung auf, sollte das Angebot nicht auf die Mindeststandards zurückfallen. Weiterhin kann das Angebot über die Mindeststandards hinaus ausgedehnt werden, wenn Angebotsverbesserungen von den angedienten Gebietskörperschaften mitfinanziert werden.

Die Fahrzeiten zwischen den Zentralen Orten bestimmen sich maßgebend aus der räumlichen Entfernung zueinander und dem tatsächlichen Verlauf der Verkehrsinfrastrukturen aufgrund topographischer Gegebenheiten. Aus geographischen Gründen können gebietsweise die maximalen Fahrzeiten nach oben hin abweichen. Grundsätzlich müssen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in einem stetig ablaufenden Planungsprozess in Übereinstimmung gebracht werden.

C-5.5 Weiterentwicklung flexibler Bedienformen

Der Bedarfsverkehr soll zu einem festen Bestandteil des ÖPNV- Netzes im Landkreis Limburg-Weilburg weiterentwickelt werden und vor allem in Schwachlastzeiten (insbesondere in den Abendstunden ab 21 Uhr) zur Erfüllung der Mindestanforderungen an die Erschließung und an die Verbindungsqualität dienen. Um die Effizienz und den Fahrgastkomfort dieses Angebots zu erhöhen, ist zu prüfen, inwieweit linienförmige Bedarfsverkehre in der Lage sind, die in diesem Anforderungsprofil enthaltenen Vorgaben zu erfüllen. Denkbare Alternativen zum linienförmigen Betrieb wären einerseits die Flächenbedienung in Sektoren oder ein Richtungsbandbetrieb, bei dem vom Linienweg zu abseitig gelegenen Zielen abgewichen werden kann.

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit (vgl. Kapitel C-4.1) sind auch beim Bedarfsverkehr zu berücksichtigen. Um auch Menschen mit Seh-, Hör- oder Sprachbehinderung die Bestellung von Bedarfsverkehren zu ermöglichen, sind alternative Kommunikationsmöglichkeiten per Sprache und per Text vorzusehen. Zudem sind die Bestellvorgänge so einfach und so intuitiv wie möglich zu gestalten. Darüber hinaus sollten für Menschen mit einer kognitiven Behinderung oder begrenzten Deutschkenntnissen Informationen über das Bedarfsverkehrs- Angebot und die Bestellmöglichkeiten in „leichter Sprache“ herausgegeben werden.

Neben den Bedarfsverkehren der VLDW stellen in einigen Kommunen des Landkreises Limburg-Weilburg Bürgerbusse eine wichtige Ergänzung für die Nahmobilität der Bürgerinnen und Bürger dar. Bürgerbusse können spezielle lokale Verkehrsbedürfnisse (z. B. zu Markttagen und Veranstaltungen) abdecken. Ihre Einsatzmöglichkeiten hängen aber vom Engagement des ehrenamtlich tätigen Personals ab. Daher sind Bürgerbusse willkommene Ergänzung der Grundversorgung, ersetzen diese aber nicht. Bürgerbussysteme sind mit den Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen.

C-5.6 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

Im Landkreis Limburg-Weilburg befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zu Innenstädten, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards zu formulieren sind. Erforderlich werden diese, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Stadt- bzw. Ortsrändern oder abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinaus gehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

- Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. in größeren Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV- affiner Beschäftigten- und Besucherstruktur),
- publikumswirksame Gesundheits- und Dienstleistungsstandorte (z. B. Krankenhäuser und Rehabilitationseinrichtungen mit regionaler Bedeutung, Verwaltungen),
- Einkaufsstandorte (z. B. Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel wie Fachmarktzentren oder SB- Warenhäusern),
- Orte der alltäglichen Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Freizeit- oder Parkanlagen, größere Sportanlagen mit generellem Wettkampf- und/ oder Trainingsbetrieb),
- touristisch bedeutende Punkte oder Gebiete (Ausflugsziele) oder
- saisonale Ziele (z. B. Volksfeste, Sportveranstaltungen).

Freizeitziele sollten über ein relevantes Zielaufkommen im Jedermann- Verkehr verfügen. Unter dem Gesichtspunkt der Mobilitätsgerechtigkeit soll nicht allein die erwartete Anzahl Fahrgäste als Kriterium zur Umsetzung einzelner Maßnahmen dienen. So sind Menschen, die den motorisierten Individualverkehr nicht nutzen können oder wollen, auf den ÖPNV zur Erreichung von Orten der Grunddaseinsvorsorge (Versorgung, Gesundheit, Freizeit, gesellschaftliche Teilhabe) angewiesen, weshalb es geboten sein kann, entsprechende Ziele selbst bei geringem Zielverkehrsaufkommen anzubinden.

Bei Planungen zur Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Zusammensetzung der dort ansässigen Unternehmen und die Beschäftigtenstruktur zu beachten, weil unterschiedliche, sich widersprechende Ansprüche bestehen können. Beispielsweise ist im Vorfeld der Einrichtung einer ÖPNV-Anbindung fallweise zu klären, ob es sich um

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),
- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),
- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräften und/ oder hoher Fluktuation oder
- personalextensive, aber großflächige Logistikstandorte

handelt. Ferner ist zu berücksichtigen, ob diese Gebiete Publikums- und Kundenverkehr erzeugen oder ob Einzelhandel vorhanden ist. Art und Umfang einer eventuellen Bedienung im straßengebundenen ÖPNV können daher von Fall zu Fall Variationen unterliegen, z. B. nachfragegesteuerte Erschließung mittels Ruf-Bus, Erschließung durch fest bediente Stadtbuslinie, Einbindung in den Überlandverkehr oder sinnvolle Kombinationen daraus, die den Bedürfnissen der Kunden entgegenkommen.

C-6 QUALITATIVES GRUNDANGEBOT

C-6.1 MINDESTSTANDARDS FÜR HALTESTELLEN

Stationen und Haltestellen verkörpern für die Fahrgäste das Entree zum Öffentlichen Nahverkehr. Ihrer attraktiven Ausgestaltung ist daher ein besonderes Augenmerk zu widmen. Zusätzlich zu den Anforderungen an die Barrierefreiheit (siehe Kapitel C-4.1) sind hierbei besonders zu beachten:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung
- Funktionale und ansprechende Gestaltung
- Barrierefreiheit
- Sicherheit und Sauberkeit
- Information und Kommunikation
- Service und Betreuung
- Stationsumfeld
- Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI)

C-6.1.1 Erreichbarkeit und Verknüpfung

Haltestellen sollen an zweckmäßigen Stellen eingerichtet werden, die eine optimale Einbindung ins Fußwegesystem und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsstätten, Behörden, Schulen, Einrichtungen des Gesundheitswesens) und in die Wohngebiete ermöglichen. Dabei ist die Forderung nach kurzen Fußwegen innerhalb des Stationsbereiches und zu den Schnittstellen mit den übrigen Verkehrsmitteln (inkl. Bike+Ride, Park+Ride und Kiss+Ride) zu berücksichtigen. Eine schnelle Orientierung ist an zentralen Haltestellen durch die Ausschilderung wichtiger Ziele zu gewährleisten (siehe Kapitel C-6.2).

Bei der Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete sollte die ÖPNV-Erschließung bereits in der Vorplanung berücksichtigt werden. Im Rahmen der Bauleitplanung haben die Kommunen dann die infrastrukturellen baulichen Vorleistungen (ausreichende Straßenbreite, Flächen für Haltestellen und ggf. Wendemöglichkeiten) für eine Andienung mit Bussen zu schaffen.

Einen genauso großen Stellenwert haben die funktionalen Aspekte. Die An- und Abfahrt an Bushaltestellen ist baulich so sicherzustellen, dass sie sowohl den Ansprüchen an die Barrierefreiheit als auch an den reibungslosen Betriebsablauf genügt. Weiterhin sind die Flächen so zu dimensionieren, dass an den Haltestellen ausreichend Aufstellflächen für wartende Fahrgäste und Haltestellenmobiliar vorhanden sind. Bei sämtlichen Haltestellen ist auf eine optische Integration ins Ortsbild und ein freundliches Erscheinungsbild der Anlagen zu achten.

C-6.1.2 Barrierefreiheit

Gemäß Kapitel C-3.4 sind alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Entsprechend ist bei Neu- und Umbauten die vollständige Barrierefreiheit (gemäß des PBefG § 8 (3) Satz 3) der Haltstelle zu erreichen. Ausnahmen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich, die in diesem Kapitel benannt werden. Grundsätzlich sind bei Neu- und Umbauten von Haltestellen die einschlägigen Richtlinien zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie die einschlägigen DIN-Normen (z.B. DIN18040-3 und DIN 32984) in der jeweils aktuellen Fassung. Weiterhin sind die im vom RMV herausgegebenen „Maßnahmenplan Barrierefreie Bushaltestellen“ [14] sowie die vom Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2022) herausgegebenen „Musterzeichnungen für Barrierefreiheit“ enthaltenen Hinweise zu beachten.

Konkret bedeutet dies:

- Die Breite des Haltestellenbereichs sollte 2,50 m nicht unterschreiten, da für die Auslage einer fahrzeuggebundenen Rampe 0,90 m Platz und für das Manövrieren von Rollstühlen, aber auch Kinderwagen mindestens eine Fläche von 1,50 m x 1,50 m benötigt wird. Die Mindestbreite von

[14] https://www.rmv.de/c/de/ueber-uns/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung (abgerufen am 22.08.2025)

2,50 m ist auch erforderlich, damit es zu keinen Behinderungen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgäste sowie dem Fußverkehr und wartenden Fahrgästen kommt.

- Aufgrund des Flächenbedarfs für das Manövrieren von Rollstühlen und Kinderwagen darf die Breite des Haltestellenbereichs auch in Ausnahmefällen das Mindestmaß von 1,50 m nicht unterschreiten.
- Im Bereich, an dem sich beim haltenden Bus die zweite Tür befindet, beträgt die Bordhöhe 22 cm. Ist diese Bordhöhe aus nachweislichen Gründen nicht realisierbar, ist im Haltestellenbereich mindestens eine Bordhöhe von 18 cm und für die Auslage der Rampe eine Breite von mindestens 2,50 m notwendig.
- Die Haltestelle ist so zu gestalten, dass die Busse dicht an das Bord heranfahren können, um den Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein minimal zu halten. An die Fahrbahn vorgezogenen Haltestellenbereichen (Kap-Haltestelle) ist daher der Vorzug vor Busbuchten zu geben. Bei Kap-Haltestellen entfallen zudem Verzögerungen durch das Aus- und Einfädeln in den Verkehrsfluss. Daher ist bei Busbuchten jeweils zu prüfen, ob diese noch erforderlich sind oder ob sie zu Kap-Haltestellen umgebaut werden können. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Busbuchten zu kurz sind, um ein dichtes Heranfahren an den Bordstein zu ermöglichen.
- Für sehbehinderte Menschen sind die Haltestellen und die zugehörigen Querungsbereiche mit Bodenindikatoren gemäß DIN 32984 zu versehen, die sowohl taktil bzw. akustisch (z. B. durch den Blindenlangstock) als auch visuell (durch einen starken Kontrast) wahrnehmbar sind. Neben den Leitstreifen, die den Weg durch die Haltestelle markieren, markieren Auffindestreifen den Bereich, wo die erste Tür des Busses zum Stehen kommt.
- Haltestellenmobiliar ist so anzuordnen, dass eine Durchgangsbreite von mindestens 1,50 m freigehalten wird und im Bereich der 2. Tür mindestens eine Manövrierfläche für Rollstuhl/ Kinderwagen von 2,50 m x 2,50 m (in Ausnahmefällen 1,50 m x 1,50 m) freigelassen wird. Informationsvitrinen und Fahrplankästen sind auf eine Lesehöhe von 1,30 m anzuordnen, um auch kleinen bzw. im Rollstuhl sitzenden Menschen das Lesen zu ermöglichen. Um das nahe Herantreten zu ermöglichen, sollten vor Vitrinen und Fahrplankästen keine Bänke oder Abfallbehälter platziert werden. In Fahrgastunterständen ist ein Standplatz für Menschen im Rollstuhl vorzusehen.



Abbildung C-6-1: Barrierefrei ausgebaute Haltestelle Merenberg Rathaus (Foto: VLDW)

In Einzelfällen sind Ausnahmen von der Verpflichtung zum barrierefreien Haltestellenausbau möglich, wenn ein Ausbau nach Prüfung aller Alternativen aus folgenden Gründen nicht möglich bzw. sinnvoll ist:

- Eine Verlegung oder Aufhebung der Haltestelle ist absehbar.
- Die Haltestelle wird ausschließlich im RufBusverkehr mit Vans oder Kleinbussen angefahren.
- Die Haltestelle liegt in einer Steigung (maximale Längsneigung der Warteflächen von 3 % gemäß HBVA kann nicht eingehalten werden, daher keine sichere Aufstellfläche für Rollstuhl/ Kinderwagen möglich).
- Auch unter Berücksichtigung einer Straßenumgestaltung ist aufgrund eines engen Straßenquerschnitts kein regelnaher (Teil-) Ausbau und auch keine Haltestellenverlegung möglich.
- Haltestellen, in deren Umkreis auch mittelfristig keine oder nur eine geringere Bebauung existiert und daher nur mit einer sehr geringen Frequentierung zu rechnen ist (z. B. an Aussiedlerhöfen).
- Die Haltestelle liegt außerorts und ist nicht an ein befestigtes Fuß-wegenetz angeschlossen.

Haltestellen, die aus oben genannten Gründen vom Ausbau zurückgestellt werden, sind in **➔Anlage B-4** gekennzeichnet.

Die Einordnung einer Haltestelle zu den oben genannten Ausnahmefällen stellt keine grundsätzliche Entbindung von der Verpflichtung zum barrierefreien Aus-

bau dar. So sind im Rahmen von Straßensanierungsmaßnahmen grundsätzlich alle Nebenanlagen einschließlich der Haltestellen zu betrachten.

C-6.1.3 Sicherheit und Sauberheit

Fahrgäste sollen sich an der Haltestelle; auch in den Abend- und Nachtstunden, sicher und wohl fühlen. Daher sind gute Einsehbarkeit und Ausleuchtung des Haltestellenbereichs und eine transparente Gestaltung des Mobiliars (Stärkung der sozialen Kontrolle) zu achten. Die baulichen Anlagen sind so zu gestalten, dass sie leicht zu reinigen und mögliche Schäden gut beseitigt werden können. Auf eine regelmäßige Reinigung (auch kontinuierliche Entleerung der Müllbehältnisse) ist ebenso Wert zu legen wie auf die rasche Beseitigung von punktuell aufgetretenen Verschmutzungen bzw. Beschädigungen. Für die Reinigung und Unterhaltung der Haltestelleninfrastruktur ist der Baulastträger der Straße verantwortlich, an der die Haltestelle liegt. Bei Straßen innerorts ist dies in der Regel die jeweilige Gemeinde oder Stadt.

Unterstellmöglichkeiten (Wartehallen) sollten gleichsam auch Schutz gegen starke Sonneneinstrahlung sowie Lärm und Schmutz des Individualverkehrs bieten können.

Eine ansprechende Gestaltung des Stationsumfeldes führt zu einer Erhöhung der Akzeptanz des ÖV- Systems und ist mithin Teil des Ziels zur Erhöhung der Nachfrage. Im Bereich von größeren Umsteigestationen sowie von Bahnhöfen sind Toilettenanlagen wünschenswert, deren Errichtung und Betrieb im Verantwortungsbereich der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde liegen.

C-6.1.4 Haltestellennamen

Haltestellennamen sollen klar und eindeutig sein. Zudem ist bei der Länge des Namens darauf zu achten, dass er auf Displays und in Fahrplanmedien darstellbar ist. Eine Benennung von Haltestellen nach ansässigen Geschäften oder Gaststätten ist zu vermeiden, da diese kurzfristig wegziehen bzw. den Namen wechseln können und um keine Unternehmen zu bevorzugen. Bei Haltestellennamen innerhalb einer Gemeinde ist darauf zu achten, dass keine Verwechslungsgefahr durch gleiche oder ähnliche Namen entsteht.

C-6.1.5 Fahrgastinformation an der Haltestelle

Im Bahnhofsbereich sowie bei Bushaltestellen sollen **Informationen über Liniennetz, Fahrpläne und Tarif** verfügbar sein. Eine (funktionierende) Uhr erscheint an zentralen Haltestellen als selbstverständliche Forderung. Für Ortsunkundige sollte ein Haltestellenumgebungsplan, zumindest dort, wo verschiedene Bussteige oder wichtige Einrichtungen mit Besucherverkehr vorhanden sind, nicht fehlen.

Service und Betreuung für die Fahrgäste sollten von der Reiseplanung bis zum Abschluss der Fahrt gewährleistet sein. Neben der personellen Betreuung (Mobilitätszentralen, Fahrkartenverkaufsstellen, Bus- und AST- Fahrer, Zugbegleiter)

haben die gedruckten Informationsmedien (Fahrplanbuch, Fahrplanauszüge, Fahrpläne an den Haltestellen) und die über elektronische Medien verfügbaren Quellen den Informationsbedarf bereitzustellen.

An wichtigen (Umsteige-) Haltestellen (siehe Tabelle B-7-7) sind Anzeigetafeln als **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)** wünschenswert, die die tatsächlichen („Ist"-) Abfahrtszeiten – auch die Verspätungen – der Verkehrsmittel anzeigen. Diese Informationen helfen Fahrgästen, aber auch den Zugführern und Busfahrern, u. a. Anschlüsse abzuwarten und sicher zu stellen. Im Rahmen des Zwei-Sinne-Prinzips sind die DFI- Einrichtungen mit einer akustischen Ausgabe auszustatten, die den optischen Anzeigeinhalt in Sprache umwandelt.

C-6.1.6 KATEGORISIERUNG DER HALTESTELLEN

Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung und Frequentierung von Haltestellen sind die in Kapitel C-6.1 genannten Anforderungen an die Ausstattung von Haltestellen zu differenzieren. Der RMV teilt Bushaltestellen in sechs Kategorien ein, die in Tabelle C-6-1 dargestellt sind. Nicht alle dieser Haltestellenkategorien sind im Landkreis Limburg-Weilburg vorhanden.

Bezeichnung	Kennung	Merkmale
Zentrale Umsteige-Haltestelle	**A**	Zentrale Verknüpfung im Liniennetz: Bus- Bus und/ oder Bahn- Bus Lage am Fernbahnhof und Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) Hohe Anzahl Umsteiger Sehr hohes Fahrgastaufkommen In städtischen Gebieten, zentrale Lage
Stations-Haltestelle	**B**	Viele Umsteigeverbindungen Bus- Bus und/ oder Bahn- Bus Lage an Nahverkehrsbahnhof (RE, RB) Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten
Umsteige-Haltestelle	**C**	Mittlere Anzahl Umsteigeverbindungen Bus- Bus Hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen In städtischen und ländlichen Gebieten Stadtkern, Stadtteilzentrum, Gemeindezentrum
Haltestelle	**D**	Geringe Anzahl Umsteigeverbindungen Bus- Bus Geringe Anzahl Umsteiger Mittleres Fahrgastaufkommen Alle Lagen in städtischen und ländlichen Gebieten
Haltepunkt innerorts	**E1**	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, Lage: Stadtrand, Ortsteil, innerhalb von Siedlungen
Haltepunkt außerorts	**E2**	Bushaltestelle Keine Umsteigebeziehungen Geringes Fahrgastaufkommen In ländlichen Gebieten, außerhalb von Siedlungen
Ausstiegsposition	**SF**	Nur dem Ausstieg von Fahrgästen dienende Haltestellenposition

Tabelle C-6-1: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale

[eigener Entwurf; in Anlehnung an RMV 1997]

C-6.1.7 KATEGORIEBEZOGENE MINDESTAUSSTATTUNGSMERKMALE

Die Mindestausstattung der Haltestellen richtet sich nach der jeweiligen Haltestellenkategorie. Eine entsprechende Differenzierung ist in ➔ **Anlage C-1** aufgeführt. Da sich die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Limburg-Weilburg ausschließlich auf straßengebundene ÖPNV- Angebote erstreckt, werden im Nahverkehrsplan keine Mindestanforderungen an die Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV definiert.

Grundsätzlich gelten für die Zugangsstellen zum straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg folgende Anforderungen:

- **Haltestellenschild** (nach Gestaltungsrichtlinien des RMV) mit H- Zeichen, Haltestellenname (Ortsname, ggf. Ortsteilname, Haltestellenbezeichnung), Liniennummer mit Verkehrsmittelpiktogramm, Zielangabe/n und ggf. Bussteignummer (siehe auch ➔**Anlage C-2**),
- gut zugänglicher **Fahrplan und Liniennetzplan**, angebracht in einer auch für Kinder, Menschen mit Kleinwuchs oder im Rollstuhl lesbaren Höhe,
- Darstellung der **Fahrplaninformationen in ausreichender Größe**, je nach örtlichen Gegebenheiten Fahrplanaushänge im Format DIN A1,
- gut erreichbare **Haltestellenpositionierung**, barrierefrei zugänglich, verkehrssicher, ausreichend beleuchtet,
- dreiseitiger **Witterungsschutz** (Schutz vor Regen, aber auch vor starker Sonneneinstrahlung) mit Sitz- und Lehnmöglichkeiten (möglichst aus nicht kälteleitenden Materialien) an Haltestellen, die stark frequentiert sind, als Umsteigehaltestellen dienen oder an denen mit längeren Wartezeiten zu rechnen ist,
- **Abfallbehältnis** mit separatem Ascher – in ausreichenden Abstand vom Fahrplankasten platziert,
- gepflegtes **Erscheinungsbild** der Haltestellenmöblierung,
- ggf. **Fahrradabstellanlage**, möglichst überdacht.

Im Rahmen verfügbarer Flächen (Fahrplankästen, Vitrinen) sind die Haltestellen mit aktuellen Tarifinformationen, in Innenstadtbereichen mit einem Liniennetzplan sowie Haltestellenumgebungsplänen auszustatten. Für die optimale Information bei beschränkten Platzverhältnissen für die Fahrgastinformation kann die Informationsdarstellung je nach Haltestellenkategorie und Haltestellenlage differenziert werden.

C-6.2 VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

Die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kann die Eintrittsbarrieren in das ÖPNV- System senken und seine Zugänglichkeit erhöhen. Besonders in Gebieten mit geringer Haltestellendichte kann die Nutzung anderer Verkehrsmittel bis zu einer Zugangsstelle zum ÖPNV deren Erschließungswirkung steigern. Im Sinne des Umweltverbundes ist eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr besonders erstrebenswert, da so die Tür- zu- Tür- Fahrzeiten verkürzt werden können.

C-6.2.1 VERKNÜPFUNG MIT DEM FAHRRADVERKEHR („BIKE+RIDE“)

Eine sinnvolle Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr setzt vor allem infrastrukturelle Maßnahmen an den Haltestellen voraus. Bei Haltestellenneu- und -umbauten im Landkreis Limburg-Weilburg sind von den Kommunen mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit zu prüfen. Hierzu gehören die unmittelbare Fahrraderreichbarkeit der Haltestelle und ihre Einbindung in das Fahrradwegesystem, als auch die Bereitstellung sicherer Fahrradabstellplätze. An geeigneten Standorten (insbesondere an Bahnhöfen, zentralen Busknoten und Haltestellen von Expressbuslinien) kann darüber hinaus über die Aufstellung von vermietbaren Fahrradboxen nachgedacht werden. Kommunen können durch Förderprogramme finanzielle Unterstützung bei der Errichtung von Fahrrad- Infrastruktur erhalten (siehe Kapitel E-3.5.1).

Der *Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr (2020)* enthält zu den Abstellanlagen folgende Aussagen:

> *Die Abstellanlagen sind angebotsorientiert auszurichten. Standorte des lokalen Einzelhandels, ÖPNV- Haltestellen, Arbeitsplatzschwerpunkte und dichtere Wohnquartiere sollen generell bevorzugt werden. Bei der Auswahl der Abstellanlagen sollen Bügel bevorzugt werden, an die die Rahmen frei von Kratzern abgestellt werden können und die ein sicheres Abschließen von Vorderrad und Rahmen ermöglichen. Abstellanlagen, an denen nur das Vorder- oder Hinterrad angeschlossen werden kann, sollen vermieden werden. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs ist es empfehlenswert, die Abstellplätze möglichst gut zugänglich, sichtbar und nahe an den Ein- und Zugängen zu platzieren.*

Zum Thema Bike+Ride werden folgende Aussagen gemacht:

> *Eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV schafft eine wichtige Basis für den Pendelverkehr mit dem Umweltverbund. Dafür sind neben ÖPNV- Angebot und Radinfrastruktur auch attraktive Radabstellanlagen an bedeutenden Verknüpfungspunkten relevant. Diese sind witterungs- und diebstahlsicher einzurichten. Es sollen Fahrradboxen bereitgestellt werden, damit regelmäßige Pendler zu jeder Zeit ihre Fahrräder sicher abstellen können. Zudem ist eine a u s r e i c h e n d e Beschilderung zu den B+R-Anlagen aus dem näheren Umfeld wichtig, sodass das Angebot gut angenommen werden kann.*

Bei B+R-Anlagen an Bahnhöfen und zentralen Busknotenpunkten sollten folgende Anforderungen beachtet werden:

- Ein ausreichendes Stellplatzangebot für alle (potenziellen) Nutzer.
- Sichere Abstellmöglichkeiten (ggf. auch Lademöglichkeiten) für Pedelecs und Lastenräder.
- Kurze und direkte Wege zum Bahn-/ Bussteig (wenn möglich unter 150 m) oder im Optimalfall direkt am Bahnsteig.
- Bei unterschiedlichen Anfahrtswegen oder Herkunftsorten können mehrere Standorte für B+R sinnvoll sein, um Umwegfahrten bzw. den Transport des Rades durch Unter-/ Überführungen zu vermeiden.
- An hoch ausgelasteten Standorten mit großem Einzugsgebiet kann die Einrichtung einer selbst zu bedienenden „Fahrradreparaturstation" in Erwägung gezogen werden.
- Detaillierte Angaben zu technischen und planerischen Anforderungen finden sich im „Leitfaden zur Planung von Radverkehrsanlagen" [15] sowie dem „Maßnahmenplan Fahrrad und ÖPNV" des RMV [16]

Eine Fahrradmitnahmemöglichkeit soll beibehalten werden unter der Maßgabe, dass bei einem vollständig besetzten Fahrzeug Personen mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer Vorrang genießen. Gerade in Schwachlastzeiten, mit einem reduzierten Bedienungsangebot, kann das mitgenommene Fahrrad eine gute Ergänzung sein, um von Haustür zu Haustür zu gelangen. Von einer Schaffung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten im RufBus- Verkehr ist aus Platzgründen abzusehen.

C-6.2.2 Verknüpfung mit dem Fußgängerverkehr

Der Fußverkehr ist die Basis der Mobilität - für alle Altersgruppen und zu jeder Zeit verfügbar. Gute Bedingungen für den Fußverkehr erhöhen die Lebensqualität eines Ortes, fördern die Nahmobilität und erhöhen die Sicherheit. Eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen per Fuß, mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl ist Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Gerade beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sollten daher auch auf ausreichend breite Gehwege in der Zuwegung geachtet werden. Bei entstehenden Flächenkonflikten mit dem Kfz-Verkehr sind Normen für Fahrbahn- und Gehwegbreiten gleichermaßen zu beachten und ggf. Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrbahnbreiten zu ergreifen. Der *Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr (2020)* sieht hierzu folgende Maßnahme vor:

---

15 https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/ (abgerufen am 26.08.2025)

16 https://www.rmv.de/c/de/ueber-uns/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung (abgerufen 26.08.2025)

> *„Initiierung von Projekten zur Verkehrsberuhigung (Tempo 30 und weitere verkehrsorganisatorische und gestalterische Maßnahmen) in den 38 Ortsdurchfahrten im Kreis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Förderung der eigenständigen Mobilität für alle (insbesondere Kinder, Senioren)"*

Im Sinne der Barrierefreiheit und dem ungehinderten Fußverkehr sind auch im Haltestellenbereich die Mindestgehwegbreiten einzuhalten. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) besagt hierzu:

> *Das Grundmaß für den „Verkehrsraum" des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs- Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich ein „lichter Raum" bzw. als „Regelbreite" die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern.*

Die Mindestbreiten sind auch dann einzuhalten, wenn Gehwegflächen in Parkplätze umgewandelt werden. Die diesbezügliche Verwaltungsvorschrift[17] nennt hierzu folgende Bedingung:

> *„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, …"*

Von der Haltestelle sind sinnvolle und barrierefreie Wegebeziehungen zu den Zielorten der Fahrgäste zu schaffen, wobei wichtige Ziele auszuschildern sind. Zum Erreichen der Haltestelle sind nahe gelegene, sichere Querungsmöglichkeiten mit abgesenkten Bordsteinen über die Straße vorzusehen. Falls an Querungen Ampeln existieren, sind diese so zu schalten, dass Fußgänger die Straße möglichst in einem Zug und ohne lange Wartezeiten überqueren können.

[17] Verwaltungsvorschrift zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 StVO Parkflächenmarkierungen sowie zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen

C-6.2.3 Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr („Park+Ride“)



Abbildung C-6-2: Am P+R-Platz in Kirberg kann vom Pkw in die Schnellbusse nach Limburg und Wiesbaden umgestiegen werden (Foto: IGDB)

Parkplätze an Schienenstationen oder Expressbushaltestellen zu Zielen mit hohem Fahrgastaufkommen ermöglichen die Nutzung des Pkws als Zu- und Abbringer zum Schienenverkehr. Genutzt werden diese Parkplätze überwiegend von Berufspendlern, die mit der Bahn- oder Expressbusfahrt die Staus in den Ballungsräumen umgehen können. Park+Ride bildet so eine Alternative für die Pkw- Nutzung auf der gesamten Strecke.

Aufgrund des begrenzten Platzes im Bahnhofsumfeld und der hohen Erstellungskosten von ausgebauten P+R- Plätzen kann an vielen Stationen lediglich ein Grundangebot an Parkplätzen bereitgestellt werden. Umso wichtiger ist es, dass Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto attraktiver werden. Dazu gehören

- ein verlässliches ÖPNV- Angebot als Zu- und Abbringer mit attraktiven Fahrzeiten und Takten,
- eine gute Einbindung des Bahnhofs in Wegenetze der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr), die barrierefrei kurze und möglichst direkte Wege zum Bahnsteig ermöglicht,
- die Bewirtschaftung von Parkplätzen, um Pkw- Nutzer zumindest an einem Teil der entstehenden Kosten zu beteiligen und eine Fremdnutzung, z. B. als Abstellfläche für Lkw oder Wohnmobile zu verhindern.

Der „Maßnahmenplan Park+Ride“ [18] schlägt für einen möglichst wohnortnahen Umstieg vor, auch an kleineren Bahnstationen ein P+R- Grundangebot von 10 bis 50 Pkw- Stellplätzen zu schaffen – soweit die Stationen gut an das Straßennetz angeschlossen sind.

Bei der Dimensionierung von P+R- Plätzen ist das Angebot des lokalen Busverkehrs zu berücksichtigen. Eine gutes Busangebot rechtfertigt eine kleinere Dimensionierung des P+R- Platzes – auch um eine Konkurrenzsituation zu vermeiden. Ebenfalls sind Aspekte der Nahmobilität zu berücksichtigen. Bei einer guten Erreichbarkeit des Bahnhofs zu Fuß oder per Rad sollte im wohnortnahen Umfeld keine ungewollte Konkurrenz zu diesen Verkehrsmitteln entstehen.

[18] RMV; IVM (o.J.): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – Maßnahmenplan Park + Ride (https://www.rmv.de/c/de/ueber-uns/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung)

Park+Ride- Anlagen sollten aufeinander abgestimmt sein. Dies betrifft Lage, Beschilderung, aber auch die Parkgebühren mit dem Ziel „Kooperation statt Konkurrenz“. Auch wenn die Errichtung und der Ausbau von P+R- Anlagen kommunale Aufgaben sind, ist eine Abstimmung im Landkreis sowie mit dem RMV als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich. Bei ihrer baulichen Ausführung sind die einschlägigen Richtlinien (wie z. B. die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ der FGSV) zu berücksichtigen. Für Mobilitätseingeschränkte sind mindestens 3 % der Stellplätze bzw. mindestens ein Parkstand nach DIN 18040 rollstuhl- und behindertengerecht auszuführen. Dieser sollte sich möglichst in der Nähe der barrierefreien Bahnsteigzuwegung befinden. Ist diese noch nicht vorhanden, ist die mögliche spätere Lage einer solchen bei der Planung des Parkplatzes zu berücksichtigen. Mit der Zunahme von elektrisch angetriebenen Pkws wird auch die Frage nach Schaffung von Ladeinfrastruktur auf P+R- Plätzen akut und ist zu berücksichtigen.

C-6.3 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Die Ausstattung und der Zustand der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge trägt wesentlich zur Qualität des ÖPNV- Angebots bei. Einheitliche Fahrzeugstandards machen den ÖPNV für den Fahrgast verlässlicher, insbesondere wenn es um die Barrierefreiheit und Fahrgastinformation geht. Gleichzeitig tragen sie dazu bei, dass bei der Vergabe von Verkehrsleistungen für alle Wettbewerber gleiche Bedingungen herrschen.

Je nach Einsatzzweck sind verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen, die im Einzelnen aus der Matrix in ➔ **Anlage C-3** hervorgehen.

C-6.3.1 Antriebsart

C-6.3.1.1 Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz

Mit dem Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) hat die Bundesrepublik Deutschland die europäische Clean Vehicles Directive in nationales Recht umgesetzt. Für öffentliche Aufträge, die nach dem 2. August 2021 veröffentlicht werden, gelten nun bestimmte Quoten für den Anteil sauberer Fahrzeugantriebe, die für die Verkehrsleistung erforderliche Flotte zu erfüllen sind. Dabei wird zwischen sauberen Antrieben (z. B. Biomethan- Antrieb, synthetische Kraftstoffe) und lokal emissionsfreien Antrieben (z. B. elektrische Antriebe, die durch Batterien, Oberleitung und/oder Brennstoffzellen gespeist werden) unterschieden. Die in Abbildung C-6-3 dargestellten Quoten lassen somit eine Kombination verschiedener Antriebsarten zu.

Im ÖPNV sind folgende Fahrzeugklassen vom Gesetz betroffen:

- Fahrzeuge mit 8 Fahrgastplätzen (Klasse M1)
- Fahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen, unter 5 Tonnen Gesamtgewicht (Klasse M2)
- Fahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen, über 5 Tonnen Gesamtgewicht (Klasse M3)
    - Fahrzeuge mit einer Kapazität bis 22 Fahrgäste, die auch für die Beförderung stehender Fahrgäste ausgelegt sind (Klasse A)
    - Fahrzeuge mit einer Kapazität über 22 Fahrgäste, die für häufige Halte ausgelegt sind und deshalb einen erheblichen Stehplatzanteil aufweisen (Klasse I).

Derzeit vom Gesetz noch ausgeschlossen sind Überlandbusse (M3 Klasse II), die zur überwiegenden Beförderung sitzender Fahrgäste ausgerichtet sind und deren Mehrzweckfläche nicht mehr Platz einnimmt als 2 Sitzbänke. Weiterhin vom Gesetz ausgeschlossen sind Aufträge deren Auftragsvolumen

- einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von 1 Mio. Euro oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von 300.000 Kilometern nicht überschreitet.
- Bei Unternehmen, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben, verdoppeln sich diese Werte.

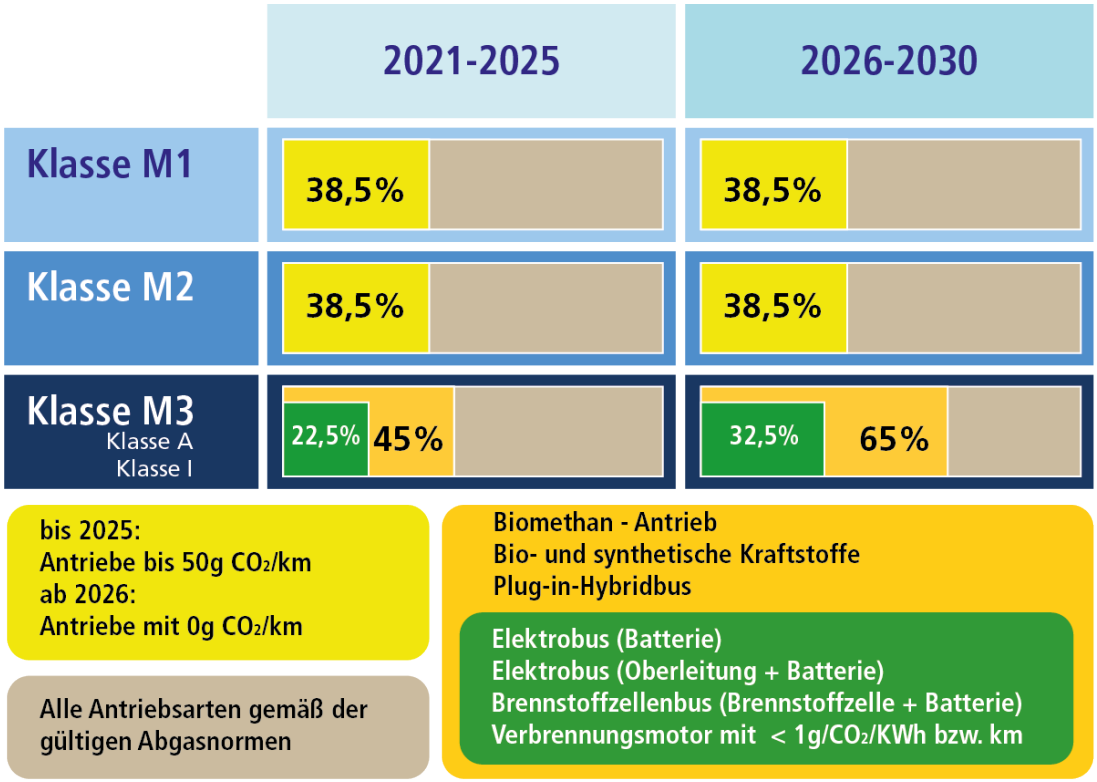


Abbildung C-6-3: Beschaffungsquoten für saubere Antriebe gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (Grafik: IGDB)

C-6.3.1.2 PROBLEMSTELLUNG BEI UMSETZUNG

Die Umstellung auf alternative Antriebe stellt Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vor große Herausforderungen. Sie bedeutet nicht nur neue Antriebe in den Bussen, sondern auch die Implementierung neuer Tank- oder Ladeinfrastruktur sowie im Fall von Elektroantrieben auch eine Umrüstung der Betriebshöfe/ Werkstätten samt Qualifizierung des Personals. Bei batteriebetriebenen Elektrobussen ist zudem die gegenüber einem Dieselbus geringere Reichweite in der Planung zu berücksichtigen. Schließlich spielt der Kosten- und Zeitfaktor eine große Rolle. Förderprogramme können, soweit sie nicht schon ausgeschöpft sind, nur einen Teil der gegenüber dem Einsatz von Dieselbussen entstehenden Mehrkosten bei der Beschaffung decken. Aufgrund der großen Nachfrage sowie auftretender Probleme in den Lieferketten ist bei Elektrobussen und Brennstoffzellenbussen sowie der benötigten Infrastruktur zudem mit deutlich längeren Lieferzeiten zu rechnen. Zusätzlich sind für die Verlegung von Stromleitungen und den Aufbau von Betankungs-/ Ladeinfrastruktur Zeiten für Planung und Genehmigung einzurechnen. Ohne bestehende Infrastruktur ist eine Vergabe von mit alternativen Antrieben erbrachten Verkehrsleistungen im Ausschreibungswettbewerb daher mit großen Unsicherheiten sowohl für den Auftragnehmer als auch für den Auftraggeber behaftet.

Aus folgenden Gründen sieht die VLDW eine Umstellung des lokalen Busverkehrs auf alternative Antriebe während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans als noch nicht realisierbar an (siehe auch Folien in ➔ **Anlage C-4**)

- Die im Landkreis Limburg-Weilburg erforderliche Tagesleistung von 300 bis 400 km kann mit den derzeitig erzielten Reichweiten von **Elektrobussen**, die im Depot geladen werden, nicht garantiert werden. Die Reichweite von Elektrobussen schwankt zudem je nach Topografie und Witterung. Beides hat Auswirkungen auf den Batteriezustand und den Zusatzverbrauch für das Heizen oder Kühlen des Fahrgastraums.
- **Elektrobusse mit zusätzlicher Brennstoffzelle**, die die benötigte Tagesleistung erreichen, brauchen eine spezielle Betankungsinfrastruktur. Zudem sind Fragen der Herkunft und des Transports des Wasserstoffs, der zur Umwandlung in elektrische Energie mittels Brennstoffzelle benötigt wird, zu betrachten. Wird aus elektrischer Energie mittels Elektrolyse Wasserstoff erzeugt und später wieder in elektrische Energie umgewandelt, liegt der Wirkungsgrad nur bei 25-30 %, während er bei direkter Speicherung der Energie in einem Akkumulator bei etwa 70 % liegt. Da es derzeit keine Leitungssysteme für Wasserstoff gibt, schlägt auch der Transport per Tankwagen negativ zu Buche. Für die gleiche Menge Energie, die ein Tanksattelzug mit Benzin transportiert, braucht man wegen der geringeren Kompression von Wasserstoff 12 Tankwagen.

- Auch wenn Förderung gewährt wird – was angesichts der großen Nachfrage und zeitlicher Begrenzung der Förderprogramme[19] nicht selbstverständlich ist, sind bei der Umstellung auf alternative Antriebe erhebliche Mehrkosten zu erwarten. Dies ist so, weil **Mehrkosten** nur zum Teil übernommen werden oder nicht in den Förderprogrammen enthalten sind, wie z. B. Kosten für neue Stromleitungen oder Grundstückkosten für Tankstellen bzw. zusätzliche Flächen für Ladeinfrastruktur bzw. die Einhaltung von Brandschutzauflagen. Diese Kosten sind entweder vom Aufgabenträger zu übernehmen oder gehen in einen höheren Preis für die Verkehrsleistung ein – ohne dass damit eine Verbesserung des Verkehrsangebotes einhergeht.
- Für die Planung und Errichtung von **Lade- oder Betankungsinfrastruktur** für alternative Antriebe sind mehrere Jahre Vorlauf einzuplanen. Zudem liegt die Amortisationszeit dieser Anlagen deutlich höher als die derzeitigen Laufzeiten für Verkehrsverträge im Busverkehr. Im Sinne fairerer Wettbewerbschancen für mittelständische Busunternehmen wird eine Bereitstellung der Lade- oder Betankungsinfrastruktur durch das Verkehrsunternehmen als nicht zielführend erachtet.

  Vielmehr wäre es sinnvoll die Lade- oder Betankungsinfrastruktur an strategisch günstigen Stellen (Verkehrsnetz, Energienetze) von einem Versorger errichten zu lassen und verkehrsunternehmensübergreifend zu nutzen. So lässt sich die Infrastruktur auch für Lkw von Kommunen, Ver- und Entsorgungsbetriebe oder Speditionen nutzen und steht unabhängig von Vertragslaufzeiten mit Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Durch Synergieeffekte wie eine bessere Auslastung und eine zukunftssichere Dimensionierung sinken die Kosten gegenüber einer nur durch ein ÖPNV- Unternehmen genutzten Infrastruktur. Zudem rentiert sich so die Errichtung von Lade- oder Betankungsinfrastruktur an mehreren Standorten im Kreis, so dass sich Leerfahrten zwischen Lade- bzw. Tankstelle und Einsatzgebiet reduzieren lassen, was auch der Optimierung der Reichweite dient.
- Aus den genannten Gründen resultiert eine Verlängerung der erforderlichen Vorbereitungszeit für die Verkehrsunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber nach Auftragserteilung beim Dieselbusbetrieb von 9-12 Monaten auf 27-36 Monate. Nach dem derzeitigen Vergaberecht ergibt sich damit eine zeitliche Lücke zwischen Betriebsstart und der Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Für einen rechtzeitigen Betriebsstart müssten Verkehrsunternehmen daher zusätzliche Dieselbusse als Interimsfahrzeuge bereithalten.

[19] Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat beispielsweise im März 2024 sein Förderprogramm für Busse mit alternativen Antrieben eingestellt.

C-6.3.1.3 STRATEGIE DER VLDW

Die derzeit im Regionalverkehr genutzten Busse entsprechen der Fahrzeugklasse M3 (Klasse II) und fallen somit nicht unter das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Aufgrund der oben genannten Problematik wird die VLDW die Antriebsart Dieselmotor im lokalen Busverkehr innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans beibehalten. Statt zusätzliche Mittel in neue Antriebsarten der Busse zu investieren, sollen diese einem besseren Angebot zugutekommen. Werden durch ein besseres Angebot Fahrten vom Auto auf den ÖPNV verlagert, ist die Umweltentlastung höher als bei der Umstellung des Busantriebes. Bei neuen Ausschreibungen von Busleistungen im Überlandverkehr sind somit alle Kriterien der Fahrzeugklasse M3 (Klasse II) einzuhalten. Stadtbusse (Fahrzeugklasse M3, Klasse I) sind dann nicht zugelassen. Bei der Ausschreibung von Stadtbusverkehren ist zu prüfen, ob der im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vorgegebene geschätzte Jahresdurchschnittswert des Leistungsumfangs erreicht wird und ggf. eine Umstellungsstrategie zu erarbeiten ist.

Die VLDW wird die weitere Entwicklung von Bussen mit alternativen Antrieben und die Praxiserfahrungen damit beobachten. Dies gilt beispielsweise für den Einsatz von Brennstoffzellenbussen in einem im Wettbewerb vergebenen Linienbündel, die im Landkreis Gießen vorbereitet wird.

C-6.3.2 FAHRZEUGALTER

Die Fahrzeuge im Landkreis Limburg-Weilburg sind nicht in Kategorien aufgeteilt. Alle Busfahrzeuge sowie AST-Fahrzeuge für den Linienverkehr erfüllen die hohen und zeitgemäßen Qualitätsanforderungen und werden im Regelverkehr eingesetzt. Es handelt sich im Normalfall um Fahrzeuge, die zu Beginn einer Ausschreibungsperiode neu sind und im Laufe der Vertragslaufzeit das Alter von 10 Jahren nicht überschreiten.

C-6.3.3 ERSCHEINUNGSBILD

Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge spielt für das Image des ÖPNV eine wichtige Rolle. Es gelten die Beklebungsvorgaben zur einheitlichen Kennzeichnung der im RMV eingesetzten Busse (RMV-Banderole, RMV-Logo). Weiterhin gelten bei der Beschriftung die verpflichtende EU-Busrichtlinie[20] , die Aussagen zur Kennzeichnung bezüglich der Barrierefreiheit enthält. Eine Außenwerbung am Fahrzeug ist nur nach Zustimmung des Auftraggebers zulässig. Die Zustimmung wird insbesondere versagt, wenn die Werbung zum Verkleben der gesamten Fensterflächen und damit zu einer Sichtbehinderung führt oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt. Eine Beklebung von kleineren Teilbereichen ist

[20] RICHTLINIE 2001/85/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG geändert durch Richtlinie 2006/96/EG des Rates vom 20.November 2006 und berichtigt durch Berichtigung, ABl. L125 vom 21.5.2003

jedoch zulässig. Zudem dürfen die Werbemotive in keinem Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des Auftraggebers stehen. Tabak- und Alkoholwerbung sind grundsätzlich ausgeschlossen. Für Fahrzeuge, die auf Buslinien mit touristischer Bedeutung oder im Stadtverkehr zum Einsatz kommen, kann eine besondere Außengestaltung vorgegeben werden.

Bei der Innengestaltung ist auf eine harmonische Farbgestaltung mit dezenter Musterung zu achten. Die Belange der Barrierefreiheit und die kontrastierende Farbgebung von Griffstangen, Stufen und Tastern sind zu berücksichtigen. Im Innenraum ist keine Fremdwerbung zulässig.

C-6.3.4 Technische Ausstattung

Die Motorleistung der Fahrzeuge sowie die Wahl des Getriebes haben sich nach den topographischen Gegebenheiten im Landkreis Limburg-Weilburg zu richten. In den Wintermonaten (November bis März) ist der Einsatz von wintertauglichen Reifen auf allen Fahrzeugen vorgeschrieben. Alle Neufahrzeuge sind mit einer ausreichend dimensionierten Klimaanlage auszustatten. Für den Fall einer Störung sind ausreichende Belüftungsmöglichkeiten wie Klappfenster und Dachluken vorzusehen. Diese sollten abschließbar sein, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Klimaanlage zu gewährleisten.

Die Fahrzeuge sind mit einem Bordrechner auszurüsten, der folgende Eigenschaften erfüllt:

- Automatische Ansteuerung des Fahrgastinformationssystems im Fahrzeug
- Datenübertragung für Anschlusssicherung und Echtzeitauskünfte über RMV- Auskunftssystem und dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI)

Zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität ist für Linien, die durch Limburg a. d. Lahn oder Bad Camberg fahren, vor künftigen Ausschreibungen die technische Einbindung in das System der Busbeschleunigung der jeweiligen Stadt zu prüfen und bei gegebenen Voraussetzungen umzusetzen.

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA- Beeinflussung sind im laufenden Betrieb gemäß ihrer jeweiligen Bestimmung zu nutzen.

C-6.3.5 BARRIEREFREIE NUTZUNG

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen (vgl. Kap. C-4). Daher ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit 22 cm Hochbord mit minimalem Abstand anfahren können. Im Falle von Außenschwingtüren ist ebenfalls deren Funktionsfähigkeit an Hochborden zu gewährleisten. Im Innenbereich ist durch EU- Richtlinie 2001/85/EG bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kapitel C-3.4). Dafür ist gegenüber Tür 2 (zwischen der ersten und zweiten Achse) eine Sondernutzungsfläche mit Anlehnplatte (Prallplatte) und Sicherheitsgurt für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorzusehen, ebenso wie eine Klapprampe/ Lift zum Ein- und Aussteigen. Die Größe der Sondernutzungsfläche ist gemäß den RMV-Mindeststandards für Busse[21] „gegenüber von Tür 2 mit einer Größe von mindestens 900 x 2.000 Millimetern oder neben Tür 2 auf der rechten Fahrzeugseite mit einer Größe von mindestens 900 x 1.500 Millimetern“ auszuführen und ist gleichzeitig Stehperron. Bei Gelenkbussen kann eine zweite Sondernutzungsfläche gegenüber Tür 3 vorgesehen werden. Angesichts der demographischen Entwicklung und zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegsvorgangs wird eine großzügige Dimensionierung dieser Mehrzweckflächen empfohlen. Die Sondernutzungsfläche ist mit entsprechenden Haltewunschtastern (berührungsempfindlich) und Taster für die Rampenanforderung in Reichweite der Rollstuhlfahrer einzurichten.

Damit ist es möglich, die Fläche des Mehrzweckbereichs an Tür 2 bei Bedarf (Anstieg der Anzahl an Fahrgästen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator) ohne Fahrzeugneubeschaffung auszuweiten.

Für Sehbehinderte sind zudem die Einstiegsbereiche, Stufen im Fahrzeug sowie die Griffstangen in einem optischen Kontrast zur übrigen Farbgestaltung auszuführen. Griffstangen in unmittelbarer Nähe der Türen sind durch eine spezielle Riffelung zu kennzeichnen.

Auch bei Bedarfsverkehren und künftigen neuen Angeboten ist die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu gewährleisten. Dafür müssen die eingesetzten Fahrzeuge Stauraum für die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen haben. Zur Erleichterung des Einstiegs sollen Kleinbusse eine elektrisch ausklappbare Trittstufe aufweisen.

[21] https://www.rmv.de/c/filead-min/documents/PDFs/_RMV_DE/Fahrzeuge/RMV_Mindesstandards-Busse_Web.pdf (abgerufen am 3.April 2023)

C-6.3.6 FAHRGASTINFORMATION

Für die Fahrgastinformation sind außen an der Front- und Türseite der Busse Anzeigetafeln mit Liniennummer und Fahrtziel sowie ggf. Zwischenzielen, am Heck und an der türlosen Seite ist mindestens ein LED- Display mit der Liniennummer anzubringen.

In Hinblick auf blinde Fahrgäste wird empfohlen, dass von den außerhalb des Fahrzeugs wartenden Fahrgästen bei Bedarf akustische Informationen zu Fahrziel, Liniennummer und bei Doppelhaltestellen auch Informationen zur Haltepposition von einfahrenden bzw. sich in der Haltestelle befindlichen Fahrzeugen abgefragt werden können (z. B. mittels Fernbedienung, die mit den Fahrzeugen in der Umgebung kommuniziert).

Im Innenraum erfolgt die Information über die nächste Haltestelle sowohl über eine optische Anzeige (in Form eines TFT- Bildschirms oder einer LED- Anzeige) als auch über eine akustische Ansage („Zwei-Sinne-Prinzip“), die vom Bordrechner gesteuert wird. Neben der Anzeige der nächsten Haltestelle ist es ein Muss, auch die drei Folgehaltestellen (bei der LED- Anzeige in Form einer Laufschrift) darzustellen.

Als statische Fahrgastinformation ist der schematische Liniennetzplan an gut sichtbarer Stelle in den Bussen anzubringen.

C-6.3.7 WARTUNG UND REINIGUNG

Technische Mängel an Fahrzeugen, die nicht die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges beeinflussen, sind zeitnah, spätestens jedoch nach sieben Werktagen zu beheben. Als technischer Mangel wird beispielsweise der Ausfall der Klimaanlage, der Fahrtzielansagen/ -anzeigen und Weiteres gewertet. Alle Fahrzeuge sind täglich grob und einmal pro Woche gründlich zu reinigen, je nach Zustand und Wetterverhältnissen sind kürzere Reinigungsintervalle zu wählen. Jedes Fahrzeug sollte nach Betriebsschluss besenrein abgestellt werden.

C-6.3.8 FAHRRADMITNAHME

Für Linien, die aufgrund ihrer touristischen Relevanz einen erhöhten Bedarf nach einer Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder erwarten lassen, ist der Einsatz von Fahrradanhängern oder Heckträgern zu prüfen. Im Rahmen der Ausschreibungen sind dann die Fahrzeuganforderungen so anzupassen, dass die technischen Voraussetzungen das Mitführen von Anhängern bzw. Heckträgern gewährleistet sind und für den Fall von Fahrzeugausfällen auch adaptierbare Ersatzfahrzeuge vorhanden sind.

C-6.4 Mindestanforderungen an die Betriebsabwicklung

Der Betrieb ist zuverlässig und mit einer hohen Pünktlichkeit abzuwickeln. Die Grundvoraussetzung für einen zuverlässigen und pünktlichen Betrieb sind Fahrpläne mit in jeder Verkehrslage (HVZ sowie SVZ) ausreichend bemessenen Fahrzeiten. Bei Betriebsstörungen sind eine umfassende Information der Fahrgäste und eine rasche Bereitstellung von Ersatzverkehren bzw. -verbindungen mittels effektiver, unternehmensübergreifender Disposition zu leisten. Die Betriebszentralen der Verkehrsunternehmen sollen auch für Kundenwünsche und Kundenkritik erreichbar sein. Voraussetzung dafür ist, dass dort ausreichendes Personal vorgehalten wird, welches uneingeschränkt für diese Aufgaben zur Verfügung steht und den zeitnahen reibungslosen Weiterbetrieb bei Störungen sicherstellt.

C-6.4.1 Maßnahmen zur Wahrung der Pünktlichkeit

Zur Unterstützung hierfür sind geeignete Maßnahmen zur Anschlusssicherung sowohl zwischen den Fahrzeugen untereinander als auch zwischen Bus und Bahn zu ergreifen. Vorhandene und weiterentwickelte technische Lösungen sind zu nutzen. Der weitere, in der Perspektive kreisweite, Ausbau von Verkehrsleitsystemen der Telematik ist fortzusetzen.

C-6.4.2 Anschlusssicherung

Unabdingbare Grundlage der Sicherstellung von Anschlüssen ist eine ausreichende Bemessung der Fahrzeiten. Eine den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen stets angepasste Fahrzeit führt zu einem heterogenen Fahrplangefüge mit kurzen Fahrzeiten in Schwachverkehrszeiten und entsprechend langen in der Verkehrsspitze. Um den Fahrplan dennoch lesbar und leicht merkbar zu halten, sind für die Verkehrstage- und Verkehrszeitgruppen angepasste Fahrzeitbänder vorzugeben, möglichst mit ausreichender Reserve für Betriebsablaufstörungen, ggf. mit dem Nachteil, dass die Busse in verkehrsschwachen Zeiten etwas Zeit an den Haltestellen bis zu ihrer Planabfahrt warten müssen oder durch eine entsprechend angepasste Fahrweise diesen Zeitpuffer auf der Strecke ausgleichen.

Für die betriebsdurchführenden Verkehrsunternehmen gilt es, eine bedarfsnahe Kommunikation zwischen ihren Zentralen und ihren Fahrern zu gewährleisten, selbstverständlich auch des Fahrpersonals untereinander.

Wartezeitvorschriften legen fest, wie lange auf einen Anschluss gewartet werden darf, ohne dass wichtige Anschlüsse im weiteren Kursverlauf verloren gehen oder gar nachfolgende Fahrten mit Verspätung beginnen müssen. Diese Vorschriften sind bei Bedarf vom Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen bereitzustellen.

Grundsätzlich nicht tolerabel sind Abfahrten vor der fahrplanmäßigen Soll-Abfahrtszeit.

Das Fahrpersonal von Anschlusslinien hat nach Wartezeitvorschriften auf Anschlusslinien zu warten. Die Wartezeiten werden nach der Bedeutung des Anschlusses, weiteren Anschlussbindungen entlang der Reisekette, Umlaufbindungen und nach der Tageszeit bemessen. Insbesondere die letzte Verbindung vor

Betriebsschluss ist zumeist mit einer längeren Wartezeit, u. U. einem verbindlichen Anschluss versehen. In einer Abwägungssituation muss dem gesicherten Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender (Ersatz-) Angebote ab.

C-6.4.3 PLATZKAPAZITÄTEN

Der Fahrzeugeinsatz richtet sich nach der zu erwartenden Nachfrage und der dafür benötigten Platzkapazität. Diese ist im Vorfeld von Ausschreibungen von Verkehrsleistungen zu ermitteln und im laufenden Betrieb durch Fahrgastzählungen bzw. Fahrgastzählsysteme regelmäßig zu überprüfen. Da im Überlandverkehr längere Strecken zurückgelegt werden, sollten in der Regel alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden. Dies auch, weil die eingesetzten Busse für die überwiegende Mitnahme sitzender Fahrgäste konzipiert sind. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist, wenn Fahrgäste keinen Sitzplatz einnehmen können [vgl. § 3 Abs. 3 Ziffer 2b StVO]. Die Vorteile einer Führung über Autobahnen oder autobahnähnlicher Straßen können somit nur generiert werden, wenn eine Sitzplatzgarantie gewährleistet werden kann.

Für kurze Streckenabschnitte sind Stehplätze zuzumuten, wenn die Geschwindigkeit von 60km/h nicht überschritten wird. Die Grenze, an der aus Fahrgastsicht eine längere Verweildauer aufgrund der Fahreigenschaften eines Busses als nicht mehr zumutbar einzustufen ist, ist bei einer regelmäßigen Besetzung erreicht, wenn

- neben allen Sitzplätzen zusätzlich
- über 70 % der fahrzeugseitig zugelassenen Stehplätze[22]

belegt sind. Im Grundschulverkehr sind für alle Kinder Sitzplätze anzustreben.

Bei Großveranstaltungen und zu Sondersituationen (z. B. extreme Witterung, unvorhersehbare Ersatzverkehre) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe hinsichtlich der Platzkapazität ausnahmsweise nicht.

[22] Die Zahl der zugelassenen Stehplätze berechnet sich nur nach der zulässigen Zuladung (bei einem theoretischen Durchschnittsgewicht je Fahrgast von 68 kg). Die vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Empfehlung von maximal 4 Personen auf einen Quadratmeter Stehplatzfläche wird daher bei den zugelassenen Stehplätzen meist überschritten. Somit ist eine Vollauslastung der zugelassenen Stehplätze den Fahrgästen nicht zumutbar.

C-6.5 MINDESTANFORDERUNGEN AN DAS FAHRPERSONAL IM STRAßENGEBUNDENEN ÖPNV

Im Landkreis Limburg-Weilburg darf im Linienbusverkehr nur ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, welches der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Die aufgestellten Anforderungen gelten ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, die bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen.

C-6.5.1 ENTLOHNUNG

Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) oder dessen Nachfolgeorganisation(en) in der jeweils gültigen Fassung liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen.

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sind die Bestimmungen des Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetzes (HVTG)[23] in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

C-6.5.2 QUALIFIKATION

Neben der allgemeinen Qualifikation zum Busfahrer muss das Fahrpersonal für die besonderen Anforderungen des Linienbusbetriebs ausgebildet sein. Diese umfassen neben einer sicheren und angepassten Fahrweise auch ein fahrgastorientiertes Handeln. Dafür muss das Fahrpersonal über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse und hinreichende Ortskenntnisse verfügen. Zudem muss sich das Fahrpersonal im RMV- Tarif, im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen innerhalb des Kreisgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen.

C-6.5.3 ERSCHEINUNGSBILD UND SERVICEBEREITSCHAFT

Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherschutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat Unternehmensbekleidung mit einheitlichem und gepflegtem Erscheinungsbild zu tragen. Diese wird vom mit der Verkehrsleistung

[23] Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) vom 12. Juli 2021 (GVBl. S. 338)

beauftragten Unternehmen gestellt.

Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen und soll Namensschilder tragen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrern bei Ein- und Ausstieg in bzw. aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen, sofern kein Fahrgast unterstützt. Die Kneeling-Technik ist einzusetzen, sofern der Ein- oder Ausstieg von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erwarten ist.

Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.

Das Fahrpersonal hat offensichtlichen Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste entgegenzuwirken, sobald diese wahrgenommen werden, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

Bei kapazitiv nahezu ausgelasteten Bussen kann es zu Missverständnissen unter den Fahrgästen kommen, wenn Zusteigende ein Fahrrad mitführen. Hier ist der Fahrer gefordert, hinsichtlich der Fahrradmitnahme eine fahrgastfreundliche Abwägung zu treffen, wobei Kinderwagen und Rollstühle in jedem Fall Vorrang haben.

C-6.5.4 SCHULUNGEN

Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern und den Vorgaben des RMV auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr sowie die besondere Aufmerksamkeit gegenüber mobilitätsbehinderten Fahrgästen.

C-6.6 MARKETING

C-6.6.1 MARKETINGZIELE IM ÖPNV UND ZUSTÄNDIGKEITEN

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen."[24]

Die VLDW als LNO der Landkreise Lahn-Dill und Limburg-Weilburg organisiert zusammen mit dem RMV Mobilitätsdienstleistungen innerhalb des Kreisgebiets. Der ÖPNV steht in starker Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Nur wenige Kunden – hauptsächlich jene, die aus verschiedenen Gründen keine Verkehrsmittelwahlfreiheit haben – sind ersatzlos auf Bus und Bahn angewiesen. Im Wettbewerb um wahlfreie Kunden kommt den Vertriebs- und Marketinginstrumenten besondere Bedeutung zu.

Das Verbundmarketing ist zwar generell eine zentrale Aufgabe des RMV, die jedoch in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen erfolgt. Insbesondere die Lokalen Nahverkehrsorganisationen werden sowohl in die strategischen Überlegungen als auch in die Entscheidungen eingebunden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst.

In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings können lokale Ebenen beispielsweise Printmedien im abgestimmten Design (Co-Branding RMV/ LNO) herausgeben oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen lassen. Dabei ist die Einhaltung der in Kapitel C-6.3 genannten Mindestanforderungen für Fahrzeuge zu beachten.

Die VLDW und der RMV verfolgen mit einer Aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundenfreundlichkeit des Systems,

um die Verkehrsnachfrage mindestens zu halten und mehr noch, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Grundlagen für erfolgreiche Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch entsprechende Maßnahmen gegengesteuert werden.

C-6.6.2 VERFOLGUNG EINES GESAMTHEITLICHEN MARKETINGANSATZES

Das Leitziel für künftige Marketingaktivitäten ist der gesamtheitliche Ansatz durch Hervorhebung der systemimmanenten Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV und der Vorteile eines Verkehrsverbundes für den Kunden. Dazu zählen

[24] Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zum Marketing.

- ein Fahrplan,
- eine Fahrkarte und
- ein abgestimmtes Angebot mit Sicherstellung der nachgefragten Reisekette.

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Der potenzielle Kunde soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können, im Vorfeld beginnend mit seiner Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während seiner Reise bis hin zum Abschluss seiner Fahrt.

Ein ganzheitliches Marketing verfolgt das Ziel, Informationsdefizite und Vorurteile abzubauen, ist also insofern auch ein Mittel zum Abbau von mentalen oder kognitiven Barrieren, welche die ÖPNV- Nutzung bisher behindern.

C-6.6.3 Zielgruppengerichtetes Marketing

Hilfreich für eine gezielte Ansprache potenzieller Fahrgäste ist eine Segmentierung des Informationsangebots nach bestimmten Zielgruppen. Je nach Marketingziel kann diese Segmentierung nach Regionen bzw. Wohnorten oder Lebenssituationen (z. B. Jugendliche, Arbeitnehmer, Senioren) erfolgen. Kooperationen mit Gemeinden, Verbänden, Unternehmen oder sonstigen Multiplikatoren sind eine gute Möglichkeit, um Zielgruppen mit vertretbarem Aufwand direkt zu erreichen und helfen, den ÖPNV ins Bewusstsein der Gesellschaft zu bringen.

C-6.6.3.1 Zielgruppe Kinder und Jugendliche

Als Kunden von morgen dürfen Kinder und Jugendliche nicht als ÖPNV- Nutzer ohne Wahlmöglichkeiten gesehen werden. Nur wenn Kinder und Jugendliche positive Erfahrungen mit dem ÖPNV (inkl. dem Schulbusverkehr) machen, wird er auch im Führerscheinalter als Alternative für die Verkehrsmittelwahl wahrgenommen. Mit dem Schülerticket Hessen steht ein attraktives Tarifangebot zur Verfügung, das auch in der Freizeit genutzt werden kann. Folgende Maßnahmen sind der Zielgruppe Kinder- und Jugendliche zuzuordnen:

- Kooperationen mit Kindergärten und Schulen (z. B. in Kombination mit einem Praxistag der RMV- Busschule) sowie Jugendeinrichtungen
- Rabattaktionen von Kultur- und Freizeiteinrichtungen bei Vorlage des RMV-Schülertickets
- Beteiligung/ Unterstützung von Ferienaktionen
- Informationen zu Angeboten/ Aktionen in Social-Media-Kanälen

C-6.6.3.2 Zielgruppe Berufsverkehr

Der Anteil des Berufsverkehrs wird aufgrund seiner zeitlichen Konzentration (Hauptverkehrszeit) und der Überlagerung mit dem Ausbildungsverkehr oft überschätzt. Dennoch stellt er ein bedeutendes Segment für die Verlagerung von Ver-

kehren vom Pkw zum ÖPNV dar. Dieses Segment kann durch die Kooperation mit größeren Arbeitgebern erschlossen werden – z. B. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements. Sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer können dann profitieren – sodass eine Win-win-Situation entsteht. Beispielsweise können Arbeitgeber Kosten für Parkplätze und Dienstfahrzeuge einsparen, wenn sie Arbeitnehmern Anreize für die Nutzung flächeneffizienterer Verkehrsmittel bieten. Arbeitnehmer haben einen Nutzen, wenn sich der Kosten- und Zeitaufwand für den Arbeitsweg reduziert oder Ihnen ein Mehrwert (z. B. durch betriebliches Car- und Bike-Sharing) geboten wird. Eine Kooperation mit Arbeitgebern bietet auch die Chance, das ÖPNV-Angebot zu Arbeitsstätten bezüglich der Verbindungen und Ankunfts- und Abfahrtzeiten besser an die Bedürfnisse der dort Beschäftigten anzupassen.

C-6.6.3.3 ZIELGRUPPE SENIOREN

Senioren sind eine wichtige und wachsende Zielgruppe. Mit dem Ruhestand ändern sich die täglichen Wege. Dies ist die Chance, Menschen für den ÖPNV zurückzugewinnen. Oftmals fehlt Menschen, die jahrzehntelang den Pkw genutzt haben, die Information über das ÖPNV- Angebot und die Tarifangebote. Diese Informationen und die gelegentliche ÖPNV- Nutzung auch bei vorhandenem Pkw können für Senioren wichtig sein, insbesondere um für den Fall vorbereitet zu sein, dass aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht mehr selbst ein Pkw gefahren werden kann. Ziele des seniorenbezogenen Marketings sind Anreize und Hilfestellung dafür zu geben, dass Senioren vom eigenen Auto auf Öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Folgende Maßnahmen können für die Zielgruppe Senioren angeboten werden:

- Kooperationen mit Gemeinden, Seniorenverbänden, -einrichtungen und Bildungsträgern (z. B. Volkshochschule), die den Rahmen für Information, Beratung und praktische Nutzung des ÖPNV bilden.
- Angebote, um den Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z. B. auch bei der Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollatoren, praktisch zu üben sind zu empfehlen, um die Zielgruppe zu erreichen.

C-6.6.3.4 ZIELGRUPPE FREIZEIT UND TOURISMUS

Mit 25-30 % Anteil an den Wegen[25] hat der Freizeitverkehr einen bedeutenden Anteil am Verkehrsaufkommen. Durch viele touristisch erschlossene Regionen, die zu Tagesausflügen, zum Wandern oder Radfahren einladen (vgl. Kapitel B-5), zieht der Landkreis Limburg-Weilburg auch Gäste aus anderen Gegenden an. Nicht nur für Gäste, die ohne Auto anreisen, bietet der ÖPNV Vorteile und erschließbare Potentiale. Wie in Kapitel B-5.4 beschrieben, können auch Gäste mit Auto bei ihren Wanderungen und Ausflügen vom ÖPNV profitieren, wenn das ÖPNV- Angebot bekannt und verlässlich ist. Da über Kombiangebote oder Fremdenverkehrsangebote (Gästekarte) mit inkludierter ÖPNV- Nutzung Mehreinnah-

[25] Mobilität in Deutschland – Regionalbericht Hessen (2020), S. 43

men generiert werden, können Mehrkosten durch zusätzliche Angebote kompensiert werden (Win-win-Situation). Folgende Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang vorgeschlagen:

- Kombitickets für Freizeiteinrichtungen bzw. Gewährung von Rabatten bei ÖPNV- Anreise
- Gästekarten, die neben der Kurtaxe/ Fremdenverkehrsabgabe auch die ÖPNV- Nutzung im Gebiet der VLDW beinhalten.
- Wegweisung an Wanderrouten zu ausgewählten Bushaltestellen mit Wochenendverkehr, an Radrouten zu den Bahnstationen. Kommunikation dieser Haltestellen in Landkarten, Navigatoren und Fremdenverkehrsprospekten bzw. Reiseführern.
- Schulungen für Beherbergungsbetriebe über ÖPNV- Angebot in der Region und Informationsmöglichkeiten.

C-6.7 FAHRGASTINFORMATION

Fahrgäste erwarten Informationen, die nicht nur den Soll-, sondern auch den Ist-Zustand mit aktuellen Fahrplanabweichungen darstellen. Voraussetzungen dafür ist ein reibungsloser Austausch von Echtzeitdaten und Zusatzinformationen zwischen Fahrzeugen bzw. Verkehrsunternehmen und der beim RMV angesiedelten Datendrehscheibe, von der wiederum die verschiedenen Auskunftssysteme mit Daten beliefert werden. Neben Daten zu tatsächlichen Fahrzeiten sind Informationen zu (Teil-) Ausfällen, Umleitungen und Fahrtalternativen in Auskunftssysteme zu integrieren.

Um allen potenziellen Fahrgästen ausreichende Informationen über das ÖPNV-Angebot und die entsprechenden Zugangsmöglichkeiten (Haltestellen, Tarif, etc.) zu geben, sind verschiedene Informationskanäle notwendig.

- Von zu Hause aus: Der Zugang erfolgt über elektronische Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme spielen Printmedien zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans immer noch eine Rolle, so dass diese künftig vorerst beibehalten werden.
- Beratungsstellen: Dazu gehören neben dem RMV- Callcenter auch die mit Personal besetzten Verkaufs- und Informationsstellen. Die Öffnungszeiten dieser Beratungsstellen sind kundenorientiert auszugestalten und an den üblichen Ladenöffnungszeiten auszurichten.
- Betreuung vor Fahrtantritt: An den Zugangsstellen zum ÖPNV- System sind wichtige Informationen zu wiederholen: Beschilderungen der Zuwege, Wiedererkennung als RMV- Haltestelle, Fahrplan, Liniennetz und Servicenummern, die einfache und nutzerfreundliche Bedienung von Fahrkartenautomaten und die korrekte Beschilderung der Fahrzeuge. An wichtigen und aufkommensstärkeren (Umsteige-) Haltestellen im Kreisgebiet sollte der statische Soll-Fahrplan durch eine dynamische Ist-Fahrplan- Anzeige ergänzt werden.

- Betreuung während der Fahrt: Akustische und optische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen, Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Ausweisung von Nutzflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.
- Zu jedem Zeitpunkt während der Reise einschließlich der Zu- und Abwege: Betreuung über Telefon bzw. Handy (SMS) und ggf. über Personal[26]. Das zur Fahrgastbetreuung eingesetzte Personal muss entsprechend und kontinuierlich geschult sein, schließlich verkörpert es das unmittelbare Bindeglied des Verbundes zu seinen Fahrgästen. Die Schulungen sollten nicht allein fachliche Themen umfassen, sondern auch den freundlichen und kompetenten Auftritt beinhalten.

Um die Nutzung der Informationskanäle zu vereinfachen, sind verbundweit standardisierte Fahrgastinformationsmedien mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt im Verbundgebiet und somit auch im Tarifgebiet zentrales Element der Kommunikation mit den Kunden.

C-6.7.1 PRINTMEDIEN

Durch elektronische Informationsmedien verlieren Printmedien an Bedeutung. Trotzdem sind Printmedien noch nicht völlig zu ersetzen. Sie dienen sowohl als Ergänzung elektronischer Informationsmedien (bspw. in Form eines Liniennetzplans) als auch zur Information von Personengruppen, die noch nicht das Internet nutzen bzw. unterwegs nicht ständig online sind. Um den gewandelten Nutzungsanforderungen gerecht zu werden, muss sich die Gestaltung der Printmedien wandeln: Die Vorteile elektronischer Medien, wie individualisierte Informationen und übersichtliche Darstellung, auch unter Einsatz von Farbe, sollte soweit möglich auf Printmedien übertragen werden. Dies bedeutet, dass Printmedien stärker auf bestimmte Zielgruppen ausgerichtet werden müssen, als bloß allgemeine Information zu sein.

Zielgruppen sind z. B.:

- Menschen einer bestimmten Altersgruppe bzw. Lebenssituation (z. B. Studenten, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, etc.)
- Menschen, die in einem bestimmten Start- bzw. Zielgebiet wohnen oder arbeiten (z. B. Informationen für eine bestimmte Kommune oder große Einrichtungen)

Um eine individuelle Zusammenstellung von Informationen zu ermöglichen, ist eine Abkehr von einem Gesamtwerk, wie dem Fahrplanbuch (das allenfalls als Ergänzung seine Berechtigung hat), hin zu spezielleren Informationsmedien sinnvoll.

[26] Die Betreuung während der Fahrt darf nicht zu betrieblichen Behinderungen führen. Eventuell bestehende oder geforderte Nutzungseinschränkungen für Handys sind zu berücksichtigen.

Dies können beispielsweise

- Fahrplankarten mit einer oder, wenn sinnvoll kombinierbar, mehreren Linien,
- Fahrplanhefte, in denen Linien für einen bestimmten Bereich zusammengefasst sind,
- Informationen zu bestimmten Fragestellungen (wie Barrierefreiheit, Tarif oder Fahrradmitnahme) sein.

Durch einen modularen Aufbau der Informationsmedien, z. B. Trennung von Informationen zu Fahrplan-, Tarif- und Liniennetz – bei gleichzeitiger Verfügbarkeit – kann der Aufwand zur Aktualisierung der Informationsmedien reduziert werden.

Kommt es z. B. innerhalb eines Fahrplanjahres zu dauerhaften Fahrplanänderungen auf wenigen Linien, müssen nur für diese Linien Fahrplankarten neu gedruckt werden.

Für Layout und Gestaltung der Printmedien sollten deren Ersteller, die mit den LNO abgestimmten Gestaltungsvorgaben des RMV beachten, um ein einheitliches Erscheinungsbild und damit eine Wiedererkennbarkeit zu gewährleisten. Weiterhin ist auf möglichst gut lesbare Schriftgrößen zu achten, die 8 Punkt nicht unterschreiten sollte. Ist dies nicht möglich, sollten alternative Medien in vergrößerter Form zur Verfügung gestellt werden.

C-6.7.2 HALTESTELLENINFORMATIONEN

An den Zugangsstellen zum ÖPNV- Netz helfen Vitrinen als zu vereinheitlichende Infrastruktur, die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- Haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;
- Produktbezogene Linienaushänge;
- Liniennetzpläne schematisch und/ oder topografisch;
- Tarifaushänge;
- ortsbezogene Informationen (Umgebungspläne, Haltestellenbelegungspläne);
- Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung).

Ergänzt werden die statischen Informationen an wichtigen Haltestellen durch Echtzeitinformationen der DFI- Anzeigen.

C-6.7.3 FAHRPLANAUSKUNFT IM INTERNET

Damit alle Fahrplandaten in der aktuell gültigen Version in der verbundweiten Fahrplanauskunft des RMV und auch in deutschlandweiten Auskunftssystemen abrufbar sind, sind Fahrplandaten mit entsprechendem Vorlauf an den zentralen Verbunddatenpool zu übermitteln, wo sie gesammelt, gepflegt und in die Auskunft eingestellt werden.

Eine Auskunft über den barrierefreien Zugang von Haltestellen und Fahrzeugen sollte über die gesamte Reisekette möglich sein. Die dafür erforderliche kontinuierliche Pflege des Datenbestandes zu Haltestellen im Kreisgebiet ist zu gewährleisten.

C-7 FINANZIERUNG

Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, deren Kosten nicht durch Fahrgelderlöse gedeckt sind, verlangen eine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um eine hochwertige, zeitgemäße und verlässliche ÖPNV- Bedienung in einem Verkehrsgebiet sicherzustellen. Allgemeine Finanzierungsgrundsätze sind § 11 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG zu entnehmen:

> *„Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes."*

Wichtige Finanzierungsquellen für alle lokalen Aufgabenträger sind:

- Zuwendungen des Landes Hessen für den lokalen Verkehr (ehem. Infrastrukturkostenhilfe), die u. a. über die Regionalisierungsmittel des Bundes gespeist werden (vgl. § 12 Abs. 1 HÖPNVG),
- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 231 SGB IX.

Die Höhe der Mittel aus den einzelnen Quellen variiert je nach Aufgabenträgergebiet. Weitere Quellen zum Ausgleich des Defizits stellen originäre Mittel aus dem Kreishaushalt dar. Unter bestimmten Rahmenbedingungen können dem ÖPNV über einen steuerlichen Querverbund Finanzierungsmittel zufließen. Einige Städte und Gemeinden treten direkt als Besteller und Auftraggeber von lokalen Verkehrsdienstleistungen auf, die ihr innergemeindliches Angebot zumeist über ihre Versorgungsunternehmen (Querverbundgedanke), aber auch direkt über den kommunalen Haushalt finanzieren.

Beschlüsse über Kürzungen der Regionalisierungsmittel oder der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie über die zulässigen Verwendungszwecke dieser Mittel werden auf Bundes- bzw. Landesebene gefällt und liegen somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der lokalen Aufgabenträger, gehen aber in der Konsequenz zu deren Lasten.

Ein hochwertiges und für die Fahrgäste attraktives öffentliches Nahverkehrsnetz, das zur langfristigen Kundenbindung auch kontinuierlich Bestand haben soll, ist daher finanziellen Unwägbarkeiten ausgesetzt, die auch kurzfristig eintreten können und jenseits der Entscheidungs- und Einflusskompetenzen der Kostenträger liegen. Dieser Unsicherheitsaspekt wiegt bei langfristigen vertraglichen Bindungen an Verkehrsunternehmen im Besteller- Ersteller- Verhältnis, wie es im Ausschreibungswettbewerb der Regelfall ist, besonders schwer. Aus Gründen der genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen stillschweigend an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft. Nur in seltenen und eng auszulegenden Ausnahmefällen kann eine vertragliche Verpflichtung aufgrund fehlender bzw. nicht mehr verfügbarer Finanzierungsmittel aufgelöst werden.

D.Mängelanalyse

In der Mängelanalyse wird der Ist-Zustand des bestehenden ÖPNV- System mit den im Anforderungsprofil (vgl. Kap. C) getroffenen Festlegungen abgeglichen. Mängel, also Fälle in denen Anforderungen untererfüllt werden, zeigen wo Handlungsbedarf besteht. Die lokalisierten Schwachstellen fließen in planerische Maßnahmen ein, die im Angebotskonzept (vgl. Kap. E) aufgeführt sind.

Aufgrund der Größe des Untersuchungsgebietes, der Komplexität des Angebotes und der Vielzahl von Anforderungen können Schwachstellen und Defizite nur exemplarisch bzw. anhand bestimmter Indikatoren untersucht werden.

D-1 Barrierefreiheit

Wie im Kapitel C-4.1 dargestellt, wird Barrierefreiheit nur dann erreicht, wenn alle Komponenten der Reisekette – von der Information vor Reiseantritt bis zum Erreichen des Ziels – den Anforderungen mobilitätsbehinderter Personen entsprechen.

Die Barrierefreiheit ist dabei Thema der Mängelanalyse folgender Komponenten

- Haltestellen (Kapitel D-7)
- Bahnstationen (Kapitel D-8)
- Straßenfahrzeugen (Kapitel D-10)

Das Thema Fahrgastinformation ist, soweit es die Information vor Ort betrifft, in diesen Kapiteln enthalten. In Bezug auf landkreisübergreifende Fahrgastinformationen und Barrierefreiheit digitaler Auskunftssysteme ist es aber ein Verbundthema und daher nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Erhebliche Defizite bestehen nach wie vor beim Ausbauzustand der Haltestellen. Das PBefG sah gemäß § 8 Abs. 3 vor, dass bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen sei. Ausnahmen müssen detailliert begründet werden. Nach Einschätzung des Landkreises Limburg-Weilburg kann diese Forderung angesichts der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen in die ortsfesten Infrastrukturen (Haltestellen, Zuwegungen) der Städte und Gemeinden in einem weit überwiegend ländlich geprägten Verkehrsgebiet nur langfristig erreicht werden (siehe Kapitel E-3.1).

D-2 ERSCHLIEßUNGSQUALITÄT

Die in Kapitel C-5.4.1 genannten Anforderungen an die Erschließungsqualität werden in großen Teilen des Kreisgebiets erfüllt. Defizite gibt es aber in Randgebieten des Siedlungsgebietes und dort, wo in den letzten Jahren neue Siedlungs- oder Gewerbegebiete erschlossen wurden.

Einen Überblick über Gebiete mit ungenügender oder keiner Erschließung gibt die nachfolgende Tabelle D-2-1).

Eine genauere Darstellung ist aus den in **➔Anlage D-1** enthaltenden Karten ersichtlich. Diese detaillierte Auswertung der Haltestelleneinzugsgebiete dient als zuverlässige Methode zur Identifizierung möglicher Haltestellen-Erschließungslücken. Zu diesem Zweck wird sämtlichen Haltestellen im Linienbus- sowie Schienenverkehr innerhalb des Landkreises im Geographischen Informationssystem ein Einzugsgebiet zugeordnet. Dieses definiert sich über einen vorgegebenen Radius von 500 Metern bei Bushaltestellen sowie 1000 Metern bei Bahnhöfen. Diese Haltestellenradien werden mit Corine-Daten verschnitten. CORINE (Coordination of Information on the Environment) ist ein europaweites Projekt, das darauf abzielt, einheitliche und vergleichbare Daten zur Landbedeckung und Landnutzung bereitzustellen. Die Corine-Daten liefern daher wertvolle Informationen über die Umgebung und Flächennutzung im Einzugsgebiet der Haltestellen. Für die Identifizierung von Erschließungslücken wurden Wohngebäude in städtisch geprägten Flächen sowie Gewerbenutzung und Industrieflächen berücksichtigt. Daher sind in den Karten auch bebaute Flächen gemäß Corine dargestellt, die weder einer Wohnnutzung noch in nennenswertem Umfang als Arbeitsplatz dienen. Beispiele sind flächenintensive Grundstücke von Kompostierungs- bzw. Entsorgungsbetrieben, Tongruben und andere Abbaugebiete sowie Sondernutzungen in Form von Flugplätzen sowie von Agrar- Großhändlern und Baumschulen. Hierbei handelt es sich also um sehr flächenintensive Gewerbeflächen, die zwar als unerschlossene Gebiete außerhalb der Siedlungsflächen erscheinen, aber für den ÖPNV nicht relevant sind.

Kommune	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. ohne Erschließung
Bad Camberg	**Oberselters:** südwestlicher Ortsrand (Pappelweg)
	Würges: südöstlicher Ortsrand (Hunsrück- und Vogelsbergstraße)
	Würges: östlicher Bereich (Westerwaldstraße und Steinweg)
	Alle weiteren Stadtteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Beselich	**Heckholzhausen:** nordwestlicher Ortsrand (Bruderstraße/Lahrer Weg)
	Niedertiefenbach: keine Erschließungsmängel
	Obertiefenbach: südöstlicher Siedlungsbereich (Am Erdbeerenberg/ Hermann-Löns-Straße) nordwestlicher Ortsrand (Breslauer Straße/Heckweg) nördlicher Ortsrand (Gewerbegebiet, zwischen „Auf Springen“ und B 49) Grenze zwischen Heckholzhausen und Obertiefenbach (Kompostierung, Grube Niederstein)
	Schupbach: südöstlicher Siedlungsbereich (Am Stein)
Brechen	**Niederbrechen:** östlicher Siedlungsbereich (Auf dem Umgang, Ahornstraße, Buchenweg, Lindenstraße, Unter den Eichen, In der Schlei, Feldstraße, Am Engelsstück)
	Niederbrechen: nordwestlicher Ortsrand (Am Roggenacker)
	Oberbrechen: südöstliche Ortslage (Herrenberge, Friedhof)
	Werschau: südlicher Siedlungsbereich (Hessenstraße, Höhenstraße, Heidestraße, Finkenweg, Amselweg, Waldstraße, Weingartenberg)
Dornburg	**Dorndorf**: südlicher Siedlungsbereich (Kreuzungsbereich Rollsberg / Hubertusstraße)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Elbtal	**Hangenmeilingen:** südliches Teilgebiet (Bornweg, Am Waldsaum, Wildhaider Weg)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Elz	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Hadamar	Alle Stadtteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Hünfelden	**Dauborn:** südöstliches Siedlungsgebiet (südlich vom Kreuzungsbereich Eufinger Straße / Laistraße / Mühlstraße)
	Dauborn: nordöstliches Siedlungsgebiet (entlang der Rhönstraße, Westerwaldstraße und Schwarzwaldstraße)
	Kirberg: südlicher Ortsrand (Weiherweg)
	Ohren: nördliches Siedlungsgebiet (alle Straßen nördlich Tannenweg)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Stadt Limburg an der Lahn	**Staffel:** westlicher Ortsrand
	Alle weiteren Stadtteile weisen keine Erschließungsmängel auf.

Kommune	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. ohne Erschließung
Löhnberg	**Löhnberg:** westliches Siedlungsgebiet (Taunusblick)
	Selters: nördliches Industriegebiet (Weilburger Straße / südwestlich Biskirchen)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Mengerskirchen	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Merenberg	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Runkel	Alle Stadtteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Selters	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Villmar	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Waldbrunn	**Ellar:** südöstlicher Siedlungsbereich (Im Borngarten, Hintermeilinger Straße, Am Oberholz, Gartenstraße) nördlicher Siedlungsbereich (Unter Hohl, Ober Hohl, Am Oberholz, Am Südhang)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Weilburg	Alle Stadtteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Weilmünster	**Möttau:** nördliches Siedlungsgebiet (Buchenweg, Lauskopf)
	Alle weiteren Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.
Weinbach	Alle Ortsteile weisen keine Erschließungsmängel auf.

Tabelle D-2-1: Erschließungsmängel in den Kommunen des Landkreises Limburg-Weilburg

[Eigene Zusammenstellung]

D-3 VERBINDUNGSQUALITÄT

D-3.1 TAKTUNG UND BEDIENZEITEN

Die Erfüllung der in Kapitel C-5.4.2 definierten Anforderungen an die Verbindungsqualität wurde auf Basis des Jahresfahrplans 2025 anhand der im Anforderungsprofil definierten Netzebenen (Hauptnetz, Ergänzungsnetz, Stadtverkehre) untersucht.

Dabei wurde eine Auswertung der folgenden Kriterien durchgeführt:

- Bedienzeitraum (erste und letzte Abfahrt am Tag)
- Bedienungsintensität (zeitliche Intervalle bzw. Taktung)

Die Bewertung der Kriterien erfolgte getrennt nach den Verkehrstagsgruppen Montag bis Freitag (dabei wurden nur ganzjährig, also auch an schulfreien Tagen durchgeführte Fahrten berücksichtigt), Samstag sowie Sonn- und Feiertage. Aufgrund der Vielzahl der geprüften Relationen können hier nur allgemeine Aussagen getroffen werden. Ergebnisse für jede Relation sind der Tabelle in **➔Anlage D-2.1** und der Handlungsbedarf Tabelle D-3-1 zu entnehmen.

Die Anforderungen an den **Bedienzeitraum** werden von montags bis freitags auf den meisten Linien nicht vollständig erfüllt. Leidglich die Linien LM-33 und X72 bilden diesbezüglich eine Ausnahme. In vielen Fällen endet der Verkehr bereits um 20 Uhr oder noch früher anstatt, wie im Anforderungsprofil gefordert, um 22 Uhr. Morgens fehlen teilweise Fahrten gegen die Lastrichtung bzw. in den Ferien, wenn das Fahrtenangebot des Schulverkehrs nicht zur Verfügung steht. Samstags erfüllen nur die Linien LM-15 und X72 die Anforderungen voll. Auf vielen Linien ist nur ein aus einzelnen Fahrten bestehendes Grundangebot vorhanden oder es gibt gar keinen Verkehr, sodass der geforderte Bedienzeitraum von 7 bis 22 Uhr bei Weitem nicht erreicht wird. Dies gilt in verstärktem Maße für Sonn- und Feiertage. So existiert auf den meisten Buslinien an diesen Tagen kein Fahrtenangebot und die Anforderungen werden dementsprechend auf keiner der im Landkreis verkehrenden Linien erfüllt (siehe **➔Anlage B-3**).

Hinsichtlich der **Bedienungsintensität** werden die Anforderungen von montags bis freitags auf den Linien LM-45, LM-66, X72, X89 und 283 erfüllt. Die Fahrpläne vieler anderer Linien sind vorwiegend auf den Schul- und Berufsverkehr ausgerichtet, weshalb vor allem am Vormittag Taktlücken bestehen oder Kurse nur in der Schulzeit, nicht aber in den Ferien verkehren. Zudem wurde der auf den Linien des Hauptnetzes geforderte Stundentakt montags bis freitags teilweise und am Wochenende flächendeckend noch nicht umgesetzt. Dies führt dazu, dass an Samstagen die Anforderungen bezüglich der Bedienungsintensität auf den meisten Linien nicht erreicht werden. Ausnahmen stellen in diesem Zusammenhang die Linien LM-41, LM-45, LM-64 und LM-66 dar. Die Linien LM-65 und X72 erfüllen die Vorgaben immerhin weitgehend. An Sonn- und Feiertagen besteht der bereits oben in Bezug auf den Bedienzeitraum genannte Mangel eines fehlenden Fahrtenangebotes. Die Vorgabe einer stündlichen Bedienung im Hauptnetz bzw. einer zweistündlichen Bedienung im Ergänzungsnetz wird auf keiner Linie erfüllt.

Linie	Netzebene	Mängel bezüglich Bedienungszeitraum & Bedienungsintensität		
		Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
LM-11	Ergänzungsnetz	Bedienungslücken im Tagesverlauf, kein Verkehr nach 20 Uhr	Einzelfahrten, Bedienungsende bereits am Nachmittag	Kein Verkehr
LM-12	Hauptnetz	Bedienungslücke von 20 bis 22 Uhr	120-Min.-Takt, fehlende Fahrten in Richtung Mengerskirchen am Morgen und Abend	120-Min.-Takt, kein Verkehr nach 20 Uhr
LM-13	Hauptnetz	Bedienungslücken am Morgen und Vormittag, kein Verkehr nach 20 Uhr in Richtung Limburg	180-Min.-Takt, Bedienungsbeginn in Richtung Limburg nach 8 Uhr	Kein Verkehr
LM-14	Ergänzungsnetz	Bedienungslücken am Morgen, kein Verkehr nach 20 Uhr	Kein Verkehr	Kein Verkehr
LM-15	Hauptnetz	120-Min.-Takt, Bedienungszeitraum zu kurz	180-Min.-Takt	Einzelfahrten im 180-Min.-Takt
LM-33	Hauptnetz	Taktlücke zwischen 19 und 21 Uhr in Richtung Limburg	120-Min.-Takt, Bedienungsbeginn in Richtung Limburg nach 8 Uhr	Kein Verkehr
LM-41	Hauptnetz	Fehlende Fahrten am Morgen, Fahrten oft nur von/bis Runkel Schule	Bedienungsende zu früh, Fahrten nur von/bis Runkel Schule	4 Fahrtenpaare im 120-Min.-Takt, Fahrten nur von/bis Runkel Schule
LM-45	Ergänzungsnetz	Bedienungsende zu früh, Bedienung der Kernstadt Runkel erforderlich	Bedienungszeitraum zu kurz, Bedienung der Kernstadt Runkel erforderlich	Kein Verkehr
LM-46	Hauptnetz (in Verbindung mit LM-64)	Einzelne Bedienungslücken, Bedienungszeitraum zu kurz	Bedienungslücken, Bedienungszeitraum zu kurz	Kein Verkehr
LM-50	Ergänzungsnetz	Fehlende Fahrten am Morgen und am Abend	Kein Verkehr	Kein Verkehr
LM-51	Hauptnetz	120-Min.-Takt, Bedienungslücken am Vormittag bzw. Mittag, kein Verkehr nach 20 Uhr	180-Min.-Takt, kein Verkehr nach 17:30 Uhr	Kein Verkehr
LM-52	Ergänzungsnetz	120-Min.-Takt mit Taktlücken in den Ferien, Bedienungszeitraum zu kurz	Kein Verkehr	Kein Verkehr
LM-57	Ergänzungsnetz	Taktlücken in der Schulzeit, Einzelfahrten in den Ferien, kein Verkehr nach 18 Uhr	Kein Verkehr	Kein Verkehr
LM-59	Ergänzungsnetz	Taktlücken, kein Verkehr nach 20 Uhr, Bedienung der Kernstadt Runkel erforderlich	Einzelfahrten, Bedienungszeitraum zu kurz, Bedienung der Kernstadt Runkel erforderlich	Kein Verkehr

Linie	Netzebene	Mängel bezüglich Bedienungszeitraum & Bedienungsintensität		
		Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
LM-64	Hauptnetz (in Verbindung mit LM-46)	Bedienungslücken, Bedienungszeitraum zu kurz	Bedienungszeitraum zu kurz	Kein Verkehr
LM-65	Ergänzungsnetz	Bedienungslücken, Bedienungsende zu früh	Bedienungslücken, Bedienungszeitraum zu kurz	Kein Verkehr
LM-66	Ergänzungsnetz	Kein Verkehr nach 21 Uhr	Kein Verkehr nach 14 Uhr	Kein Verkehr
LM-68	Hauptnetz	Bedienungslücken, Bedienungsende zu früh	120-Min.-Takt, kein Verkehr nach 17 Uhr	Kein Verkehr
X72	Hauptnetz	Keine Mängel vorhanden	Taktlücken am Morgen und am Abend	5 Fahrtenpaare im 180-Min.-Takt
X89	Hauptnetz	Bedienungsende in Richtung Grävenwiesbach zu früh	120-Min.-Takt mit Taktlücken, Bedienungsende zu früh	Einzelfahrten, Bedienungszeitraum zu kurz
281	Hauptnetz	60 Min.-Takt mit Taktlücken, Bedienungsende zu früh	Größtenteils 120-Min.-Takt, Bedienungslücke zwischen 19 und 22 Uhr	Kein Verkehr
282	Ergänzungsnetz	120-Min.-Takt mit Taktlücken, kein Verkehr nach 20 Uhr	Einzelfahrten	Kein Verkehr
283	Ergänzungsnetz	Kein Verkehr nach 20 Uhr	Kein Verkehr	Kein Verkehr
285	Ergänzungsnetz	Bedienungslücken, Bedienungsende zu früh	Kein Verkehr	Kein Verkehr

Tabelle D-3-1: Mängel bezüglich Bedienungszeitraum und Bedienungsintensität

[Eigene Zusammenstellung]

D-3.2 Reisezeit und Umsteigevorgänge zu Zentralen Orten

Neben den Anforderungen an den Bedienzeitraum und die Bedienungsintensität wurden auch die Aspekte der Umsteigehäufigkeit und der Reisezeit untersucht. Auch diese Analyse erfolgte auf Basis des Jahresfahrplans 2025 und getrennt nach Verkehrstagsgruppen, es wurde den definierten Anforderungen entsprechend jedoch das System der zentralen Orte zugrunde gelegt. So wurde die Untersuchung für folgende Relationen durchgeführt:

- vom Ortsteil zum Grundzentrum (Kernort der jeweiligen Kommune),
- vom Grundzentrum zum nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum,
- vom Mittelzentrum zum nächstgelegenen Oberzentrum.

Die Grundlage für die Analyse bilden die in den Kapiteln C-5.4.2.4 und C-5.4.2.5 dargestellten und aus dem Regionalplan abgeleiteten Vorgaben zur Reisezeit und Umsteigehäufigkeit auf dem Weg zu dem jeweils nächstgelegenen zentralen Ort der höheren Ebene (Einkaufsmöglichkeit, Ärzte, Verwaltung etc.). Ergebnisse für jede Relation sind der Tabelle in **➔Anlage D-2.1** und konkrete Defizite Tabelle D-3-2Tabelle D-3-1 zu entnehmen.

Als Ergebnis der Analyse lässt sich festhalten, dass die Bedingungen für die **Anbindung an die zentralen Orte** auf zahlreichen Relationen im Landkreis von montags bis freitags vollständig, zumindest aber weitgehend erfüllt werden. Oftmals werden die bestehenden Direktverbindungen durch Umsteigverbindungen ergänzt, bei denen dann die vorgegebene Fahrzeit nicht eingehalten wird.

Auch an Samstagen werden in vielen Fällen bereits die Vorgaben zur Reisezeit und zur Umsteigehäufigkeit vollständig oder weitgehend erfüllt. Es existieren jedoch nach wie vor zahlreiche Linien im Landkreis, auf denen samstags kein Fahrtenangebot besteht. In diesen Fällen müssen entweder Umsteigeverbindungen mit längeren Fahrzeiten im Kauf genommen werden, wie das zum Beispiel in Teilen der Gemeinden Weilmünster und Weinbach der Fall ist, wenn am Wochenende die Linie LM-50 nicht verkehrt. Oder es besteht, wie zum Beispiel in großen Teilen des Stadtgebietes von Bad Camberg, am Wochenende gar keine Fahrtmöglichkeit zu den zentralen Orten.

An Sonn- und Feiertagen tritt dieses Defizit noch einmal in verstärktem Maße auf. So besteht auf zahlreichen Linien im Landkreis kein Fahrtenangebot, weshalb für diese Verkehrstagsgruppe eine Untersuchung der Umsteigehäufigkeit und der Reisezeit in vielen Fällen nicht möglich war. Erfüllt werden die Vorgaben vor allem dann, wenn auf der untersuchten Relation ein regelmäßiges SPNV-Angebot besteht. So verkehren die Bahnlinien im Landkreis auch am Wochenende größtenteils im Stundentakt, zumindest aber im Zweistundentakt.

Teilweise ist die Anbindung von Stadt- bzw. Ortsteilen an das zugeordnete Grundzentrum, entweder aufgrund geographischer Gegebenheiten oder wegen historisch gewachsener Strukturen, unzureichend. Oftmals bestehen dann jedoch Alternativverbindungen zu einem anderen Grundzentrum oder zu einem Ort mit höherer zentraler Funktion (z.B. statt zum Grundzentrum direkt zum Mittelzentrum Limburg). Dies gilt für folgende Stadt- bzw. Ortsteile im Kreisgebiet:

- Heckholzhausen - Merenberg / Weilburg (statt Obertiefenbach)
- Langendernbach - Limburg a. d. Lahn (statt Frickhofen)
- Oberweyer - Obertiefenbach / Limburg a. d. Lahn (statt Hadamar)
- Steinbach - Obertiefenbach / Limburg a. d. Lahn (statt Hadamar)
- Selters - Weilburg (statt Löhnberg)
- Ennerich / Eschenau / Hofen - Limburg a. d. Lahn (statt Runkel)
- Wirbelau - Weilburg (statt Runkel)
- Münster - Weilburg / Limburg a. d. Lahn (statt Niederselters)
- Edelsberg / Fürfurt / Gräveneck - Weilburg (anstatt Weinbach)

Größere Defizite bezüglich der Anbindung der Stadt- bzw. Ortsteile an das zugeordnete Grundzentrum treten über alle Verkehrstagsgruppen hinweg insbesondere im Stadtgebiet von Runkel und auf dem Gebiet des Marktfleckens Villmar auf. Auch Langendernbach (Gemeinde Dornburg), Selters (Gemeinde Löhnberg) und Münster (Gemeinde Selters (Taunus)) verfügen an allen Verkehrstagen über eine unzureichende Anbindung an den jeweiligen Kernort der Gemeinde.

Kommune	Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit & Reisezeit		
	Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
Beselich	**Heckholzhausen / Niedertiefenbach / Schupbach - Obertiefenbach:** teilweise Umsteigeverbindungen mit Reisezeiten > 30 Min; **Heckholzhausen:** bessere Anbindung an Merenberg und Weilburg.	**Obertiefenbach - Weilburg / Limburg:** Umsteigeverbindungen mit Reisezeiten > 45 Min.	**Heckholzhausen / Niedertiefenbach / Schupbach - Obertiefenbach:** kein Verkehr
Brechen	Keine Mängel vorhanden	**Werschau - Niederbrechen:** kein Verkehr	**Werschau - Niederbrechen:** kein Verkehr
Bad Camberg	**Dombach / Oberselters - Bad Camberg:** teilweise Umstieg erforderlich, nach Dombach dann Reisezeiten > 30 Min.	**Dombach / Erbach / Oberselters / Schwickershausen - Bad Camberg:** kein Verkehr	**Dombach / Erbach / Oberselters / Schwickershausen - Bad Camberg:** kein Verkehr
Dornburg	**Langendernbach:** bessere Verbindung nach Limburg; nach Frickhofen nur einzelne Direktverbindungen, sonst Umsteigeverbindungen mit Fahrzeiten >1 Std.	**Langendernbach:** bessere Verbindung nach Limburg; nach Frickhofen Umsteigeverbindungen mit Fahrzeiten > 1 Std.	**Dorndorf / Langendernbach / Thalheim - Frickhofen:** kein Verkehr
Elbtal	**Dorchheim - Limburg:** teilweise Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 45 Min. **Hangenmeilingen / Heuchelheim - Dorchheim:** in einzelnen Fällen Umstieg erforderlich, dann Reisezeiten > 30 Min.	**Dorchheim - Limburg:** teilweise Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 45 Min. **Hangenmeilingen - Dorchheim:** größtenteils Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 30 Min. **Heuchelheim - Dorchheim:** teilweise Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 30 Min.	**Hangenmeilingen / Heuchelheim - Dorchheim:** kein Verkehr
Elz (Westerwald)	Keine Mängel vorhanden	Keine Mängel vorhanden	**Malmeneich - Elz:** kein Verkehr
Hadamar	**Steinbach - Hadamar:** in Einzelfällen Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 30 Min., bessere Anbindung an Obertiefenbach und Limburg.	**Niederweyer - Hadamar:** kein Verkehr; **Oberweyer / Steinbach - Hadamar:** Umstieg stets erforderlich, Reisezeit > 1 Std., bessere Anbindung an Obertiefenbach und Limburg; **Oberzeuzheim - Hadamar:** in einigen Fällen Umstieg erforderlich, dann Reisezeit > 30 Min.	**Niederweyer - Hadamar:** kein Verkehr; **Oberweyer / Steinbach - Hadamar:** Umstieg stets erforderlich, größtenteils Reisezeit > 1 Std., bessere Anbindung an Obertiefenbach und Limburg; **Oberzeuzheim - Hadamar:** Umsteigeverbindungen mit Reisezeit > 1 Std.

Kommune	Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit & Reisezeit		
	Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
Hünfelden	Keine Mängel vorhanden	Keine Mängel vorhanden	**Dauborn / Heringen, Mensfelden / Nauheim / Neesbach / Ohren - Kirberg:** kein Verkehr
Limburg a. d. Lahn	**Limburg - Frankfurt:** Reisezeit mit Regionalzug > 1 Std.	**Limburg - Frankfurt:** Reisezeit mit Regionalzug > 1 Std.	**Limburg - Frankfurt:** Reisezeit mit Regionalzug > 1 Std.
Löhnberg	**Selters - Löhnberg:** Reisezeit > 30 Min., wenn LM-66 in entgegengesetzter Fahrtrichtung genutzt werden muss. Verbindung aufgrund geografischer Gegebenheiten immer mit Umstieg in Weilburg, deshalb bessere Verbindung direkt ins Mittelzentrum Weilburg.	**Selters - Löhnberg:** Reisezeit > 30 Min., wenn LM-66 in entgegengesetzter Fahrtrichtung genutzt werden muss. Verbindung aufgrund geografischer Gegebenheiten immer mit Umstieg in Weilburg, deshalb bessere Verbindung direkt ins Mittelzentrum Weilburg.	**Niedershausen / Obershausen / Selters - Löhnberg:** kein Verkehr
Mengerskirchen, Marktflecken	**Mengerskirchen - Weilburg:** einzelne Umsteigeverbindungen mit Fahrzeit > 45 Min.	Keine Mängel vorhanden	**Mengerskirchen:** keine direkten Fahrten, bei Verbindungen über Limburg immer Fahrzeit > 90 Min. **Dillhausen / Probbach / Winkels - Mengerskirchen:** kein Verkehr
Merenberg, Marktflecken	Keine Mängel vorhanden	Keine Mängel vorhanden	**Merenberg - Weilburg:** kein Verkehr **Allendorf / Barig-Selbenhausen / Reichenborn / Rückershausen - Merenberg:** kein Verkehr
Runkel	**Ennerich - Runkel:** nur 3 Direktverbindungen, bessere Verbindung nach Limburg; **Eschenau / Hofen - Runkel:** Umstieg stets erforderlich, in der Regel Reisezeit > 1 Std., bessere Verbindung nach Limburg; **Wirbelau - Runkel:** wenige Direktverbindungen, mit Umstieg Reisezeit > 30 Min., bessere Verbindung nach Weilburg.	**Ennerich - Runkel:** nur 2 Direktverbindungen, mit Umstieg und Reisezeit > 30 Min., bessere Verbindung nach Limburg; **Eschenau / Hofen - Runkel:** Umstieg stets erforderlich, in der Regel Reisezeit > 1 Std., bessere Verbindung nach Limburg.	**Ennerich / Eschenau / Hofen / Wirbelau - Runkel:** kein Verkehr

Kommune	Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit & Reisezeit		
	Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
Selters (Taunus)	**Münster - Niederselters:** wenige Direktverbindungen, bessere Verbindung nach Limburg und Weilburg, allerdings Fahrzeit > 30 Min.	**Münster - Niederselters:** nur einzelne Umsteigeverbindungen, bessere Verbindung nach Limburg und Weilburg, allerdings Fahrzeit > 30 Min. **Eisenbach / Haintchen - Niederselters:** kein Verkehr	**Eisenbach / Haintchen / Münster - Niederselters:** kein Verkehr
Villmar, Marktflecken	**Falkenbach - Villmar:** wenige Direktverbindungen, mit Umstieg beträgt Reisezeit > 30 Min.; **Langhecke - Villmar:** nur einzelne Verbindungen mit Umstieg; **Seelbach - Villmar:** einzelne Direktverbindungen, zusätzlich Umsteigeverbindungen mit Reisezeit > 30 Min.; **Weyer - Villmar:** Umstieg stets erforderlich, Reisezeit > 1 Std.	**Falkenbach - Villmar:** einzelne Umsteigeverbindungen, Reisezeit > 30 Min.; **Langhecke - Villmar:** kein Verkehr; **Seelbach - Villmar:** einzelne Umsteigeverbindungen, Reisezeit > 30 Min.; **Weyer - Villmar:** Umstieg stets erforderlich, Reisezeit > 1 Std.	**Falkenbach / Langhecke / Seelbach / Weyer - Villmar:** kein Verkehr
Waldbrunn (Westerwald)	Keine Mängel vorhanden	**Fussingen - Limburg:** geforderte Reisezeit von 45 Min. wird leicht überschritten.	**Fussingen - Limburg:** geforderte Reisezeit von 45 Min. wird leicht überschritten; **Ellar / Hausen - Fussingen:** kein Verkehr
Weilburg	**Ahausen - Weilburg:** teilweise Reisezeit > 30 Min., da LM-66 als gegenläufige Ringlinie gestaltet ist.	**Ahausen - Weilburg:** teilweise Reisezeit > 30 Min., da LM-66 als gegenläufige Ringlinie gestaltet ist; **Kirschhofen - Weilburg:** Anbindung nur von Odersbach Dorfplatz (Fußweg ca. 10 Min.).	**Ahausen / Bernbach / Drommershausen / Gaudernbach / Hasselbach / Hirschhausen / Waldhausen - Weilburg:** kein Verkehr; **Kirschhofen - Weilburg:** Anbindung nur von Odersbach Dorfplatz (Fußweg ca. 10 Min.).

Kommune	Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit & Reisezeit		
	Montag bis Freitag	**Samstag**	**Sonn- und Feiertag**
Weilmünster, Marktflecken	Keine Mängel vorhanden	**Aulenhausen / Dietenhausen / Möttau / Rohnstadt - Weilmünster:** kein Verkehr; **Laimbach / Langenbach - Weilmünster:** Verbindung nur von außerorts gelegenen Haltestellen über Linie X89; **Laubuseschbach / Wolfenhausen - Weilmünster:** einzelne Verbindungen mit Umstieg, Reisezeit > 1 Std.	**Aulenhausen / Dietenhausen / Laubuseschbach / Möttau / Rohnstadt / Wolfenhausen - Weilmünster:** kein Verkehr; **Laimbach / Langenbach - Weilmünster:** Verbindung nur von außerorts gelegenen Haltestellen über Linie X89;
Weinbach	Keine Mängel vorhanden	**Edelsberg - Weinbach:** einzelne Direktverbindungen sowie Umsteigeverbindungen mit Reisezeit > 30 Min., bessere Verbindung nach Weilburg; **Fürfurt / Gräveneck - Weinbach**: einzelne Umsteigeverbindungen mit Reisezeit > 30 Min; bessere Verbindung nach Weilburg.	**Weinbach - Weilburg:** kein Verkehr; **Blessenbach / Edelsberg / Elkerhausen / Freienfels / Fürfurt / Gräveneck - Weinbach:** kein Verkehr; **Edelsberg, Fürfurt, Gräveneck:** bessere Verbindung nach Weilburg.

Tabelle D-3-2: Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit und Reisezeit

[Eigene Zusammenstellung]

D-3.3 SPÄTVERKEHRE

Das Anforderungsprofil sieht vor, dass an bestimmten Verknüpfungspunkten zu den Spätfahrten im SPNV Abbringerverkehre in die Ortschaften im Einzugsbereich der Bahnstation angeboten werden (siehe Kapitel C-5.4.2.3). Um zu untersuchen, inwieweit diese Anforderung bereits durch das aktuelle Verkehrsangebot abgedeckt wird, wurden alle im Jahresfahrplan 2025 nach 22 Uhr auf den Linien des SPNV sowie zusätzlich auch auf den Buslinien 281 und LM-12 angebotenen Fahrten identifiziert. Anschließend wurde geprüft, ob an den bedienten Bahnhöfen bzw. Haltestellen aktuell bereits Abbringerfahrten angeboten werden.

Als Ergebnis der durchgeführten Analyse lässt sich festhalten, dass die im Anforderungsprofil vorgesehenen Anschlüsse, wie die in ➔**Anlage D-2.2** dargestellten Tabellen zeigen, heute nur in Einzelfällen bestehen, was insbesondere damit zu begründen ist, dass auf vielen Buslinien im Landkreis der Betriebszeitraum spätestens um 20 Uhr endet. Da nicht nur auf den SPNV-Linien, sondern auch auf den Buslinien 281, LM-12, LM-13, LM-15, LM- 33, X72 und X89 zumindest an Freitagen und Samstagen Fahrten nach 22 Uhr angeboten werden, verfügen dennoch zahlreiche Orte im Landkreis auch am späten Abend über eine gewisse An-

bindung an die zugeordneten Mittel- und Oberzentren.

Da eine Umsetzung der Abbringerverkehre als RufBus-Korridore, die von den sich als Verknüpfungspunkte eignenden Bahnhöfen ins Umland führen, vorgesehen ist, sind diese nicht einer bestimmten Linie zugeordnet. Auch hinsichtlich der dargestellten Zuordnung der einzelnen Ortsteile zu den geplanten Korridoren, sind noch Anpassungen möglich.

D-3.4 Reisezeitvergleich Pendlerrelationen

Der Landkreis Limburg-Weilburg weist eine hohe Auspendlerquote auf (vgl. Kapitel B-3.4). Gerade beim Pendlerverkehr konkurriert der ÖPNV mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Ein wichtiges Kriterium ist hierbei die Reisezeit. Diese besteht nicht nur aus der reinen Fahrzeit, sondern auch aus Zeiten für einen eventuellen Umstieg.

Ob die ÖPNV- Reisezeiten im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig sind, wird im Wesentlichen durch das die Relation bedienende Verkehrssystem bestimmt. Während auf den Schienenstrecken oftmals konkurrenzfähige Beförderungszeiten angeboten werden, weisen Verbindungen zu abseits der Schienenstrecken gelegenen Orten z. T. Reisezeiten auf, die sehr deutlich über denen des MIV liegen. Weniger attraktive Reisezeiten ergeben sich im ÖPNV auch insbesondere dann, wenn keine Direktverbindungen angeboten werden, sondern der Zwang zum (ggf. mehrmaligen) Umsteigen besteht. Eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Verbindung sollte eine Beförderungszeit aufweisen, die nicht zu deutlich über der entsprechenden MIV-Reisezeit liegt. In der Regel wird als Qualitätsstandard gefordert, dass die ÖPNV-Reisezeit die MIV-Reisezeit nicht um mehr als das 1,5-fache übersteigt. Erreicht das Reisezeitverhältnis einen Wert von 2,0 oder mehr, kann nicht mehr von einem konkurrenzfähigen Produkt gesprochen werden.

Für einen Reisezeitvergleich wurden die Reisezeiten von den Kernorten der Gemeinden des Landkreises nach Limburg, Weilburg, Gießen, Frankfurt und Wiesbaden untersucht.

Verglichen wurden dabei

- Die Reisezeit ÖPNV: Fahrzeit mit Umsteigezeit, ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit an der Ausgangshaltestelle
- Reisezeit MIV: Reine Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Parksuchzeit

Als Start- und Endpunkte für die Fahrzeitermittlung wurden jeweils zentrale Haltestellen (vorzugsweise Haltepunkte des SPNV) sowie entsprechende Adressen/ Hausnummern für den MIV-Routenplaner gewählt.

Die Ermittlung der Reisezeit im ÖPNV erfolgte mit Hilfe der Verbindungsauskunft des RMV. Es wurde jeweils die Fahrzeit der am häufigsten angebotenen Verbindungsvariante ausgewählt. Die Fahrzeiten im MIV wurden mit Hilfe eines internetbasierten Routenplaners ermittelt. Der Routenplaner geht dabei von optimalen Verkehrsbedingungen aus. Insbesondere für Verbindungen in Richtung Verdichtungsraum Frankfurt/Rhein-Main gilt, dass aufgrund der hohen Straßenbe-

lastung die angegebenen Fahrzeiten im Berufsverkehr mit Sicherheit nicht erreicht werden können.
Da die ÖPNV-Reisezeiten wegen der Wahl von Bahnhöfen als Ausgangs- und Endpunkte der Relationen ebenfalls eher als „zu optimistisch" angesehen werden müssen, ergibt sich hier ein gewisser Ausgleich. Trotz dieser leider nicht vermeidbaren methodischen Unzulänglichkeiten erlaubt der Vergleich also dennoch eine grundlegende Bewertung der Verbindungsqualität anhand des Reisezeitverhältnisses. Die Ergebnisse des Vergleichs sind in Tabelle D-3-3 zu sehen und werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt. Eine detaillierte Auflistung ist **➔Anlage D-2.3** zu entnehmen.

	nach Limburg	von Limburg	nach Weilburg	von Weilburg	nach Gießen	von Gießen	nach Frankfurt	von Frankfurt	nach Wiesbaden	von Wiesbaden
Beselich	0,93	1	2,2	1,93	1,77	2,11	1,4	1,47	1,67	1,81
Brechen	0,67	0,88	1,85	1,85	1,39	1,68	0,93	0,91	1,53	1,4
Bad Camberg	1,06	0,86	1,69	1,64	1,43	1,64	0,98	0,85	1,5	1,02
Dornburg	1,26	1,17	3	3,29	1,93	1,86	1,47	1,09	1,33	1,38
Elbtal	1	0,95	4,81	3,74	2,35	1,95	1,68	1,16	1,78	1,67
Elz (Westerwald)	0,73	0,73	2,16	2,08	1,71	1,71	1,42	1,13	1,47	1,51
Hadamar	0,94	0,94	2,95	2,91	1,92	1,92	1,79	1,16	1,43	1,12
Hünfelden	1,38	1,15	1,69	1,44	1,18	1,27	1,57	1,28	1,1	1,17
Limburg a. d. Lahn			1,04	0,93	1,29	1,36	1,11	0,94	1,26	1,32
Löhnberg	1,48	1,67	1	1	0,94	0,92	2,19	1,69	1,66	1,79
Mengers-kirchen	1,88[1]	1,66[1]	2,12	1,94	1,84	1,72	1,95[1]	1,79[1]	1,99[1]	1,54[1]
Merenberg	1,36	1,35	1,75	1,1	2,19	1,4	1,97	2,01	1,87	1,85
Runkel	1,2	1,36	1,39	1,42	1,22	1,25	1,48	1,03	1,39	1,25
Selters (Taunus)	0,73	0,73	1,96	1,96	1,43	1,75	1,13	0,78	1,38	1,33
Villmar	0,74	1	0,95	1	1,04	0,98	1,69	1	1,46	1,56
Waldbrunn (Westerwald)	2,29[2]	2,60[2]	5,47	4,55	2,77	2,2	2,26	1,61	2,17	2
Weilburg	0,93	1,04			0,97	0,93	1,61	1,74	1,65	1,75
Weilmünster	1,31	1,18	1,44	1,35	1,9	1,78	1,91	1,77	2,8	2,27
Weinbach	1,6	1,53	2,78	2,1	1,58	1,38	1,61	1,85	2,05	2,05

Faktor <1,5	Faktor 1,5-2,0	Faktor >2

Anmerkungen:

[1]= Reisezeitverhältnis ändert sich mit Fahrplan LM-12 (gültig ab 07.07.2025) zugunsten ÖPNV
[2]= Reisezeitverhältnis ändert sich mit Fahrplan LM-13 (gültig ab 07.07.2025) zugunsten ÖPNV

Tabelle D-3-3: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV

- **von/nach Limburg**: Als Bahnknotenpunkt ist Limburg von fast allen Gemeinden ohne bzw. nur mit geringen Reisezeitverlusten gegenüber dem ÖPNV zu erreichen. Auf einigen Relationen ist die ÖPNV-Verbindung sogar schneller als der MIV. Das Reisezeitverhältnis 1,5 wird überschritten in Löhnberg (nur von Limburg), Mengerskirchen[27] und Weinbach. Deutliche Defizite beim Reisezeitverhältnis weist Waldbrunn auf, das über keine Schienenverbindung verfügt[28].
- **von/nach Weilburg**: Von Orten an der Lahntalbahn ist Weilburg gut zu erreichen. Von Brechen, Bad Camberg, Hünfelden und Selters wird wegen der Umsteigezeiten in Limburg das Reisezeitverhältnis von 1,5 überschritten. Deutliche Defizite beim Reisezeitverhältnis gibt es auf den Relationen von Beselich, Dornburg, Elbtal, Elz (Westerwald), Hadamar, Mengerskirchen, Waldbrunn und Weinbach.
- **von/nach Gießen**: Über die Lahntalbahn ist Gießen gut erreichbar. Bei Verbindungen von Brechen, Bad Camberg, Selters und Weinbach wird der Reisezeitfaktor von 1,5 aufgrund unterschiedlicher Umsteigezeiten nur in einer Richtung überschritten. Deutliche Überschreitungen des Reisezeitfaktors 1,5 gibt es aus den Gemeinden Beselich, Dornburg, Elbtal, Elz (Westerwald), Hadamar, Mengerskirchen, Merenberg, Waldbrunn (Westerwald) und Weilmünster.
- **von/nach Frankfurt am Main**: Von Orten an der Main-Lahn-Bahn ist Frankfurt mit der Bahn genauso schnell oder sogar schneller zu erreichen als mit dem Pkw. Mit Umstieg wird der Reisezeitfaktor von 1,5 noch eingehalten von Beselich, Dornburg und Elz (Westerwald). Nur in der Hinrichtung wird der Reisezeitfaktor 1,5 auf Relationen von Elbtal, Hadamar, Hünfelden und Villmar überschritten. Mehr als die 1,5-fache Reisezeit des Pkw braucht man von Löhnberg, Mengerskirchen[29], Merenberg, Waldbrunn (Westerwald), Weilburg, Weilmünster und Weinbach.
- **von/nach Wiesbaden**: Durch eine direkte Expressbus- Verbindung ist der Reisezeitfaktor von Hünfelden mit 1,17 als günstig zu bewerten. Durchgehende Züge von Limburg nach Wiesbaden verkehren nur zu bestimmten Zeiten. Daher bestehen wegen Umsteigezeiten zwischen Hin- und Rückrichtung teilweise große Unterschiede bei den Reisezeiten. Ein Reisezeitfaktor unter 1,5 wird erreicht aus Dornburg, Hadamar, Limburg, Runkel und Selters. Jeweils in einer Fahrtrichtung überschritten wird er in Brechen, Bad Camberg, Elz (Westerwald) und Villmar. In beiden Richtungen zwischen 1,5 bis >2 liegt der Reisezeitfaktor in Beselich, Elbtal, Löhnberg,

[27] Reisezeitverhältnis ändert sich durch neuen Fahrplan Linie LM-12 (gültig ab 07.07.2025) zwischen Mengerskirchen und Limburg zugunsten des ÖPNV.

[28] Reisezeitverhältnis ändert sich durch neuen Fahrplan Linie LM-13 (gültig ab 07.07.2025) zwischen Waldbrunn und Limburg zugunsten des ÖPNV.

[29] Reisezeitverhältnis ändert sich durch neuen Fahrplan Linie LM-12 (gültig ab 07.07.2025) zwischen Mengerskirchen und Frankfurt zugunsten des ÖPNV.

Mengerskirchen[30], Merenberg und Weilburg. Deutliche Überschreitungen gibt es von Waldbrunn (Westerwald), Weilmünster und Weinbach.

Die Auswertung zeigt, dass es in den Einzugsbereichen der Bahnstrecken viele Relationen gibt, bei denen der ÖPNV genauso schnell oder sogar schneller als das Auto ist. Von Orten ohne Bahnanschluss betragen die Reisezeiten dagegen aufgrund von (mehrfachen) Umstiegen teilweise bis zum fünffachen der Autofahrt und sind somit – trotz attraktiver Tarifangebote – nicht konkurrenzfähig.

D-3.5 Anbindung ICE Bahnhof Limburg Süd

Ergänzend zur Mängelanalyse wurde eine Fahrgastzählung und -befragung zur Ermittlung der Frequentierung des ICE-Bahnhofs Limburg Süd als einzigem Halt des Schienen-Fernverkehrs im Landkreis durchgeführt. An zwei Tagen im Oktober 2022 wurden dafür rund 700 am ICE-Bahnhof ein- und aussteigende Fahrgäste nach Herkunftsort, Verkehrsmittelwahl, Fahrtzweck und bezüglich einer Einschätzung, wie oft sie die Verbindung nutzen, befragt. Die Ergebnisse der Befragung (siehe ➔**Anlage D-5**) zeigen, dass das Fahrgastpotential den Aufwand für zusätzliche Busverkehre derzeit nicht rechtfertigt.

D-4 Parallelverkehre

Um Finanzmittel effizient einzusetzen und einer Verkehrsmittelkonkurrenz innerhalb des Systems ÖPNV vorzubeugen, wurde geprüft, ob Parallelverkehre zwischen bestehenden bzw. geplanten Linien auftreten. Die (rechtliche) Definition von Parallelverkehren ist in Kapitel A-2.2.1.5 beschriebenen. Aufbauend auf dieser Definition wurde die Identifikation von Parallelverkehren wie folgt vorgenommen:

- Als entscheidendes „Tatbestandsmerkmal“, welches Parallelverkehre erfüllen müssen, sind identische Quell- Ziel- Relationen anzusehen. In einem ersten Schritt wurden daher Relationen, die von mehreren Linien bedient werden, identifiziert.
- Bei Verbindungen mit identischer Quell- Ziel- Relation ist zwischen ergänzenden und konkurrierenden Verkehrsangeboten zu unterscheiden. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Bedienung der Unterwegshalte. Hier war zu prüfen, in welchem Maße dieselben Haltestellen bedient werden bzw. sich die Einzugsbereiche der jeweils bedienten Haltestellen überschneiden. Je geringer die Nachfrageüberlappung (d. h. je größer der nur durch eines der parallel verlaufenden Angebote erschlossene Bereich), desto eher ist von einem ergänzenden und nicht hingegen von einem konkurrierenden Angebot zu sprechen.
- Bei den Angeboten, die aufgrund einer sich überlagernden räumlichen Er-

[30] Reisezeitverhältnis ändert sich durch neuen Fahrplan Linie LM-12 (gültig ab 07.07.2025) zwischen Mengerskirchen und Wiesbaden zugunsten des ÖPNV.

schließung als konkurrierende Angebote anzusehen sind, war weiter zu prüfen, inwieweit die Fahrplanlagen sowie die Reisezeiten übereinstimmen.

- Als letzter Punkt hatte eine Prüfung zu erfolgen, ob es sich auch in funktionaler Sicht um ein konkurrierendes Angebot handelt. Eine parallele Bedienung in gleichen Zeitlagen kann dann vertretbar sein, wenn die parallel verkehrenden Linien unterschiedliche Funktionen erfüllen – wenn z. B. die eine Linie überwiegend der Beförderung von Schülern dient, während die andere Linie eine Direktverbindung in das nächste Mittel- bzw. Oberzentrum oder eine Verknüpfung mit dem SPNV sicherstellt.

Es war also zu prüfen, ob es sich bei einem parallelen Verkehr um ein aus räumlicher, zeitlicher und funktionaler Sicht konkurrierendes oder sich ergänzendes Angebot handelt.

Das Ergebnis der Untersuchung ist in **➔Anlage D-3** aufgeführt. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass auf bestimmten Verbindungen abschnittsweise zeitparallele Fahrten auftreten. Diese sind aber damit begründet, dass

- Linien unterschiedliche verkehrliche Funktionen erfüllen. Bei paralleler Bedienung von Bus und Bahn (z. B. in Flusstälern, wo Straße und Schiene aus Platzgründen oft dicht beieinanderliegen) übernimmt der Bus mit einer Route durch die Ortskerne und zu bahnhofsfernen Gebieten die Feinerschließung und Zubringerfunktion zur Bahn. Als schnellere Verbindung zu den Mittel- und Oberzentren erfüllt die Bahn eine übergeordnete Verkehrsfunktion.
- im Schülerverkehr die Kapazitäten der Fahrzeuge voll ausgenutzt werden und Umsteigevorgänge vermieden werden sollen.
- mehrere Linien aus verschiedenen Richtungen einen gemeinsamen Knoten- oder Endpunkt haben und im Zulauf denselben Streckenabschnitt nutzen. Ein Umsteigezwang kurz vor dem Knoten oder Zentrum würde die Reisezeit unzumutbar erhöhen.

Für einige Fahrten, auf die diese Begründungen nicht in vollen Umfang zutreffen, wird im Rahmen der Überplanung vor der nächsten Ausschreibung geprüft, ob eine Änderung der Zeitlage bzw. Route sinnvoll ist.

D-5 ANBINDUNGEN IM SCHULVERKEHR

Die Einhaltung der in Kapitel C-4.3 aufgeführten Anforderungen an die Reisezeiten im Schulverkehr stellt die ÖPNV- Planung besonders in den Morgenstunden vor Herausforderungen der Umlauf- und Personalplanung. In diesem Kapitel wird die hohe Qualität des Schulverkehrs im Landkreis deutlich. Auch bei den größeren Einzugsgebieten der weiterführenden Schulen befinden sich die Reisezeiten zum überwiegenden Anteil innerhalb der Anforderungen. Die teilweise komplexen Erschließungen der Schulstandorte wurden mittels einer detaillierten Auswertung der Bus- und Zugverbindungen zwischen den Schulstandorten und den Wohnorten der Schüler überprüft. Grundlage dieser GIS-basierten Methodik ist die Verschneidung von Fahrplaninformationen mit Geodaten, also von zeitlichen Informationen mit räumlichen Daten. Während sich die Fahrpläne auf die für den Schülerverkehr relevanten Linien beziehen, repräsentieren die Geodaten das Einzugsgebiet der einzelnen Schulen. Diese Mischung aus unterschiedlichen Fahrplänen und Einzugsgebieten wird dann gefiltert bzw. bildlich gesprochen ausgesiebt. Das Aussieben bzw. Filtern geschieht nach den spezifischen Vorgaben der einzuhaltenden Reisezeiten. Dabei wird zur besseren Darstellung möglicher Mängel die Reisezeitüberschreitung in zwei Stufen ausgewertet und in Tabelle D-5-1 dargestellt: Gelb sind die Wohnorte markiert, deren Reisezeit zur entsprechenden Schule bis 85 Minuten dauert und rot diejenigen, die längere Reisezeiten (über 85 Minuten) erfordern.

Der Übersicht halber werden in der Tabelle bewusst nur diejenigen Relationen dargestellt, deren Reisezeit die Anforderungen überschreiten.

Für eine Gesamtdarstellung aller Wohnorte, von denen die meisten zur angegebenen Schulbeginn- bzw. -schlussstunde innerhalb einer Reisezeit von bis zu 60 Minuten erreichbar sind, wurde anstatt einer tabellarischen Darstellung die Kartenabbildung gewählt **(➔ Anlage D-4).**

Bei folgenden Schulen sollte der Schülerverkehr aus einzelnen Gemeinden im Auge behalten werden – in Abhängigkeit davon, ob die Reisezeiten deutlich oder nur knapp über den Grenzwerten liegen:

- **Fürst-Johann-Ludwig-Schule Hadamar**: Die Reisezeit aus Dornburg Wilsenroth hat mit 67 Minuten den höchsten Wert, liegt aber weit unter der kritischen Reisezeit von 85 Minuten.
- **Johann-Christian-Senckenberg-Schule Runkel und Vilmar**: Die Reisezeit aus Hadamar Oberzeuzheim zur 1. Stunde überschreitet die kritische Reisezeit von 85 Minuten.
- **Gymnasium Philippinum Weilburg**: Die Reisezeit aus Weilmünster Wolfenhausen zur 6. Stunde hat mit 80 Minuten den höchsten Wert, überschreitet aber nicht die kritische Reisezeit von 85 Minuten.
- **Tilemannschule Limburg**: Die Reisezeiten aus Beselich Heckholzhausen und aus Hünfelden Ohren zur 6. Stunde überschreiten die kritische Reisezeit von 85 Minuten.

- **Taunuschule Bad Camberg**: Die Reisezeit aus Selters Haintchen hat mit 62 Minuten den höchsten Wert, liegt aber weit unter der kritischen Reisezeit von 85 Minuten.

Schule	Wohnort Schüler/ -innen		1.Stunde	6.Stunde
	Gemeinde	Ortsteil		
Fürst-Johann-Ludwig Schule Hadamar	Dornburg	Wilsenroth	**01:07**	
	Waldbrunn	Fussingen	**01:00**	
		Lahr	**01:00**	
Heinrich-von-Gagern-Schule Weilburg	Beselich	Schupbach	**01:06**	
	Mengerskirchen	Dillhausen	**01:04**	
		Probach	**01:07**	
		Waldernbach	**01:23**	**01:04**
		Winkels	**01:11**	**01:05**
	Merenberg	Rückershausen	**01:19**	
		Reichenborn	**01:16**	
		Barig-Selben-hausen	**01:09**	
		Merenberg	**01:06**	
		Allendorf	**01:02**	
	Weilmünster	Laubuseschbach	**01:07**	**01:14**
	Weinbach	Blessenbach		**01:08**
		Elkerhausen		**01:04**
Johann-Christian-Senckenberg-Schule Runkel	Hadamar	Oberzeuzheim	**01:28**	
	Waldbrunn	Ellar	**01:15**	
		Hausen	**01:13**	**01:02**
		Lahr	**01:08**	**01:06**
		Hintermeilingen	**01:03**	**01:03**
Johann-Christian-Senckenberg-Schule Vilmar	Hadamar	Oberzeuzheim	**01:28**	
	Waldbrunn	Ellar	**01:15**	
		Hausen	**01:13**	**01:02**
		Lahr	**01:08**	**01:06**
		Hintermeilingen	**01:03**	**01:03**

Schule	Wohnort Schüler/ -innen Gemeinde	Ortsteil	1.Stunde	6.Stunde
Gymnasium Philippinum Weilburg	Beselich	Heckholzhausen	**01:04**	
	Mengerskirchen	Mengerskirchen	**01:07**	**01:11**
		Waldernbach	**01:13**	**01:04**
		Winkels	**01:01**	**01:05**
	Merenberg	Rückershausen	**01:09**	
		Reichenborn	**01:06**	
	Weilmünster	Wolfenhausen	**01:02**	**01:20**
		Langenbach		**01:04**
		Laubuseschbach		**01:14**
		Dietenhausen		**01:10**
	Weinbach	Blessenbach		**01:08**
		Elkerhausen		**01:04**
Taunusschule Bad Camberg	Selters	Haintchen	**01:02**	
Tilemannschule Limburg	Brechen	Werschau	**01:10**	
	Beselich	Heckholzhausen	**01:14**	**01:16**
	Hadamar	Hadamar		**01:07**
		Niederzeuzheim		**01:08**
		Oberzeuzheim		**01:13**
		Steinbach		**01:03**
	Hünfelden	Ohren	**01:20**	**01:35**
		Kirberg	**01:16**	
		Dauborn	**01:10**	**01:25**
		Heringen		**01:05**
		Neesbach	**01:05**	**01:20**
	Vilmar	Aumenau	**01:05**	
		Falkenbach	**01:09**	**01:11**
		Seelbach	**01:05**	**01:07**

Tabelle D-5-1 Reisezeiten über 60 Minuten von Ortsteilen zu weiterführenden Schulen (Stand: 2022)

[Eigene Erhebung]

Für Schüler/innen, die außerhalb dieses Anbindungsbereiches wohnen, stehen näher gelegene Schulen zur Verfügung, sodass sie bei anderer Schulwahl längere Reisezeiten bewusst in Kauf nehmen. Dies gilt auch für weiterführende Schulen, die aufgrund ihrer speziellen Ausrichtungen einen größeren Einzugsbereich haben. Es gibt somit eine Vielzahl von Gründen für längere Reisezeiten. Der Schulverkehr hat wie eingangs erwähnt spezifische Anforderungen, die sich aus verschiedenen Faktoren wie Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen ergeben.

Die längeren Fahrzeiten können durch verschiedene Faktoren gerechtfertigt sein, wie den durch spezielle Ausrichtungen vergrößerten Einzugsbereich, die Verfügbarkeit und der Ausbauzustand der Verkehrsinfrastruktur sowie die Siedlungsstruktur und Einwohnerdichte im Bereich der entsprechenden Altersklassen. Dynamische Elemente wie Verkehrsstaus in Spitzenzeiten kommen erschwerend hinzu. Bei der Planung und Optimierung des Schulverkehrs spielen all diese Gegebenheiten zusammen. Die Schulen und die Verkehrsbetriebe sind daher nicht die einzigen Akteure des Schulverkehrs.

D-6 ANBINDUNG BENACHBARTER KREISE

In die **Landkreise Lahn-Dill-Kreis, Hochtaunuskreis und den Rheingau-Taunus-Kreis** bestehen gute Verbindungen, da das lokale Angebot durch landkreisübergreifende regionale Bahn- und Buslinien unter der Regie des RMV ergänzt wird.

In den rheinland-pfälzischen **Rhein-Lahn-Kreis** verkehren 8 Buslinien und die Lahntalbahn (siehe Tabelle B-7-4).

Der ebenfalls in Rheinland-Pfalz gelegene **Westerwaldkreis** ist über die Bahnlinien RB90 und RB29 mit dem Landkreis Limburg-Weilburg verbunden. Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 wurde das Fahrtenangebot auf der Buslinie LM-15 zwischen Limburg und Rennerod ausgeweitet (Mo.- Fr. 10 Fahrtenpaare, Sa. 6 Fahrtenpaare, So. 3 Fahrtenpaare). Weitere Nachtbusse fahren nach Montabaur und Westerburg. Zudem gibt es die RMV- Linien nach Hundsangen und Salz und Buslinien des VRM nach Limburg (450).

Aufgrund unterschiedlicher Taktschemata beim für die Verkehre nach Rheinland-Pfalz verantwortlichen **Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)** und der VLDW bzw. im RMV ist eine zeitliche Verknüpfung von Buslinien beider Netze erschwert bzw. nicht möglich.

Das Deutschlandticket erleichtert die verbundübergreifende Nutzung von Verkehren zwischen dem RMV und dem VRM. Es fehlen aber Übergangs-Tarifangebote für Gelegenheitsfahrgäste. Aus dem VRM- Gebiet können nur Fahrkarten bis Limburg gelöst werden, die auf den VRM- Buslinien auf dieser Relation gelten. Im RMV-Angebot gibt es nur Fahrkarten bis zur Tarifgrenze am Bahnhof Diez Ost. Auf den RMV- und VLDW- Buslinien (LM-11, 281 und LM-15) sind aber VRM-Fahrscheine erhältlich, so dass der Umstieg zu VRM-Buslinien – z.B. am Knoten in Rennerod – vereinfacht ist.

Neben der tariflichen Problematik fehlt es auch an der Kommunikation des vorhandenen Angebots in die rheinland-pfälzischen Nachbarkreise. Diese werden in den Liniennetzplänen nur unvollständig dargestellt. Mit Aufgabe des lokalen Fahrplanbuchs (RMV-Ausgabe 13) sind auch die betreffenden Fahrpläne nur noch über den VRM verfügbar.

Der Laufweg und die Fahrzeiten der Schienen- Linie RB90 sind in den RMV-Fahrplanmedien (PDF-Fahrplan auf RMV-Webseite) nur zwischen Limburg und Westerburg angegeben, obwohl auf dem weiteren Laufweg bis Siegen noch weitere Haltestellen innerhalb einer Fahrtzeit von einer Stunde erreichbar sind.

D-7 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Limburg-Weilburg ist sehr heterogen. Die Haltestellen unterscheiden sich daher stark im Ausbauzustand. Das Spektrum reicht dabei von außerorts gelegenen Haltestellen, die nur aus einem Haltestellenschild am Straßenrand bestehen, bis zur barrierefrei ausgebauten Haltestelle mit transparentem Fahrgastunterstand. Aufgrund der hohen Anzahl der Haltestellen im Landkreis können Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen nur exemplarisch aufgeführt werden. Dabei kann es vorkommen, dass auf beispielhaft gezeigte Haltestellen mehrere Schwachstellen zutreffen.

D-7.1 Eingeschränkte Flächenverhältnisse

D-7.1.1 Schmale Gehwegbreiten

Gehwegbreiten im Bereich der Haltestelle und ihrer Zuwegung, die unter der Mindestbreite von 2,50 m und teilweise deutlich unter 1,50 m liegen, sind die am häufigsten vorkommende Schwachstelle.

Eine Unterschreitung der Mindestgehwegbreite bedeutet nicht nur eine Gefährdung der Fahrgäste beim Weg zur und von der Haltestelle, da der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn nicht eingehalten werden kann bzw. mit Kinderwagen oder Rollstuhl auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Auch die Aufenthaltsqualität beim Warten auf den Bus und der Ein- und Aussteigevorgang mit Kinderwagen oder Rollstuhl sind eingeschränkt. Fehlt der Raum für das Ausklappen der Rampe und das Manövrieren (vgl. Kapitel C-6.1.2) ist ein Ein-bzw. Ausstieg mit Rollstuhl nicht sicher möglich.

Beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind daher die erforderlichen Mindestbreiten für den Einsatz von Rollstuhlrampen zu beachten, damit die Funktionalität der Haltestelle gewährleistet ist und neue Mängel (vgl. Kapitel D-7.7) vermieden werden.



Abbildung D-7-1: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Gehwegbreite

[Fotos: VLDW/HMS 2015]

D-7.1.2 Haltestellen in Kurven und an Einmündungen

Haltestellen, die in Kurven oder direkt vor Einmündungen liegen, lassen sich nicht so anfahren, dass sowohl die vordere als auch die hintere Tür ohne großen Spalt am Bordstein stehen. Zudem kann die Verkehrssicherheit gefährdet werden, wenn haltende Busse vor Einmündungen zum Sichthindernis werden. Aus diesen Gründen sind Haltestellen in Kurvenlagen und direkt vor Einmündungen beim barrierefreien Ausbau an geeignetere Positionen zu verlegen.



Abbildung D-7-2: Beispiele für Haltestellen an Kurven und Einmündungen

[Fotos: VLDW/HMS 2015]

D-7.1.3 PARKPLÄTZE UND EINFAHRTEN IM HALTESTELLENBEREICH

Das Haltestellenschild kennzeichnet nicht nur die Ein- und Ausstiegsstelle für Busse. Damit Busse die Haltestelle direkt anfahren können beinhaltet es als Verkehrszeichen 224 gleichzeitig ein Parkverbot 15 m vor und 15 m hinter dem Schild. Wird wie in den Beispielen (Abbildung D-7-3) innerhalb des Haltestellenbereichs bzw. dem An- und Abfahrtsbereich geparkt, kann die Haltestelle nicht richtig angefahren werden. Es besteht zudem die Gefahr, dass sich parkende Autos im Bereich der Türen befinden. Daher sind im Haltestellenbereich 30 Meter (12 m bis 19 m Buslänge plus 5 m bis 9 m Länge für An- und Abfahrt des Busses an den Bordstein) von parkenden Autos freizuhalten.

Problematisch sind auch abgesenkte Einfahrten im Haltestellenbereich, die einen barrierefreien Ausbau in voller Länge behindern und den Wartebereich für Fahrgäste beschränken.



Abbildung D-7-3: Parkplätze im unmittelbaren Haltestellenbereich behindern die Anfahrt der Haltestelle und den Ein- und Ausstiegsvorgang

[Fotos: VLDW/HMS 2015]



Abbildung D-7-4: Haltestellenbereich mit eingeschränkter Länge und Breite sowie niedrigem Bord

[Foto: VLDW/HMS 2015]

D-7.2 KEINE ODER NIEDRIGE BORDSTEINHÖHE

Der Höhenunterschied zwischen Haltestellenbereich und Fahrzeugboden bestimmt die Einstiegssituation. Zudem grenzen Bordsteine den Haltestellenbereich von der Fahrbahn ab und dienen dem Fahrpersonal der Orientierung für die spaltarme Anfahrt an die Haltestelle.



Abbildung D-7-5: Haltestellen ohne Bordstein

[Fotos: VLDW/HMS 2015]

D-7.3 EINGESCHRÄNKTE FUNKTIONALITÄT



Abbildung D-7-6: Weilburg ZOB – Busse fahren Bussteigkante wegen fehlenden Sicherheitsabstands zu den Bussteigdächern nicht an, Fahrgäste müssen vom Straßenniveau einsteigen

[Foto: IGDB]

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben.
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht.
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind bezüglich der Sicherheit und Barrierefreiheit mangelhaft, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen, Unterführungen (Fußgängertunnel) zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernissen werden.
- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsortes befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.

D-7.4 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten häufig bei Haltestellenpositionen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Mast mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (vgl. Abbildung D-7-7)

In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungsanlagen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette, und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen" Haltestellen angebunden, vor allem im schulbezogenen Linienverkehr, sodass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering (unter fünf Fahrgästen pro Tag und Fahrtrichtung), weshalb ein vollwertiger Ausbau von den Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.



Abbildung D-7-7: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen

[Fotos: VLDW/HMS 2015]

D-7.5 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- zu schmale Aufenthaltsflächen aufweisen und Fahrgäste daher dicht am fließenden Verkehr warten müssen (vgl. Kapitel D-7.1.1),
- Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz (vor Regen, aber auch vor starker Sonneneinstrahlung) fehlen oder sich nicht in einem gepflegten und zeitgemäßen Zustand befinden,
- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen.

D-7.6 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird (vgl. Kap.C-4.1). Auf der infrastrukturellen Seite gehören dazu Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen). Demzufolge stellen Haltestellen ohne niederflurgerechte Hochborde[31] und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) eine Systemschwachstelle dar.[32]



Abbildung D-7-8: Fehlende Barrierefreiheit aufgrund niedriger Bordsteine, schmaler Gehwegbreiten und/ oder Defizite bei der spaltarmen Anfahrbarkeit.

[Fotos: VLDW/HMS 2015 oben, IGDB unten]

---

31 Hochborde sollen i. d. R. eine Höhe von 22 cm aufweisen. Bei nicht richtliniengerecht angelegten Busbuchten müssen zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens" der Haltestellenbereiche und zur Vermeidung von Schäden an den Fahrzeugen die Hochborde mit Höhen unter 21 cm eingebaut werden. Dann können die Hochborde aber ihre zugedachte Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen. Als Kompromiss bietet sich der Bau einer „differenzierten" Haltestelle an. Bei dieser Anordnung ist im Anfahrtsbereich eine niedrigere Bordhöhe angeordnet, die ein „Überstreichen" des Fahrzeuges ohne Schäden ermöglicht. Der erhöhte Bereich fängt erst im Bereich an, wo die der Bus mit seiner ersten und zweite Tür zu stehen kommt.

32 Ausnahmen sind Haltestellen, die nur im RufBus- Verkehr oder vereinzelt im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden.

Ein wichtiger Aspekt ist auch die Zugänglichkeit der Haltestelle. Nur wenn die Gehwege zur Haltestelle eine ausreichende Breite[33] (vgl. Kapitel D-7.1.1) haben und sichere/ barrierefreie Querungsmöglichkeiten bestehen, ist eine Haltestelle gefahrlos erreichbar. Hier bestehen bei vielen Haltestellen zusätzliche Defizite.

Im Rahmen der Erstellung eines Haltestellenkatasters (siehe **➔Anlage B-4**) wurde der Status quo des Ausbauzustands der Haltestellen erfasst.

Stadt/Gemeinde	Positionen gesamt	davon barriere-frei	barriere-freie Positio-nen (in %)
Beselich	26	16	62 %
Brechen	15	5	33 %
Bad Camberg	79	7	9 %
Dornburg	35	2	6 %
Elbtal	13	6	46 %
Elz (Westerwald)	22	4	18 %
Hadamar	49	16	33 %
Hünfelden	35	11	31 %
Limburg a. d. Lahn	208	56	27 %
Löhnberg	26	15	58 %
Mengerskirchen, Marktflecken	34	7	21 %
Merenberg, Marktflecken	21	2	10 %
Runkel	54	7	13 %
Selters (Taunus)	40	1	3 %
Villmar, Marktflecken	51	6	12 %
Waldbrunn (Westerwald)	23	4	17 %
Weilburg	125	36	29 %
Weilmünster, Marktflecken	74	20	27 %
Weinbach	37	0	0 %
Gesamt	967	221	23 %

Tabelle D-7-1: Anzahl Haltestellenpositionen auf der jeweiligen Stadt-/Gemeindefläche und Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen (Stand: April 2024)

[33] Gemäß RASt liegt die absolute Mindestbreite für Seitenraum- Gehwege bei 2,50 Metern. Bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen ist als Ausnahme eine Mindestbreite von 1,50 m zulässig.

Daraus ergaben sich die in Tabelle D-7-1 aufgeführten Anzahlen von Haltestellenpositionen (Anzahl Haltestellenmasten) pro Stadt- bzw. Gemeindegebiet. Diese Auflistung berücksichtigt nicht die unterschiedlichen Verantwortlichkeiten für den Haltestellenausbau, die sich nach den zuständigen Straßenbaulastträgern richtet. Für Haltestellen innerorts liegt sie in der Regel bei der jeweiligen Stadt oder Gemeinde. Wegen der hohen Anzahl der Haltestellen kann zudem keine Aussage getroffen werden, ob die als barrierefrei gemeldeten Haltestellen bereits allen Kriterien des Anforderungsprofils entsprechen oder nach mittlerweile veralteten Standards ausgebaut wurden.

Der Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellen variiert je nach Kommune zwischen 0 und 62 %. Betrachtet man den gesamten Landkreis ist etwa jede vierte Haltestellenposition barrierefrei ausgebaut. Vordringliches Ziel muss daher der zügige Ausbau noch nicht barrierefreier Haltestellen sein. Neben Einzelmaßnahmen sind bei allen anfallenden Straßenbaumaßnahmen die Haltestellen in diesem Bereich einzubeziehen, um Synergieeffekte bei Planung und Ausführung zu nutzen.



Abbildung D-7-9: Beispiel für fehlende Koordination von Baumaßnahmen. Während der Fahrbahnbelag 2022 einer Hauptstraße erneuert wurde (Bild links) ist die anliegende Haltestelle auch im Jahr 2025 noch nicht barrierefrei ausgebaut (Fotos: IGDB)

D-7.7 Unzureichender Ausbaustand

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen ist nur dann förderfähig, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Personen ohne fremde Hilfe erreichbar und nutzbar sind. Dafür müssen die in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* niedergelegten Abmessungen für Anlagen des ÖPNV eingehalten werden (vgl. *FGSV* 2006, S. 94 ff.).

Daher ist beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowohl auf die praxisgerechte Anfahrbarkeit der Haltestelle als auch auf ausreichenden Manövrierraum für Nutzer mit Kinderwagen oder im Rollstuhl zu achten. Bei Flächenkonflikten muss ggf. zur Aufweitung des Haltestellenbereichs eine Umverteilung der Verkehrsflächen vorgenommen werden.



Abbildung D-7-10: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit zu geringer (Durchgangs-) breite

[Fotos: VLDW/HMS 2015]

Nachfolgend werden Beispiele für einen unzureichenden Ausbauzustand von Haltestellen aufgeführt, die die Barrierefreiheit einschränken und daher zu vermeiden sind:

- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Hochborde fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RASt 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen.
- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Wartehäuschen) deutlich unterschritten. Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen daher nicht mehr gegeben bzw. der Durchgang/ die Durchfahrt ist eingeschränkt oder nicht möglich.
- Die Länge des Hochbordes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (z. B. Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt.
- Bei Haltestellen mit Hochborden in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten zu groß sind.
- Bei Haltestellen mit Hochborden geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die Hochborde nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.
- Haltepositionen mit zu kleinen Warteflächen sind einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen oder für einen intensiven Fahrgastwechsel nicht geeignet.
- Haltestellen wurden zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste.
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass die Funktionalität von barrierefreien Haltestellen auch durch externe Faktoren beeinflusst werden kann:

- Dicht vor oder nach der Haltestelle bzw. auf Gehwegen parkende/ haltende Fahrzeuge,
- Zugeparkte Absenkungen bei Querungen
- Bewegliche Gegenstände, wie Werbeaufsteller, Mülleimer oder Sperrmüll im Bereich der Leitstreifen für Sehbehinderte.

Es ist daher wichtig, ein breites Bewusstsein (u. a. bei den Anliegern, der Stadt und den Verkehrsbetrieben) für den Sinn der Barrierefreiheit und damit auch für den Erhalt der Funktionalität zu schaffen.



Abbildung D-7-11: Ein barrierefreier Ausbau allein gewährt noch nicht die Barrierefreiheit.

[Foto: IGDB]

D-7.8 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegeketten gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG). Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können.

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen;
- Fahrgastinformationen bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese permanent oder temporär für alle Nutzergruppen nicht oder nur schwer erreichbar oder erkennbar sind;
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl, Gehbehinderten und Kindern nicht erkennbar sind, weil sie zu hoch angebracht oder nicht stufenfrei erreichbar sind;
- Sondersituationen nicht oder unzureichend bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Änderungen der Linienführung, Nichtbedienung);
- Vitrinen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.

D-7.8.1 Haltestellenschilder

Die Haltestellen sind mit zeitgemäßen Haltestellenschildern ausgestattet. Die Beschriftung entspricht dem vom RMV vorgegebenen Schema. Bei den Zielangaben der Linien fehlen hingegen Angaben wichtiger Zwischenziele, die Fahrgästen die Orientierung über den Linienweg erleichtern. Vereinzelt fanden sich auch Haltestellenschilder, die nicht das aktuelle Logo der VLDW trugen.

D-7.8.2 Benamung von Haltestellen

Ein Beispiel für Haltestellennamen, deren Eindeutigkeit nicht gegeben ist, findet sich in Runkel Schadeck. Hier gibt es drei räumlich durch deutliche Distanzen getrennte Haltestellen mit Namen Heerstraße, die nur durch Nummernzusätze unterschieden werden. Da die Haltestellen hintereinander angefahren werden, ist die Namensgleichheit für ortsfremde Fahrgäste verwirrend.

D-7.8.3 AUSHANGFAHRPLÄNE

Im Landkreis Limburg-Weilburg werden haltestellenbezogene Aushangfahrpläne (Typ ZOB ländlicher Raum) nach RMV- Gestaltungsrichtlinien, auf denen die Abfahrten mehrerer Linien von der Haltestelle aufgeführt sind, verwendet. Diese umfassen nur Linien innerhalb der VLDW. Fahrpläne einbrechender Linien anderer Aufgabenträger sind darauf nicht berücksichtigt. Dadurch hängen zusätzliche Fahrpläne an den betroffenen Haltestellen, für die teilweise die Fahrplankästen nicht ausreichen bzw. deren Hängung nicht koordiniert ist.

Weitere Informationen, wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen, werden, soweit Platz vorhanden ist, ausgehängt.

Im Falle von Abweichungen im Betrieb (Umleitungen aufgrund von Baustellen oder Veranstaltungen) erfolgt die Erstellung der Fahrgastinformationen durch die VLDW und ist durch die Verkehrsunternehmen auszuhängen.

D-7.8.4 DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION

Tafeln zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI), welche die nächsten Busabfahrten in Echtzeit anzeigen, gibt es derzeit nur in der Stadt Limburg (siehe Tabelle B-7-8).

An wichtigen Umsteigepunkten außerhalb der Stadt Limburg sind derzeit keine DFI- Anzeigetafeln vorhanden.

Verbesserungsbedarf gibt es bei der Lieferung und Weiterverarbeitung der im VLDW- Gebiet erfassten Echtzeitdaten an den RMV, damit sich Fahrgäste über die Online- Auskunft und RMV-App über die aktuelle Situation (insbesondere im Fall von Fahrtausfällen) informieren können.



Abbildung D-7-12:Unauffällige Information über baustellenbedingte Haltestellenverlegung

[Foto: IGDB]



Abbildung D-7-13: Fahrplanaushang am Haltestellenmast statt wettergeschützt in Wartehalle

[Foto: IGDB]



Abbildung D-7-14: Einzelne Abfahrt auf separatem Abfahrtsplan

[Foto: IGDB]



Abbildung D-7-15: Fahrplankasten durch Gebüsch und eingeschränkten Haltestellenbereich schlecht zugänglich

[Foto: VLDW/HMS 2015]





Abbildung D-7-16: Im Bereich von einbrechenden Linien, wie in Bad Camberg, kann es zu einem unkoordinierten Fahrplanaushang verschiedener Aufgabenträger kommen.

[Foto: IGDB, 2025]

D-8 Typische Schwachstellen bei Bahnhöfen und Haltepunkten des Bahnverkehrs

Als Zugangspunkt und Schnittstelle zum Schienen-Personen-Nahverkehr haben Bahnhöfe und Haltepunkte eine besondere Bedeutung für das ÖPNV- Netz. Die Verantwortung für den Schienennahverkehr liegt beim Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), der die Leistungen bei Verkehrsunternehmen beauftragt. Auch wenn somit die Themen Bahnhöfe und Haltepunkte in die Zuständigkeit des RMV fallen und im Regionalen Nahverkehrsplan behandelt werden, wird hier nachrichtlich auf typische Schwachstellen bei den Bahnstationen hingewiesen.

D-8.1 Bahnsteighöhen und barrierefreier Ein- und Ausstieg

Zu einer barrierefreien Reisekette gehören Bahnhöfe und Haltepunkte, deren Bahnsteige auch mit Rollstuhl und Kinderwagen zugänglich sind und die von der Bahnsteighöhe zu den Einstiegsverhältnissen der eingesetzten Fahrzeuge passen. Dabei unterliegen Eisenbahnen nicht dem Personenbeförderungsgesetz und den darin enthaltenen Zielvorgaben zur Barrierefreiheit. Für Eisenbahnen gilt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Technische Spezifikation für Interoperabilität (TSI-PRM). Ziel ist aber auch im Schienenverkehr einen möglichst stufenfreien Einstieg zwischen Bahnsteigkante und Zug zu erreichen.

Probleme ergeben sich sowohl aus den unterschiedlichen Bahnsteighöhen an einer Strecke (vgl. Abbildung B-7-18) als auch aus verschiedenen Einstiegshöhen beim Einsatz unterschiedlicher Fahrzeugtypen auf einer Strecke (vgl. Tabelle B-7-1).

Am Beispiel der Lahntalbahn zwischen Limburg und Gießen ist diese Problematik gut sichtbar. An der Strecke gibt es Bahnsteige mit einer Höhe unter/ gleich 38 cm, aber auch mit 55 cm und 76 cm. Ein Einsatz von Fahrzeugen mit passender Einstiegshöhe wird dadurch unmöglich gemacht. Um sowohl Bahnsteige mit niedrigen als auch mit hohem Bahnsteig anfahren zu können und dabei die Technische Spezifikation für Interoperabilität (TSI-PRM) einzuhalten, liegt die Fußbodenhöhe der auf der Lahntalbahn eingesetzten Fahrzeuge bei ca. 58 cm und ist somit eigentlich auf 55 cm hohe Bahnsteige ausgerichtet.

Für Menschen im Rollstuhl ist der Einstieg nur durch angelegte Rampen überwindbar, die vom Bahnpersonal zu bedienen sind. Voraussetzung dafür ist, dass die Neigung der Rampe nicht 10,2° (18 %) übersteigt. Auch für Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck ist der Einstieg durch die Höhenunterschiede beschwerlich bzw. sie sind auf Hilfe anderer Fahrgäste angewiesen.

Gemäß TSI-PRM darf von 55 und 78 cm hohen Bahnsteigen die erste Stufe einen Höhenunterschied vom Bahnsteig bis zu maximal 23 cm aufwärts ins Fahrzeug sowie bis zu 16 cm vom Bahnsteig abwärts in Fahrzeug nicht überschreiten.

Ursprünglich war für die Lahntalbahn und die Unterwesterwaldbahn eine Vereinheitlichung auf eine Bahnsteighöhe von 55 cm geplant. Das Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Januar 2017 aber für deutsche Bahnhöfe die Realisierung einer Zielhöhe von 76 cm über Schienenoberkante vorgegeben, was die Einbindung (u. a. wegen längerer Rampen und Höhenunterschieden zum gewachsenen Umfeld) erschwert. Nach Protesten einiger Bundesländer lässt die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn, mittlerweile einige Ausnahmen zu. So sind beispielsweise 55 cm Bahnsteige als Zwischenstufe bis zum Ausbau auf 76 cm Bahnsteighöhe zugelassen, wenn noch mindestens 20 Jahre Fahrzeuge mit 55 cm Einstiegen verwendet werden. Im regionalen Nahverkehrsplan beschreibt der RMV den Ausbaubedarf für die Bahnhöfe und Haltestellen im Verbundgebiet und nimmt eine Priorisierung vor.



Abbildung D-8-1: Bahnhof Hadamar mit aufgeschottertem Mittelbahnsteig (<38cm), während an Gleis 1 ein hoher Bahnsteig kaum genutzt wird.

[Foto: IGDB]



Abbildung D-8-2: Provisorische Bahnsteigerhöhung im Bahnhof Bad Camberg.

[Foto: IGDB]



Abbildung D-8-3: Einstiegsituation an einem 38 cm Bahnsteig in einen Zug mit 58 cm Bodenhöhe. (Gleis 8 in Limburg)

[Foto: IGDB]



Abbildung D-8-4: Weilburg gehört zu den wenigen Stationen der Lahntalbahn, die mit 76 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet sind, die derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind aber für 55 cm Bahnsteige optimiert.

[Foto: IGDB]

Neben den Bahnsteighöhen sind aber auch die Bahnsteigbreiten ein Problem für die Barrierefreiheit bzw. den barrierefreien Ausbau. An mehreren Bahnhöfen ist nur der Hausbahnsteig (also der am Bahnhofsgebäude liegende Bahnsteig) voll ausgebaut. Der Bahnsteig des Gleises 2 ist dagegen aufgrund der Platzverhältnisse und dem Lichtraumprofil der Züge niedrig und schmal. Dieser Bahnsteig darf daher von Fahrgästen erst nach Einfahrt des Zuges betreten werden. Der barrierefreie Umbau derartiger Bahnhöfe ist also mit einer grundsätzlichen Umgestaltung des Umfeldes bzw. mit einer Verlegung der Station verbunden, um Platz für ausreichend breite Bahnsteige und die damit verbundene Zuwegung und Gleisquerung zu schaffen.

D-8.2 Zugänglichkeit und Vorplatz

Bahnstationen und Bahnsteige sollten vom Siedlungskern und den als Umsteigestation dienenden Bushaltestellen gut auffindbar und barrierefrei erreichbar sein.

Ein deutliches Defizit bei der barrierefreien Zugänglichkeit besteht am Bahnhof Oberbrechen. Hier ist das Gleis 2 nur über eine Fußgängerbrücke ohne Aufzug zu erreichen und somit für Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder schweren Gepäck schwer oder gar nicht erreichbar.

Erschwert wird die Zugänglichkeit von Bahnsteigen durch die Schließung und den Verkauf vieler Empfangsgebäude. Statt wie ursprünglich vorgesehen durch das Bahnhofsgebäude den Bahnsteig zu erreichen, sind nun Wege seitlich vom Empfangsgebäude zu nehmen. Der Zugang zum Bahnsteig ist dadurch, wie z. B. in Fürfurt, nicht immer klar ersichtlich und teilweise beengt – insbesondere dann, wenn der Raum von Anliegern oder Dienstfahrzeugen als Parkplatz genutzt wird (siehe Abbildung D-8-5 und Abbildung D-8-6).



Abbildung D-8-5: Bahnhof Runkel mit parkendem Auto im Zugangsbereich zum Gleis, der gleichzeitig Wartebereich bis zur Einfahrt des Zuges ist.

[Foto: IGDB]



Abbildung D-8-6: Parkende Dienstfahrzeuge der DB im Eingangsbereich des Limburger Bahnhofs.

[Foto: IGDB]

D-8.3 Wetterschutz und Mobiliar

Nachdem die Empfangsgebäude als geschützter Wartebereich an den meisten Stationen weggefallen sind, beschränkt sich der Wetterschutz überwiegend auf kleine Wartehäuschen aus Stahl-Glas- oder Betonkonstruktionen. Ein Schutz vor Regen, aber, angesichts von heißeren Sommern, auch vor starker Sonneneinstrahlung ist dadurch nur bedingt und für wenige Fahrgäste gegeben. Auch Sitzgelegenheiten sind meist nur für wenige Personen vorhanden. Bei Stationen, an denen der Bahnsteig erst nach Ankunft des Zuges betreten werden kann, fehlen Aufenthaltsbereiche oder deren Qualität ist eingeschränkt. Insgesamt gesehen beschränkt sich die Ausstattung mit Wetterschutz und Mobiliar meist auf Minimalstandards und zeugt nicht von der Wertschätzung für die Fahrgäste.



Abbildung D-8-7: Dächer schützen nicht nur vor Regen, sondern auch vor starker Sonneneinstrahlung. Ersatzweise haben Fahrgäste am Bahnhof Hadamar unter Bäumen Schatten gefunden.

[Foto: IGDB]



Abbildung D-8-8: In Limburg besteht Verwechslungsgefahr durch direkt nebeneinanderhängende Abfahrts- und Ankunftspläne, die sich farblich nicht unterscheiden.

[Foto: IGDB]

D-8.4 Fahrgastinformation

Neben den Fahrplänen gibt es mittlerweile an den meisten Eisenbahnstationen dynamische Fahrgastinformationen in Form von LED- Laufschriften. Über diese als Dynamischer Schriftanzeiger bezeichneten Anzeigen kann über Fahrplanabweichungen und Störungen, aber auch über die nächsten planmäßigen Züge optisch und in Verbindung mit einem Sprachgenerator auch akustisch informiert werden. Auch über Bildschirme im Kopf der RMV-Fahrkartenautomaten wird über die nächsten Abfahrten informiert.

Für Fahrpläne und Informationen stehen an den meisten Stationen Vitrinen zur Verfügung.

D-8.5 Fahrkartenverkauf und Service

Personalbesetzte Fahrkartenverkaufsstellen gibt es in den Bahnhöfen Limburg, Niederbrechen und Weilburg. An den anderen Stationen wird der Fahrkartenverkauf durch RMV-Automaten abgedeckt. Die Standorte der Automaten sind teilweise ungünstig gewählt. Es fehlt überwiegend ein Wetterschutz, so dass sowohl die Fahrgäste als auch die Automaten den Witterungseinflüssen ausgesetzt sind. Besonders ungünstig ist der Standort des Automaten in Elz Süd, der sich mitten auf dem Rampenzugang zum Bahnsteig befindet, was für Fahrgäste mit Gepäck oder Kinderwagen durch die Rampenneigung und die Nähe zur Bahnsteigkante problematisch ist. Bei Umbauten von Stationen bzw. Austausch von Automaten sollte die Standortwahl künftig so geplant werden, dass am Automaten stehende Fahrgäste nicht im Regen stehen müssen und Wege für andere Fahrgäste blockieren.

D-9 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

D-9.1 Fahrradverkehr

Der *Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr (2020)* sieht im gesamten Landkreis eine nicht ausreichende „Verzahnung des ÖPNV mit dem Radverkehr". Bemängelt wird die flächendeckend nicht zufriedenstellende Situation bei den Fahrradabstellanlagen. So fehlten an einigen Bahnhöfen B+R-Anlagen (vgl. Tabelle B-6-2) und bestehende Angebote seien „qualitativ und quantitativ nicht ausreichend". Auch die Mitnahmemöglichkeiten im schienen- und straßengebundenen ÖPNV werden als „nicht ausreichend" bewertet.

Wie im Anforderungsprofil (vgl. Kapitel C-6.2.1) dargelegt, kann das Fahrrad insbesondere dort eine gute Ergänzung zum ÖPNV sein, wo Wohnsiedlungen abseits von Haltestellen liegen oder die Bedienung nur durch wenige Fahrten erfolgt. Mit der Verbreitung von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsantrieb (Pedelecs) erhöht sich die Reichweite und sinkt die Empfindlichkeit für Steigungen auch für Personen ohne sportliche Ambitionen. Gleichzeitig wächst durch die höheren Anschaffungspreise der Pedelecs die Nachfrage nach sicheren Abstellmöglichkeiten (z. B. anmietbaren Fahrradboxen). Hier fehlt es momentan noch an entsprechenden Angeboten.

D-9.2 Fußgängerverkehr

Die Anbindung an das Fußwegenetz und die Aufenthaltsqualität der Haltestelle ist ein wichtiger Aspekt (vgl. Kapitel C-6.2.2). Der *Nahmobilitäts-Check für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr (2020)* sieht bei diesen Punkten deutliche Schwächen. In vielen Ortsdurchfahrten sei der Straßenraum „auf eine flüssige Pkw- Führung ausgelegt". Gehwege wiesen daher „nur das absolute Mindestmaß auf". Es fehle daher an Aufenthaltsqualität und Attraktivität für die Fußgänger.



Abbildung D-9-1: Markierter Parkplatz mitten auf dem Zuweg zur Bushaltestelle (Runkel)



Abbildung D-9-2: Gehwegbreite unterhalb des absoluten Mindestmaßes (Bad Camberg Bahnhofstraße)



Abbildung D-9-3:Eingeschränkte Gehwegbreite durch markierte Parkplätze (Runkel)

Die schmalen Fußwege haben auch Auswirkung auf den Platz, der für Haltestellen eingeräumt wird. Ist hier nicht genügend Fläche vorhanden, kommt es durch Haltestellenmobiliar sowie wartende Fahrgäste zu Konflikten mit dem fließenden Fußgängerverkehr. Verbesserungsbedarf besteht daher insbesondere bei den Gehwegbreiten zur Haltestelle, dem Haltestellenbereich selbst, den Querungsmöglichkeiten und der Ausschilderung (Wegeleitung zu Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen).

D-9.3 AUTOVERKEHR

An vielen Bahnhöfen existieren Park-and-Ride- Plätze, die teilweise gut ausgelastet sind (vgl. Kapitel B-6.5.1). Da P+R- Plätze aufgrund ihres Platzverbrauchs und der Erstellungs- und Betriebskosten pro Stellplatz große Investitionen bedeuten, ist ein Ausbau nur bedingt anzustreben und abhängig vom ÖPNV-Angebot (vgl. Kapitel C-6.2.3). Die Analyse der Mängel und der notwendigen Dimensionierung muss daher die lokalen Gegebenheiten und den tatsächlichen Einzugsbereich berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan können somit keine konkreten Aussagen zu Mängeln bei der Verknüpfung mit dem Autoverkehr getroffen werden. Anhaltspunkte für Mängel gibt der „Maßnahmenplan Park+Ride“ [34], der allerdings schon aus dem Jahr 2014 stammt.

[34] RMV; IVM (o.J.): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main – Maßnahmenplan Park + Ride.

D-10 FAHRZEUGE

Aufgrund der in den vergangenen Ausschreibungen geforderten Mindestanforderungen an die Fahrzeuge entspricht der Standard der Regelfahrzeuge schon heute dem Anforderungsprofil. Das maximale Alter der Busse liegt bei 10 Jahren, da zum Start der Vertragslaufzeit für ein Linienbündel nur Neufahrzeuge zugelassen sind.

D-10.1 TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Gemäß den in den Ausschreibungsunterlagen festgelegten Mindestanforderungen müssen die derzeit eingesetzten Fahrzeuge eine ausreichende Motor- und Getriebeleistung aufweisen sowie bezüglich der Umweltstandards die Euro 6-Norm erfüllen. Zudem müssen die Fahrzeuge eine Klimaanlage haben sowie Einrichtungen zur Videoüberwachung aufweisen. Damit entsprechen die Fahrzeuge den im Anforderungsprofil geforderten Kriterien.

D-10.2 BARRIEREFREIHEIT

Die derzeit im Linienverkehr eingesetzten Regelfahrzeuge sind barrierefrei zugänglich und verfügen über Rampen und eine Sondernutzungsfläche für Rollstühle und Kinderwagen. Gemäß Mindestanforderungen ist zwischen Tür 1 und 2 der Mittelgang stufenlos ausgeführt.

D-10.3 FAHRGASTINFORMATION

Mit Vollmatrixanzeigen zur Anzeige von Liniennummer/Fahrziel an der Front- und Einstiegsseite sowie der Liniennummer am Heck und optischer und akustischer Haltestellenanzeige innen entsprechen die Fahrzeuge dem Anforderungsprofil.

Wichtige Voraussetzung für eine funktionierende Fahrgastinformation in den Fahrzeugen ist die aktuelle Datenversorgung. Seitens der VLDW wird daher die Datengrundlage zeitnah aktualisiert und über Datenschnittstellen an das ITCS-System IVU-Suite sowie die RMV- Fahrplanauskunft weitergegeben. Für die Datenversorgung im Fahrzeug müssen diese Daten vom jeweiligen Verkehrsunternehmen eingepflegt werden, um über die Bordrechner (Fahrscheindrucker) die Anzeigen und Ansagen zu steuern.

Die Fahrgastinformation funktioniert in der Regel zuverlässig. In Einzelfällen kann es aber aufgrund von nicht eingepflegten Änderungen im Datenbestand oder technischen Ausfällen zu Fehlfunktionen kommen. Im Rahmen des Qualitätsmanagements werden solche Mängel von der VLDW mittels Erhebungen erfasst und innerhalb der vertraglichen Regelungen sanktioniert.

D-10.4 ERSCHEINUNGSBILD



Abbildung D-10-1: Mit Ausnahme des RMV- Balkens bestimmt das Verkehrsunternehmen über das äußere Erscheinungsbild der Busse. Lediglich für bestimmte Stadtbusse und die Ausflugsbusse des „Weiltalbus" ist eine Beschriftung vorgegeben. In Abstimmung mit dem Auftraggeber ist Werbung zugelassen (Fotos: VLDW, IGDB).

Derzeit wird in den Ausschreibungen i. d. R. keine einheitliche Farbgebung der Busse gefordert. Die farbliche Gestaltung der Fahrzeugaußenflächen und des Innenraums sollte lediglich so gestaltet sein, dass sich sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können. Die Busse fahren in von den Verkehrsunternehmen gewählten Außenfarben. Sie sind nach RMV- Vorgaben mit RMV-Logo und farbigen Balken beklebt. Zusätzlich haben Busse auf von der VLDW ausgeschriebenen Linien auf dem Heck eine VLDW- Eigenwerbung für die Mobilitätszentrale. Ausnahmen sind die Stadtbusse in Limburg, Weilburg und Bad Camberg sowie der „Weiltalbus", für die eine spezielle Beschriftung vorgegeben wird.

Durch ihre großen Flächen und die Präsenz im Straßenverkehr bieten Busse eine gute Möglichkeit, direkt oder durch eine positive und wertige Ausstrahlung auch indirekt für die Nutzung des ÖPNV zu werben. Diese Möglichkeit wird derzeit kaum genutzt. Trotzdem kann das Erscheinungsbild der Busse im Landkreis Limburg-Weilburg als positiv bewertet werden, da diese in der Regel gepflegt und überwiegend werbefrei sind. Die vom Verkehrsunternehmen gewählte Farbgebung stärkt deren Identität mit dem Verkehrsangebot und trägt damit zur Qualität bei der Leistungserbringung bei.

E. Angebotskonzept

Im Angebotskonzept werden basierend auf den im Kapitel Anforderungsprofil geforderten Mindeststandards und den im Kapitel Mängelanalyse durch den Abgleich des Ist-Zustandes mit dem geforderten Angebotsniveau festgestellten Defiziten Maßnahmen für die im Landkreis Limburg-Weilburg verkehrenden Buslinien festgelegt. Diese sollen nicht nur auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises selbst, sondern auch auf den zahlreichen regionalen Linien in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) in Abstimmung mit diesem umgesetzt werden, um so auf dem gesamten Gebiet des Landkreises ein einheitliches Angebotsniveau zu erreichen.

Der SPNV auf dem Gebiet des Landkreises sowie lokale bzw. regionale Linien, welche sich in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise befinden, jedoch das Gebiet des Landkreis Limburg-Weilburg durchfahren, sind nicht Bestandteil des vorliegenden Nahverkehrsplans. Informationen zum aktuellen Angebot und zu geplanten Maßnahmen im Bereich des SPNV (vgl. Kapitel E-1) sowie zu ein- und ausbrechenden Verkehren des straßengebundenen ÖPNV (vgl. Kapitel E-2.5) werden jedoch nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen. Dies gilt auch für die Planungen bezüglich der Einrichtung neuer regionaler Expressbuslinien auf dem Gebiet des Landkreises (vgl. Kapitel E-2.2), die wie der Schienenverkehr in den Aufgabenbereich des RMV fallen.

Ziel des Angebotskonzeptes ist es, die bestehenden ÖPNV-Strukturen im Landkreis Limburg-Weilburg so weiterzuentwickeln, dass sie auch in Zukunft den gesellschaftlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Anforderungen an einen modernen, nachhaltigen und auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmten öffentlichen Nahverkehr gerecht werden. Eine wichtige Voraussetzung stellt in diesem Zusammenhang dar, dass die zur Erreichung dieses übergeordneten Ziels geplanten Maßnahmen stets in Einklang mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln zu bringen sind. Vor dem Hintergrund steigender Kosten für die Leistungserbringung und zunehmender Unsicherheitsfaktoren auf der Einnahmenseite wird dies im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans eine besondere Herausforderung darstellen. Deshalb umfasst das Angebotskonzept verschiedene Maßnahmenpakete, deren Umsetzung, abhängig von den finanziellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Ausschreibung der betreffenden Verkehre, geprüft wird. Diese werden in Kapitel E-2.1 näher erläutert.

Einen Schwerpunkt des Angebotskonzeptes bildet die Umsetzung der im Anforderungsprofil festgesetzten Ausweitung der Mindeststandards zur Verbindungs- und Bedienungsqualität durch die Schaffung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes auf den im Landkreis verkehrenden lokalen und regionalen Buslinien. Eine detaillierte Auflistung zu den geplanten Maßnahmen ist in Kapitel E-2.1.1 zu finden. Insbesondere am Wochenende wird mit der Umsetzung der neuen Vorgaben auf zahlreichen Linien erstmals über den gesamten Tagesverlauf ein regelmäßiges, vertaktetes und auf die übergeordneten Linien abgestimmtes Angebot realisiert, was zur Folge hat, dass zahlreiche Orte im Landkreis, die bisher an Samstagen und Sonntagen über keinerlei ÖPNV-Anbindung verfügen, am Wo-

chenende zukünftig regelmäßig mit dem Bus oder RufBus angedient werden. Auf diese Weise wird, genauso wie durch die Schaffung von Anschlussfahrten von den Spätzügen aus Richtung Frankfurt, Gießen und Limburg an ausgewählten Bahnhöfen (vgl. Kapitel E-2.1.2) der wachsenden Bedeutung des Freizeitverkehrs Rechnung getragen.

Auch von montags bis freitags werden die in vielen Fällen schon weitestgehend den Vorgaben entsprechenden Fahrpläne mit dem Ziel der Schließung von Angebotslücken und der Ausdehnung der Bedienungszeiträume, insbesondere am Abend, punktuell ergänzt. Ziel ist es, verbunden mit dem Angebot auf der Schiene sowie ergänzt durch die Linien benachbarter Aufgabenträger, ein flächenhaftes Grundangebot an allen Verkehrstagen sicherzustellen. Zudem sollen die Linien des Hauptnetzes durch eine Straffung der Linienwege sowie durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten und einer daraus resultierenden Verkürzung der Reisezeiten für Pendler attraktiver gestaltet werden. Im Detail sind die zu prüfenden Beschleunigungsmaßnahmen in Kapitel E-2.3 beschrieben.

Das Produkt „RufBus“ stellt zu Zeiten und auf Linien schwacher Nachfrage, also vor allem im Bereich des Erschließungs- und Ergänzungsnetzes, eine wirtschaftlich tragfähige Alternative zum Linienverkehr, die dennoch ein grundhaftes Fahrtenangebot sicherstellt, dar. Zudem hat sich dieses Produkt, wie die entsprechenden Nutzerzahlen zeigen, auf der Linie LM-50 im Ostkreis in den vergangenen Jahren bereits bewährt. Deshalb kommt der Ausweitung des RufBus-Angebotes im Hinblick auf die Erfüllung der Mindeststandards des Anforderungsprofils eine wesentliche Bedeutung zu. Durch die Übernahme der Bedienung abseits der Hauptverkehrsachsen gelegener Orte kann der RufBus darüber hinaus auch die angestrebte Beschleunigung der Linien des Hauptnetzes ermöglichen. Durch die Erweiterung der Linienwege zu Bedienungskorridoren sowie durch eine Vereinfachung des Buchungsvorgangs und eine Verkürzung der Buchungsfrist sollen zudem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und die Attraktivität des Produktes weiter gesteigert werden. Details zur geplanten Weiterentwicklung des RufBus-Angebotes sind in Kapitel E-2.6 zu finden.

Auch nachdem mit dem 1. Januar 2022 das Datum, an dem gemäß PBefG § 8 (3) Satz 3 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden sollte, überschritten ist, stellen die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV während des Geltungszeitraums des Nahverkehrsplans auch weiterhin ein zentrales Thema im Hinblick auf die Fahrzeugbeschaffung und die Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur dar. Einen wesentlichen Bestandteil des Angebotskonzeptes bildet deshalb ein Priorisierungskonzept zum barrierefreien Haltestellenausbau, welches es durch die Städte und Gemeinden des Landkreises Limburg-Weilburg als zuständige Straßenbaulastträger in den kommenden Jahren umzusetzen gilt. Ziel des Konzeptes ist die schrittweise Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit. In einem ersten Schritt soll bis zum Jahr 2026 zunächst eine zentrale Haltestelle in jedem Ortsteil barrierefrei ausgebaut werden. Der Ausbau weiterer Haltestellenpositionen erfolgt dann laut dem in Kapitel E-3.1 dargestellten Priorisierungskonzept bis zum Jahr 2030.

E-1 SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

E-1.1 HESSEN-EXPRESS

Im Bereich der Regional-Express-Linien ist eine Aufwertung durch ein schnelleres Produkt namens „Hessen-Express“ (HE) geplant. Die HE- Züge halten nur in den Hauptbahnhöfen der Oberzentren sowie an wichtigen Knotenbahnhöfen und weiteren aufkommensstarken Stationen. Im Endzustand sind für den Einsatz auf HE-Linien Fahrzeuge in eigenem Design und mit hochwertiger Ausstattung vorgesehen. Die Umsetzung des „Hessen-Express“- Konzeptes hängt vom Ausbau der Streckeninfrastruktur ab.

Für den Landkreis Limburg-Weilburg ist hierbei die Verbindung

- HE 2 Limburg - Frankfurt geplant, die aus der heutigen Linie RE20 entwickelt werden soll.

E-1.2 OBERWESTERWALDBAHN

Die Oberwesterwaldbahn (RMV-Linie RB90) verbindet Limburg mit Au (Sieg) über Westerburg und Altenkirchen. Unter den Nebenstrecken, die auf die Lahntalbahn zulaufen, hat die Strecke das größte Fahrgastpotenzial und die besten Nutzungszahlen. Um die Reisezeit zu verringern und bessere Anschlüsse zu sichern, wurden bis zum Frühjahr 2024 bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h umgesetzt. Zu den Beschleunigungsmaßnahmen gehört auch der Einsatz von batterieelektrischen Zügen, die spurtstärker als die bisher eingesetzten Dieseltriebwagen sind.

E-2 STRAßENGEBUNDENER ÖPNV

Die in ➔**Anlage E-1** zu findenden Liniensteckbriefe enthalten zu allen Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Limburg-Weilburg sowie zu den im Landkreis verkehrenden Linien in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) und darüber hinaus auch zu den wichtigsten ein- und ausbrechenden Verkehren linienbezogene Aussagen zu folgenden Aspekten:

- Liniennummer und Linienverlauf;
- Aufgabenträgerschaft (RMV bzw. Landkreis Limburg-Weilburg);
- Angebotsform (Bus, RufBus etc.);
- Netzebene (Hauptnetz bzw. Erschließungs- und Ergänzungsnetz);
- Linientyp (Linie in lokaler bzw. regionaler Aufgabenträgerschaft);
- Laufzeit des aktuellen Verkehrsvertrages;
- Produkt (Expressbus, Regionalbus, Stadtbus, Landbus etc.)
- Verkehrstage, Betriebszeitraum und Fahrtenfolge (Fahrplanstand 2025 sowie angestrebtes Angebot nach Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen);
- Verknüpfungspunkte mit Anschlüssen auf lokale und regionale Buslinien sowie Linien des schienengebundenen Nahverkehrs;
- Verkehrliche Funktionen bzgl. der Anbindung von Zentren unterschiedlicher Hierarchiestufen sowie von Verknüpfungspunkten des Bus- und Schienenverkehrs, Aufgaben im Bereich der Schülerbeförderung;
- Einrichtungen im Erschließungsbereich: Schulen und sonstige Bildungseinrichtungen, Verwaltungseinrichtungen, medizinische Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen und Ausflugsziele, etc.;
- Geplante Maßnahmen zur Erfüllung der im Anforderungsprofil festgesetzten Mindeststandards zur Verbindungsqualität;
- Unverbindliche, im Rahmen der nächsten Ausschreibung des jeweiligen Linienbündels zu prüfende Maßnahmen;
- Besonderheiten zur Angebotsform, zum Linienverlauf, zu den eingesetzten Fahrzeugen etc. sowie saisonale Abweichungen;
- Darstellung des Linienverlaufs im Rahmen eines schematischen Liniennetzplans.

E-2.1 Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienungsstandards

E-2.1.1 Bedienungszeitraum und -häufigkeit

Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards bezüglich Bedienungszeitraum und -häufigkeit werden im Rahmen des Abschlusses neuer Verkehrsverträge umgesetzt. Der Umfang der Umsetzung richtet sich nach der zu diesem Zeitpunkt aktuellen Finanzsituation (Finanzierungsvorbehalt). Daher werden die Maßnahmen in 5 Pakete gegliedert. Sollte eine vollständige Umsetzung (alle 5 Pakete zusammen) die finanziellen Ressourcen übersteigen, ist auch die Realisierung einzelner Pakete bzw. Paketkombinationen / -bestandteile möglich.

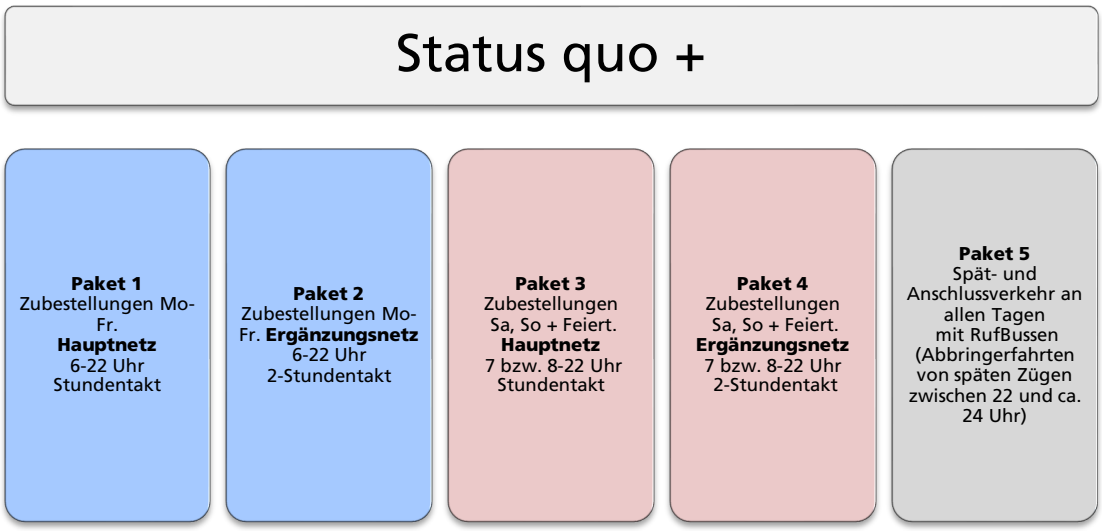


Abbildung E-2-1: Pakete zur Angebotserweiterung

Zur Erfüllung der Mindeststandards bezüglich Bedienungszeitraum und -häufigkeit (vgl. Kapitel C-5.4.2) sind die in Tabelle E-2-1 dargestellten Maßnahmen erforderlich, um auf den im Landkreis verkehrenden Buslinien das geforderte Angebotsniveau zu erreichen. Eine Abschätzung der bei Umsetzung dieser Maßnahmen entstehenden Kosten findet sich in Kapitel F-2.1.

Nicht aufgeführt werden die Linien der Stadtverkehre Bad Camberg, Limburg und Weilburg, da für diese Linien die im Anforderungsprofil festgelegten quantitativen Bedienungsstandards nicht gelten. Die Gestaltung des Fahrtenangebotes erfolgt durch die jeweilige Kommune in Abstimmung mit der VLDW. Sind Angebotsausweitungen gewünscht, lassen sich diese unter finanzieller Beteiligung der betreffenden Kommune mit der Neuausschreibung des jeweiligen Linienbündels umsetzen. Im Stadtverkehr Limburg wird ab Juli 2025 ein neues Linienkonzept umgesetzt. Details hierzu werden in Kapitel E-2.4 beschrieben.

Ebenfalls nicht in der Auflistung zu finden sind die ausschließlich dem Schulverkehr dienenden Buslinien. Da auch auf diesen Linien die im Anforderungsprofil festgesetzten Mindeststandards keine Gültigkeit besitzen. Sind beispielsweise aufgrund der Anpassung von Unterrichtszeiten oder sich ändernder Schülerzahlen Anpassungen notwendig werden diese zum nächstmöglichen Zeitpunkt unabhängig von den Bestimmungen des Nahverkehrsplans umgesetzt.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
LM-11	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Hundsangen und Elz Bahnhof, insbesondere am Abend.	Ergänzung von 5 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Hundsangen und Elz Bahnhof zur Schaffung eines 120-Min.-Taktes.	Neues RufBus-Angebot zwischen Hundsangen und Elz Bahnhof (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt).
LM-12	Ergänzung eines Fahrtenpaares am Abend.	Ergänzung von 8 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.	Ergänzung von 10 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.
LM-13	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren zwischen Fussingen und Hadamar Bahnhof am Abend; Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr von Hadamar Bahnhof über Elbtal bis Waldbrunn.	Ergänzung von 10 Fahrtenpaaren zwischen Fussingen und Hadamar Bahnhof zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr von Hadamar Bahnhof über Elbtal bis Waldbrunn.	Neues RufBus-Angebot zwischen Fussingen und Hadamar Bahnhof (15 Fahrtenpaare, 60-Min.-Takt); Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr von Hadamar Bahnhof über Elbtal bis Waldbrunn.
LM-14	Abbringerfahrt (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 Abbringerfahrten an Freitagen (jeweils RufBus) im Spätverkehr ab Hadamar Bahnhof in die Stadtteile.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr von Hadamar Bahnhof in die Stadtteile.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr von Hadamar Bahnhof in die Stadtteile.
LM-15	Ergänzung von 7 Fahrten in Richtung Limburg und 8 Fahrten in Richtung Rennerod zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.	Ergänzung von 9 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.	Ergänzung von 12 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.
LM-33	Ergänzung einer Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr vom Bahnhof Niederbrechen in Richtung Kirberg (Montag bis Donnerstag).	Ergänzung von 8 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes.	Neues Fahrtenangebot (15 Fahrtenpaare, 60-Min.-Takt); Ergänzung einer Abbringerfahrt (RufBus) vom Bahnhof Niederbrechen in Richtung Kirberg.
LM-41	Durchbindung der in Dehrn und Steeden endenden Fahrten nach Runkel.	Durchbindung der in Dehrn und Steeden endenden Fahrten nach Runkel.	Ergänzung von 11 Fahrtenpaare zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; Durchbindung der in Dehrn und Steeden endenden Fahrten nach Runkel.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
LM-45	Ergänzung von 2 Fahrten (RufBus) am Abend in Richtung Obertiefenbach und einer Fahrt (RufBus) am Morgen ab Obertiefenbach; Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr zur Linie LM-12 ab Obertiefenbach in Richtung Runkel; Bedienung der Kernstadt Runkel auf allen Fahrten.	Ergänzung von Fahrten (RufBus) am Abend in Richtung Obertiefenbach und am Morgen und Abend ab Obertiefenbach; Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr zur Linie LM-12 ab Obertiefenbach in Richtung Runkel; Bedienung der Kernstadt Runkel auf allen Fahrten.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Obertiefenbach und Runkel.
LM-46	Ergänzung von Fahrten am Vormittag und Abend ab Waldernbach sowie morgens ab Obertiefenbach; Freitags Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr zur Linie LM-12 ab Obertiefenbach in Richtung Rückershausen.	8 Fahrtenpaare zwischen Rückershausen und Obertiefenbach (RufBus) im 120-Min.-Takt als Ersatz des bestehenden Linienverkehrs; Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr zur Linie LM-12 ab Obertiefenbach in Richtung Rückershausen.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Rückershausen und Obertiefenbach.
LM-50	Ergänzung von 4 Fahrten in Richtung Gräveneck; Abbringerfahrt (Montag bis Donnerstag) bzw. 2 Abbringerfahrten an Freitagen (jeweils RufBus) im Spätverkehr ab Gräveneck Bahnhof in Richtung Weilmünster.	Neues RufBus-Angebot zwischen Gräveneck und Weilmünster (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Gräveneck Bahnhof in Richtung Weilmünster.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr ab Gräveneck Bahnhof in Richtung Weilmünster.
LM-51	Ergänzung von 6 Fahrten in Richtung Weilburg und 8 Fahrten in Richtung Oberbrechen (jeweils RufBus).	16 Fahrtenpaare (RufBus) im 60-Min.-Takt als Ersatz des Linienverkehrs.	Neues RufBus-Angebot (15 Fahrtenpaare, 60-Min.-Takt).
LM-52	9 Fahrtenpaare (RufBus) im 120-Min.-Takt als Ersatz des Linienverkehrs zwischen Kirschhofen und Weilburg; 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Kirschhofen.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Kirschhofen und Weilburg; 3 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Kirschhofen.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Kirschhofen und Weilburg; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Kirschhofen.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
LM-57	Ergänzung von 9 Fahrtenpaaren (RufBus) im 120-Min.-Takt zwischen Langhecke und Villmar; 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Aumenau Bahnhof nach Langhecke und Weyer.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Langhecke und Villmar; 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Aumenau Bahnhof nach Langhecke und Weyer.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Langhecke und Villmar; 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Aumenau Bahnhof nach Langhecke und Weyer.
LM-59	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Ennerich und Runkel.	Ergänzung von 8 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Ennerich und Runkel zur Schaffung eines 120-Min-Taktes.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Ennerich und Runkel.
LM-61	Ergänzung von 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Odersbach.	Ergänzung von 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Odersbach.	Ergänzung von 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Odersbach.
LM-64	Ergänzung von Fahrten am Abend in Richtung Weilburg und morgens in Richtung Waldernbach; 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Merenberg nach Waldernbach.	Ergänzung von Fahrten (RufBus) am Abend in Richtung Weilburg und morgens in Richtung Waldernbach; 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Merenberg nach Waldernbach.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Waldernbach und Weilburg; 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Merenberg nach Waldernbach.
LM-65	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren zur Schließung von Taktlücken und zur Ausdehnung des Bedienungszeitraums; 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Hasselbach nach Gaudernbach.	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren (RufBus) zur Ausdehnung des Bedienungszeitraums; 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Hasselbach nach Gaudernbach.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Gaudernbach und Weilburg; 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Hasselbach nach Gaudernbach.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
LM-66	Ergänzung von 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Selters, Drommershausen, Hirschhausen, Bermbach nach Kubach.	8 Fahrtenpaare (RufBus) im 120-Min.-Takt als Ersatz des Linienverkehrs; Ergänzung von 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Selters, Drommershausen, Hirschhausen, Bermbach nach Kubach.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); Ergänzung von 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof über Selters, Drommershausen, Hirschhausen, Bermbach nach Kubach.
LM-68	Ergänzung von 5 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof in Richtung Mengerskirchen über Löhnberg.	Ergänzung von 10 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; 3 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof in Richtung Mengerskirchen über Löhnberg.	Neues Fahrtenangebot (15 Fahrtenpaare, 60-Min.-Takt); 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof in Richtung Mengerskirchen über Löhnberg.
X72	-	-	Ergänzung von 10 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes sowie zur Ausdehnung des Bedienungszeitraums.
X89	Ergänzung von 2 (Montag bis Donnerstag) bzw. 3 (Freitag) Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Weilmünster.	Ergänzung von 10 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Weilmünster.	Ergänzung von 12 Fahrtenpaaren zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Weilburg Bahnhof nach Weilmünster.
281	Ergänzung von 3 Fahrtenpaaren zwischen Salz und Hadamar Bahnhof zur Schließung von Taktlücken; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Frickhofen Bahnhof nach Dorndorf und Langendernbach.	Ergänzung von 7 Fahrtenpaaren zwischen Salz und Hadamar Bahnhof zur Schaffung eines 60-Min.-Taktes; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Frickhofen Bahnhof nach Dorndorf und Langendernbach.	Neues Fahrtenangebot (15 Fahrtenpaare, 60-Min.-Takt) zwischen Salz und Hadamar; 2 Abbringerfahrten im Spätverkehr ab Frickhofen Bahnhof nach Dorndorf und Langendernbach.

Linie	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
282	Ergänzung von jeweils 3 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Werschau und Niederbrechen sowie zwischen Villmar und Falkenbach; Abbringerfahrt (Montag bis Donnerstag) bzw. 2 Abbringerfahrten an Freitagen (jeweils RufBus) im Spätverkehr vom Bahnhof Villmar nach Falkenbach.	Ergänzung von jeweils 8 Fahrtenpaaren (RufBus) zwischen Werschau und Niederbrechen sowie zwischen Villmar und Falkenbach; 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr vom Bahnhof Villmar nach Falkenbach.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt) zwischen Werschau und Niederbrechen sowie Villmar und Falkenbach. Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr vom Bahnhof Villmar nach Falkenbach.
283	Ergänzung von 4 Fahrtenpaaren (RufBus) zur Schließung von Taktlücken und zur Ausdehnung des Bedienungszeitraums am Abend; Abbringerfahrt (Montag bis Donnerstag) bzw. 2 Abbringerfahrten an Freitagen (jeweils RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Würges, Schwickershausen und Dombach nach Hasselbach.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Würges, Schwickershausen und Dombach nach Hasselbach.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Würges, Schwickershausen und Dombach nach Hasselbach.
285	Ergänzung von 5 Fahrtenpaaren (RufBus) zur Schließung von Taktlücken und zur Ausdehnung des Bedienungszeitraums am Abend; Abbringerfahrt (Montag bis Donnerstag) bzw. 2 Abbringerfahrten an Freitagen (jeweils RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Oberselters, Eisenbach und Münster nach Haintchen.	Neues RufBus-Angebot (8 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); 2 Abbringerfahrten (RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Oberselters, Eisenbach und Münster nach Haintchen.	Neues RufBus-Angebot (7 Fahrtenpaare, 120-Min.-Takt); Abbringerfahrt (RufBus) im Spätverkehr ab Bad Camberg über Oberselters, Eisenbach und Münster nach Haintchen.

Tabelle E-2-1: Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienstandards auf den Buslinien im Landkreis

E-2.1.2 SPÄTVERKEHR

Zusätzlich zu den regulären Bedienungszeiträumen bis 22 Uhr sieht das Anforderungsprofil von Montag bis Donnerstag sowie an Sonntagen bis 24 Uhr und an Freitagen und Samstagen bis 1 Uhr an ausgewählten Bahnhöfen sowie an wichtigen Verknüpfungspunkten des Busverkehrs Abbringerverkehre von den Zügen aus Richtung Frankfurt, Gießen und Limburg sowie von einzelnen Spätfahrten

der Buslinien des Hauptnetzes vor (siehe Kapitel C-5.4.2.3). Derzeit wird diese Anforderung, wie die Ergebnisse der Mängelanalyse zeigen, nur für wenige Ankünfte zwischen 22 und 24 Uhr bereits erfüllt (siehe ➔**Anlage D-2.2**).

Zur Schließung der ermittelten Angebotslücken gemäß Anforderungsprofil sieht Paket 5 an allen Verkehrstagen die Umsetzung entsprechender Spät- und Anschlussfahrten von den Bahnhöfen bzw. Verknüpfungspunkten in die umliegenden Orte, die nicht über eine direkte Anbindung an das Schienennetz oder an bestehende Spätverkehre der Buslinien des Hauptnetzes verfügen, vor. In den Liniensteckbriefen in ➔**Anlage E-1** sowie in Tabelle E-2-1 werden die vorgesehenen Fahrten jeweils als Maßnahmen zur Erfüllung der Mindeststandards aufgeführt und bestimmten Linien zugeordnet. Da eine Umsetzung in Form von Rufbus-Angeboten vorgesehen ist, wobei statt starrerer Linienwege Bedienungskorridore geschaffen werden sollen, ist diese Zuordnung noch nicht als final anzusehen, sondern kann im Zuge der Ausschreibung der jeweiligen Verkehre noch angepasst werden.

Mit der vollständigen Umsetzung von Maßnahmenpaket 5 sollen von Limburg aus nach 22 Uhr montags bis donnerstags sowie sonntags mindestens eine Fahrtmöglichkeit und an Freitagen und Samstagen mindestens zwei Verbindungsoptionen in alle Stadt- und Ortsteile des Landkreises angeboten werden. Durch die am Bahnhof Limburg bestehenden Umsteigemöglichkeiten erhalten somit alle Orte auf dem Gebiet des Landkreises auch eine späte Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet.

E-2.2 Neue Expressbuslinien

Regionale Expressbuslinien bieten dort, wo keine Schienenverbindungen existieren, die Möglichkeit, durch direkte Linienwege und einer geringen Anzahl an Unterwegshalten dennoch attraktive Reisezeiten zu schaffen. Sie stellen somit bedeutende Verbindungsachsen dar, auf welche sich die lokalen Erschließungsverkehre ausrichten lassen. Mit der Linie X72 Limburg - Kirberg - Wiesbaden und der Linie X89 Weilburg -Weilmünster – Grävenwiesbach durchfahren bereits zwei regionale Expressbuslinien den Landkreis Limburg-Weilburg.

Für das Jahr 2026 erfolgen Abstimmungen zwischen RMV und VLDW für eine Bestellung einer Expressbuslinie „X12“ Limburg-Mengerskirchen-Herborn. Diese soll, nach dem Baustellenende in Mengerskirchen voraussichtlich ab Anfang April 2026 verkehren. Die X12 soll tagsüber montags bis freitags in einem reinen Stundentakt verkehren, zwischen Obertiefenbach und Limburg den direkten Weg über die B49 nehmen und die Fahrten der LM-12 zu zwei Dritteln ersetzen. Für den Samstagsverkehr ist ein Zweistundentakt geplant.

Zusätzlich wurden die folgenden landkreisübergreifenden Expressbuslinien zur vertiefenden Untersuchung in den Regionalen Nahverkehrsplan des RMV[35] aufgenommen:

[35] Rhein-Main-Verkehrsbund GmbH (2021) Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main; S.203

- Weilburg - Braunfels - Schwalbach - Brandoberndorf - Butzbach
- Bad Camberg - Königstein - Kronberg

Darüber hinaus sieht der gemeinsame Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises mit der Linie X70 Limburg - Diez - Hahnstätten - Aarbergen - Taunusstein-Hahn - Wiesbaden eine weitere neue Expressbuslinie, die das Gebiet des Landkreises berührt, vor (vgl. Kapitel E-2.5.1).

E-2.3 Beschleunigung der Linien des Hauptnetzes

Neben der Einführung neuer Expressbuslinien kann auch die Führung bestehender Linien direkter gestaltet werden, um die Reisezeit zu verkürzen und ggf. Anschlüsse zu optimieren. Voraussetzung hierfür ist, dass eine heute parallel verkehrende Linie oder ein anderes Verkehrsangebot, beispielsweise in Form einer flexiblen Bedienung, die dann ausgelassenen Bereiche erschließt. Im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans wurden Möglichkeiten zur Straffung und Beschleunigung der im Landkreis verkehrenden Hauptlinien untersucht. Die Ergebnisse sind in Tabelle E-2-2 ersichtlich. Die beschleunigten Linienwege sind darüber hinaus in ➔ **Anlage E-2** kartographisch dargestellt.

Die zu prüfenden Anpassungen der Linienwege umfassen neben dem Entfall der Bedienung von abseits der Hauptverkehrsachsen gelegenen Orten auch die Teilung der Linie LM-51 in die Teillinien LM-51 Laubuseschbach - Oberbrechen sowie LM-51.1 Weilmünster - Laubuseschbach - Weilburg und der Linie 281 in die Teillinien 281 Limburg - Hadamar und 281.1 Hadamar – Salz, wobei neue Liniennummern gegebenenfalls noch zu vergeben sind, sowie die Einrichtung einer neuen Linien LM-60 zwischen Weilburg und Obertiefenbach.

Da die vorgeschlagenen Maßnahmen teilweise in verschiedenen Varianten vorliegen und in Abhängigkeit von der Taktung und dem Bedienungskonzept des gesamten Linienbündels stehen, ist ihre Umsetzung im Rahmen der Planungen vor der Ausschreibung der betreffenden Verkehre im Detail zu prüfen.

Linie	Weg	Länge (Hin-/ Rück-richtung)	Fahrzeit (Hin-/ Rückrich-tung)	Jährliche Betriebsleistung			Grund-takt Mo-So	Zu prüfende Anpassungen
				Mo-Fr	Sa	So		
LM-11	Limburg - Hundsangen	25,2	01:10	214.200	43.546	46.116	60-Min.-Takt	Alternative Linienführung über das Wohngebiet „Am Fleckenberg" in Elz und das Gewerbegebiet Offheim anstatt über Staffel in Abstimmung mit der Linie 281.
LM-12	Limburg - Beilstein	75	02:30	637.500	129.600	137.250	60-Min.-Takt	Entfall der Bedienung von Fussingen sowie Führung der Linie ab Obertiefenbach direkt über die B 49 bis Offheim und von hier aus weiter nach Limburg (Entfall der Bedienung von Ahlbach, Faulbach, Niederweyer und Oberweyer). Mit den Änderungen gültig ab dem 07.07.2025 wird dies teilweise bereits umgesetzt. So fahren lediglich noch die Schulfahrten über Offheim. Dadurch wird die Linie um bis zu 7 Minuten beschleunigt. Außerdem entfällt der Abschnitt Mengerskirchen - Beilstein wegen geringer Nachfrage.
LM-13	Waldernbach - Hadamar	30,4	01:08	258.400	52.531	55.632	60-Min.-Takt	Anbindung an die Oberwesterwaldbahn am Bf. Hadamar nach Ende der notwendigen Umbaumaßnahmen sowie weiterhin Anbindung von Hausen, Hangenmeilingen und Heuchelheim durch ein Ruf-Bus-Angebot zur Beschleunigung des Linienweges der LM-13; ggf. auch zweistündlich alternierende Bedienung von Hangenmeilingen und Heuchelheim im Linienverkehr.
LM-15	Limburg - Rennerod	60,4	01:30	513.400	104.371	110.532	60-Min.-Takt	Entfall der Bedienung von Irmtraut Wendeplatz sowie Führung der Linie bis zum Alten Bahnhof in Rennerod zur Entlastung des ZOB bei gleichzeitiger Sicherstellung der dortigen Anschlüsse in Richtung Herborn, Montabaur und Westerburg. Zusätzliche Aufnahme der Bedienung von Seck.

Linie	Weg	Länge (Hin-/ Rück-richtung)	Fahrzeit (Hin-/ Rückrich-tung)	Jährliche Betriebsleistung			Grund-takt Mo-So	Zu prüfende Anpassungen
				Mo-Fr	Sa	So		
LM-51	Laubuseschbach - Oberbrechen	30,4	00:44	258.400	52.531	55.632	60-Min.-Takt	Teilung der jetzigen Linie LM-51: Bedienung des Teilabschnittes zwischen Oberbrechen und Laubuseschbach mit der Haltestelle Bahnhof als Endhaltestelle im Linienverkehr; Schaffung von Umsteigemöglichkeiten in Laubuseschbach zum RufBus in Richtung Weilmünster und Weilburg.
LM-51.1	Weilmünster - Laubuseschbach - Weilburg	47,8	01:18	406.300	82.598	87.474	60-Min.-Takt	Teilung der jetzigen Linie 51: Prüfung der Aufnahme des Linienabschnittes Weilmünster - Laubuseschbach - Weilburg in den "RufBus-Korridor Ostkreis" bzw. die Linie LM-50; Schaffung von Umsteigemöglichkeiten von und zur Linie LM-51 Laubuseschbach - Oberbrechen in Laubuseschbach.
LM-46	Waldernbach - Obertiefenbach / Waldernbach - Rückershausen - Reichenborn - Barig-Selbenhausen - Obertiefenbach	31,2 33,4	00:50 01:04	140.400 150.300	30.326 32.465	30.541 32.598	60-Min.-Takt	Abstimmung erfolgt mit der Linie LM-64: Prüfung, ob beide Linien zwischen Waldernbach und Merenberg eine direkte Linienführung erhalten und die Ortsteile Rückershausen, Reichenborn und Barig-Selbenhausen über ein separates RufBus-Angebot angebunden werden. Alternativ ist zu prüfen, ob eine der beiden genannten Linien die direkte Route nutzt, während die andere Linie über die genannten Ortsteile geführt wird.
LM-60	Weilburg - Obertiefenbach	38,6	01:04	154.400	33.350	32.964	60-Min.-Takt	Mögliche Option, um die Linien LM-46 und LM-64 auf den Linienabschnitten Merenberg - Obertiefenbach und Merenberg - Weilburg zu einem 60-Min.-Takt zu ergänzen. Schaffung von Verknüpfungen mit den Linien LM-46 und LM-64 an der Haltestelle Merenberg Rathaus.

Linie	Weg	Länge (Hin-/ Rück-richtung)	Fahrzeit (Hin-/ Rückrich-tung)	Jährliche Betriebsleistung			Grund-takt Mo-So	Zu prüfende Anpassungen
				Mo-Fr	Sa	So		
LM-64	Weilburg - Waldern-bach / Weilburg - Barig-Selbenhausen - Reichenborn - Rückers-hausen - Waldernbach	28,8 31,4	00:29 00:31	129.600 141.300	24.883 27.130	28.109 30.646	120-Min.-Takt	Abstimmung erfolgt mit der Linie LM-46: Prüfung, ob beide Linien zwischen Waldernbach und Merenberg eine direkte Linienführung erhalten und die Ortsteile Rückershausen, Reichenborn und Barig-Selbenhausen über ein separates RufBus-Angebot angebunden werden. Alternativ ist zu prüfen, ob eine der beiden genannten Linien die direkte Route nutzt, während die andere Linie über die genannten Ortsteile geführt wird. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 fahren auf der Linie LM-64 auch RufBusse. Diese könnten zukünftig auch dafür genutzt werden, die Linien LM-46 und LM-64 durch Zu- und Abbringer-dienste zu beschleunigen.
281	Limburg - Hadamar	19,8	00:40	168.300	34.214	36.234	60-Min.-Takt	Prüfung einer Teilung der Linie 281 - südlicher Linien-abschnitt: Taktverdichtung der RB90 auf einen 30-Min.-Takt. zwischen Hadamar und Limburg; An-schluss zur 281.1 in Hadamar in Richtung Salz. Prüfung einer Linienführung in Elz über das Wohnge-biet "Am Fleckenberg" und über das Gewerbegebiet Offheim anstatt über Staffel.
281.1	Hadamar - Salz	36,6	01:04	311.100	-	-	60-Min.-Takt	Prüfung einer Teilung der Linie 281 - nördlicher Li-nienabschnitt: Hadamar - Thalheim - Frickhofen - Salz mit Anschluss in Frickhofen an die RB90 sowie in Hadamar zur Buslinie 281 jeweils in Richtung Lim-burg.

Tabelle E-2-2: Untersuchte Beschleunigungsmaßnahmen auf den Linien des Hauptnetze

E-2.4 STADTVERKEHRE

E-2.4.1 STADTVERKEHR LIMBURG

Im Vorfeld der Neuvergabe des Stadtverkehrs Limburg hat das Planungsbüro plan:mobil im Auftrag der Stadt Limburg das bestehende Stadtliniennetz evaluiert und überplant. Als Ergebnis dieser Planung hat die Stadtverordnetenversammlung im Jahr 2023 die Ausweitung des Stadtlinienverkehrs beschlossen, die zum 01.07.2025 umgesetzt wurde.

Mit der Einführung der Linien LM-20, LM-21, LM-22, LM-23, LM-24, LM-25 und LM-26 im Zuge des neuen Konzeptes erhielten auch alle Stadtteile außerhalb der Kernstadt eine vertaktete Anbindung an das Stadtliniennetz. Bisher waren diese Stadtteile über regionale Linien des RMV, über lokale Linien der VLDW und den On-Demand-Verkehr LahnStar an die Kernstadt angebunden. Im Gegenzug werden die Linien LM-4 und LM-6, deren bisherigen Leistungen durch die neuen Linien übernommen werden, komplett eingestellt.

Auch die Linienwege der Linien LM-1 und LM-3 wurden mit der Einführung des neuen Stadtbuskonzeptes angepasst. So verkehrt die Linie LM-1 in nördlicher Richtung zukünftig der heutigen Linie LM-3 entsprechend vom ZOB über den Marktplatz und die Tilemannschule bis zum St.-Vincenz-Krankenhaus und von hier aus zurück zum ZOB, während der südliche Linienast unverändert bleibt. Auf der Linie LM-3 entfallen die Haltestellen Wiesbadener Straße/Gartenstraße und Robert-Koch-Straße auf dem südlichen Linienast. Der ZOB Süd wird hingegen zusätzlich angefahren. Der westliche Linienast wurde um die Haltestellen Bahnhofstraße, Ferdinand-Dirichs-Straße und IHK ergänzt. Weitestgehend unverändert blieben die Linien LM-2 und LM-5.

Weiterhin wurde von Montag bis Freitag auf den Linien LM-1, LM-3 und LM-5 ein 30-Minuten-Takt eingeführt. Auch die neuen Linien LM-20, LM-21, LM-22, LM-23, LM-24 und LM-25 verkehren von montags bis freitags im 30-Minuten-Takt. Auf den Linien LM-2 und LM-26 wird hingegen ein 60-Minuten-Takt angeboten. An Samstagen verkehren alle Linien stündlich. An Sonntagen besteht lediglich auf der Linie LM-5 ein Angebot zur Anbindung des ICE-Bahnhofs Limburg Süd.

Die neuen Linien, ihre Linienwege und Bedienzeiten sowie die eingesetzten Fahrzeuge und die angebotenen Takte des Stadtverkehrs Limburg sind in Tabelle E-2-3 aufgeführt.

Nr.	Laufweg	Fahr-zeug	Mo-Fr	Samstag
LM-1	Krankenhaus - Marktplatz - ZOB West - ZOB Süd – Holzheimer Str. - Zeppelinstr. – Breites Driesch (und zurück)	Solobus	5-21 Uhr 30-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt
LM-2	ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Im Finken - ZOB West (und zurück)	Solobus	6-20 Uhr 60-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt
LM-3	Krankenhaus – Marktplatz - ZOB West - Goethestraße - Blumenröder Str. - Zeppelinstr. – Gutenbergring (und zurück)	Solobus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-17 Uhr 60-Min.-Takt
LM-5	ZOB Süd - Am Hammerberg - ICE-Gebiet (und zurück)	Solobus	4-24 Uhr 6-20 Uhr: 30-Min.-Takt	Sa+So 6-24 Uhr 6-21 Uhr: 60-Min.-Takt
LM-20	ZOB Süd - Wiesbadener Str. - Kreis-sporthalle - Linter Alte Schule – Lin-ter Großer Ring (und zurück)	Midibus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt
LM-21/22	ZOB Süd - Eschhofen Kirche - Esch-hofen Bahnhof - Lindenholzh. Orts-mitte - Lindenholzh. Bahnhof - Lin-denholzh. B8 - ICE-Gebiet - ZOB Süd	Midibus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt
LM-23	ZOB Nord - Globus - Campus - Diet-kirchen Auf der Heide - Dietkirchen Rathaus - Dietkirchen Friedhof (und zurück)	Midibus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-19 Uhr 60-Min.-Takt
LM-24	ZOB West - Globus - P+R-Platz - Ge-werbegebiet H.-Hingott-Str. - Ahl-bach Schulstraße - Ahlbach Grund-schule (und zurück)	Midibus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-17 Uhr 60-Min.-Takt
LM-25	ZOB West - Im Finken - Offheimer Weg - Offheim Gewerbegebiet - Offheim Grundschule/Hallenbad - Offheim Kirche (und zurück)	Midibus	5-20 Uhr 30-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt
LM-26	ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Staffel Koblenzer Str. - Staffel Wohngebiet Nordwest - Staffel Lim-burger Str. –Marktplatz - ZOB West	Midibus	5-20 Uhr 60-Min.-Takt	7-18 Uhr 60-Min.-Takt

Tabelle E-2-3: Angebotsübersicht Stadtlinie Limburg ab Juli 2025

E-2.4.2 City Bus Weilburg

Der City Bus Weilburg umfasst die Linien LM-61 und LM-62, welche die Stadtteile Odersbach und Waldhausen an die Kernstadt Weilburg anbinden und deren Feinerschließung übernehmen. Unter der Voraussetzung einer finanziellen Beteiligung der Kommune ist die Prüfung einer Anbindung weiterer Stadtteile sowie eine Ausweitung des Fahrtenangebotes am Wochenende im Vorfeld der nächsten Ausschreibung möglich.

E-2.4.3 Stadtbus Bad Camberg

Der Stadtbus Bad Camberg besteht aus den Linien LM-31 und LM-32. Diese binden zum einen die Stadtteile Erbach und Würges an die Kernstadt an, übernehmen jedoch auch Aufgaben der Feinerschließung in Bad Camberg selbst. Die Ausweitung des Stadtverkehrs auf weitere Stadtteile, aber auch die Schaffung eines Fahrtenangebotes am Wochenende auf den derzeit lediglich von montags bis freitags verkehrenden Linien können, eine finanzielle Beteiligung der Kommune vorausgesetzt, im Vorfeld der nächsten Ausschreibung geprüft werden.

E-2.5 Linien benachbarter Aufgabenträger

E-2.5.1 Rheingau-Taunus-Kreis

Der gemeinsame Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises sieht folgende den Landkreis Limburg-Weilburg betreffende Linienführungen vor:

Linie	Linienweg	Maßnahme
X70	Expressbuslinie Limburg - Diez - Hahnstätten – Aarbergen - Taunusstein-Hahn - Wiesbaden	Durchbindung der Linien 245 (RTV) und 570 (RLK) als Aartalbahn-Vorlaufbetrieb
X72	Expressbuslinie Limburg - Kirberg - Limbach Hühnerkirche - Neuhof - Wiesbaden	Keine Änderung
230	Bad Camberg Bahnhof - Niedernhausen	Verlängerung von Niedernhausen nach Wiesbaden
279	Kirberg – Ohren – Bechtheim – Wallrabenstein – Bad Camberg	Teilung Linienweg in 2 Linien: Linie 246: Taunusstein-Bleidenstadt Süd - Bad Camberg Ärztehaus Linie 279: Kirberg P+R - Idstein Bahnhof

Tabelle E-2-4: Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Wiesbaden & Rheingau-Taunus-Kreis

E-2.5.2 LAHN-DILL-KREIS

Die in Aufgabenträgerschaft des Lahn-Dill-Kreises befindliche Linie 172 mit dem Verlauf Braunfels - Philippstein - Bermbach - Weilburg, war bisher in ihren Verkehrsangebot schwerpunktmäßig auf den Schulverkehr ausgerichtet. Nach Neuvergabe des Linienbündels Braunfels/Hüttenberg wurde das Angebot ab Dezember 2024 durch regelmäßige Direktverbindungen zwischen Weilburg und Braunfels mit vertakteten Anschlussmöglichkeiten am ZOB Weilburg und am Busbahnhof Braunfels ausgeweitet. Dieses Angebot wird als RufBus gefahren.

E-2.6 Weiterentwicklung der flexiblen Bedienformen

Zu Zeiten und auf Relationen, die außerhalb des Schul- und Berufsverkehrs, nur geringe Nachfrage aufweisen, erfolgen Angebotsausweitungen in Form des RufBus-Verkehrs. Das derzeitige RufBus-Angebot ist an feste Abfahrtzeiten und Linienwege gebunden. Eine Umstellung auf einen flexiblen fahrplanlosen On-Demand-Verkehr wurde untersucht, hätte aber aufgrund geringer Fahrtenbündelungseffekte und eines hohen Leerfahrtenanteils gravierende finanzielle Auswirkungen (siehe ➔**Anlage E-3**). Die VLDW strebt daher eine Flexibilisierung des Betriebs unter Beibehaltung eines Fahrplans an. Dies erlaubt eine stärkere Bündelung von Fahrtwünschen, eine verlässliche Disposition von Personal und Fahrzeugen sowie eine auf Erreichung von Bus- und Bahn-Anschlüssen ausgerichtete Planung. Folgende Komponenten zur Flexibilisierung gehen in das künftige RufBus-Angebot ein:

- **Räumliche Flexibilität durch Korridorbedienung** statt eines festen Linienweges bei gleichzeitiger Beschränkung der verfügbaren Relationen auf ein leistbares Niveau;
- **Zeitliche Flexibilität durch kurzfristige Buchungsfenster** und geringe Nutzungshemmnisse durch Buchung sowohl per RMV-App (bereits umgesetzt) als auch über Telefon und Internet.

Vorgesehen ist eine gestaffelte Einführung des neuen RufBus-Systems in den einzelnen Teilgebieten des Landkreises Limburg-Weilburg, die mit der Neuausschreibung des jeweiligen Linienbündels erfolgen soll. Auf diese Weise wird auch eine Staffelung der Zusatzkosten angestrebt. Damit werden folgende Ziele erreicht:

- Erschließung von kleineren Orten abseits der Hauptachsen, die so regelmäßig an den nächsten zentralen Ort und die Verknüpfungspunkte mit Bus und Bahn angebunden werden können.
- Hauptlinien können im Gegenzug beschleunigt werden (siehe Kapitel E-2.3), was zu attraktiveren Reisezeiten führt.

E-2.7 Anbindung von Einkaufs- und Gewerbestandorten

Die in Kapitel E-2.1.1 genannten Maßnahmen zur Ausdehnung der Bedienzeiten sowie zur Verdichtung der angebotenen Takte verbessern die Erreichbarkeit der Einzelhandelsstandorte und der zentralen Orte erheblich. Da der Samstag weiterhin ein beliebter Tag für Einkäufe ist, haben Angebotsverbesserungen aus den Paketen 3 und 4, also die Schaffung eines Fahrtenangebotes an Samstagen bzw. eine häufigere Bedienung an diesem Verkehrstag, für die Erreichbarkeit des Handels eine wesentliche Bedeutung.

Auf einigen Linien soll zudem eine Anpassung der Linienwege geprüft werden, um die Anbindung bestehender Einzelhandels- und Gewerbestandorte zu verbessern. So ist für die Linien LM-46 und LM-64 eine Bedienung des Gewerbegebietes Merenberg vorgesehen, sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben und eine den notwendigen Umweg rechtfertigende Nachfrage zu erwarten ist. Die Linienwege der Linien 281 und LM-11 sollen gegebenenfalls so ange-

passt werden, dass zumindest eine der beiden Linien zukünftig das Gewerbegebiet Offheim erschließt (vgl. Kapitel E-2.3).

Um die Anbindung von Gewerbestandorten zu optimieren, wird darüber hinaus die Einrichtung neuer Haltestellen bzw. die Verlegung bestehender Haltestellen vorgeschlagen. Diese sind in Kapitel E-3.2 aufgelistet. Weiterhin sind bei der geplanten Errichtung bzw. Erweiterung von Einkaufs- und Gewerbestandorten die in Kapitel C-5.6 genannten Kriterien zur ÖPNV-Anbindung zu beachten.

E-2.8 Anbindung von Schulen

Nur auf wenigen Relationen zwischen Wohnort und Schule stellte die Mängelanalyse (siehe Kapitel D-5) deutliche Überschreitungen der Reisezeiten bzw. Umsteigevorgänge fest. Die Zahl der betroffenen Fahrschüler ist meist gering und wechselt von Schuljahr zu Schuljahr. Verbesserungen sind daher in erster Linie im Rahmen der laufenden Planungen zu erreichen. Dort wo dies die Rahmenbedingungen nicht zulassen, erfolgt im Zuge der Vorbereitung der Ausschreibung der betreffenden Verkehre eine Prüfung, inwieweit durch eine Anpassung des Angebotes eine Verbesserung herbeigeführt werden kann.

Da immer mehr Schulen einen ganztägigen Schulbetrieb anbieten, ist gerade bei den Rückfahrten eine schulbezogene Fahrplangestaltung nicht in allen Fällen möglich. Dies spricht für eine Ausdehnung der Taktverkehre, die im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienungsstandards (siehe Kapitel E-2.1.1) ohnehin erfolgt. Aufgrund der bestehenden Differenz zwischen einer Unterrichtsstunde (45 Minuten) und einer Zeitstunde (60 Minuten) ist eine Abstimmung der Fahrpläne auf das Ende der Unterrichtzeiten erforderlich, um lange Wartezeiten für die Schüler nach Unterrichtsende zu vermeiden. Hierbei sollten jedoch auch Anpassungen auf Seiten der Schulen in Erwägung gezogen werden.

E-2.9 Freizeitverkehr

Die im Rahmen der Pakete 3 und 4 vorgesehenen Angebotsverbesserungen am Wochenende (siehe Kapitel E-2.1) kommen dem Freizeitverkehr in erheblichem Maße zugute. So werden mit der Realisierung dieser Maßnahmen zahlreiche Freizeiteinrichtungen bzw. touristische Ziele erstmals über eine ÖPNV-Anbindung an Samstagen und Sonntagen verfügen. Vor der konkreten Umsetzung ist für die jeweiligen Linien zu prüfen, ob die räumliche Anbindung touristischer Ziele (siehe Kapitel B-5) optimiert werden kann (z.B. durch Bedarfshaltestellen). Für den Freizeitverkehr relevante Angebotsverbesserungen sind sowohl im Marketing für den ÖPNV (siehe Kapitel E-5) als auch für den Tourismus zu kommunizieren.

Eine weitere Stärkung erhält der Freizeitverkehr im Falle einer Umsetzung der Verbesserungen im Bereich der Spätverkehre (siehe Kapitel E-2.1.2), die unter anderem als Abbringerfahrten von den abendlichen Schienenverbindungen dienen. So ermöglichen diese unter anderem an allen Verkehrstagen auch für die abseits der Hauptverkehrsachsen lebenden Teile der Bevölkerung im Landkreis eine Rückfahrt nach kulturellen Veranstaltungen in Frankfurt, Gießen oder Limburg mit dem ÖPNV.

E-3 HALTESTELLEN

Für die Einrichtung neuer Haltestellen sowie den Ausbau oder die Verlegung bestehender Haltestellen ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Innerorts sind dies in der Regel die Kommunen. Die Umsetzung aller nachfolgendend genannten Maßnahmen zum Thema Haltestellen setzt daher die Finanzierung und Planung durch die Kommunen voraus. Auch sind infrastrukturelle Vorleistungen, z. B. für die Anfahrbarkeit neuer Haltestellen (ausreichende Straßenbreite, Flächen für Haltestellen und ggf. Wendemöglichkeiten), sowie Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen und deren Umfeld durch die Kommunen zu leisten. Die VLDW als Aufgabenträger unterstützt die Kommunen beim Haltestellenausbau koordinierend.

E-3.1 BARRIEREFREIER AUSBAU

Vordringliche Aufgabe beim Thema Haltestellen ist der barrierefreie Ausbau. Wie aus Kapitel D-7.6 ersichtlich, gibt es hierbei einen großen Handlungsbedarf. Dem stehen begrenzte Möglichkeiten bei der Finanzierung und den Planungskapazitäten gegenüber. Daher wurde eine Priorisierung der Haltestellen vorgenommen (siehe Tabelle E-3-1 und ➔ **Anlage B-4**). In der ersten Ausbaustufe sollen bis 2026 zentrale Haltestellen in allen Ortteilen ausgebaut werden. Diese umfasst rund 142 Haltestellen, die je nach den Ergebnissen der Detailplanung am derzeitigen oder an einem besser geeigneten Standort errichtet werden sollen. Bis 2030 ist dann der Ausbau weiterer 407 Haltestellen geplant. Vom Ausbauprogramm zurückgestellt sind 136 Haltestellen, bei denen aufgrund der in Kapitel C-6.1.2 genannten Gründe die Kosten für den Ausbau in keinem vertretbaren Verhältnis zum Nutzen stehen bzw. die räumliche Situation keinen Ausbau zulässt und eine Verlegung nicht sinnvoll ist.

Die in Tabelle E-3-1 angegebenen Werte zu den Kosten des barrierefreien Umbaus stellen nur eine grobe Schätzung dar. Konkrete Kosten können erst mit der Planung für jede einzelne Haltestellenposition ermittelt werden, da sich der Umbauaufwand nach der jeweiligen örtlichen Situation richtet. Zudem ist die Kostenentwicklung in der Bauwirtschaft während der Laufzeit des Nahverkehrsplans nicht vorhersehbar.

Je nach Umbauaufwand wurden für die Kostenschätzung folgende Pauschalwerte zugrunde gelegt:

- **Standorte mit geringen Umbauaufwand**
  Implementierung Bordsteinerhöhung und Leitstreifen am bestehenden Standort, der sonst Anforderung an Barrierefreiheit erfüllt
  (Kostenannahme: 50.000 Euro netto pro Haltestellenposition)
- **Standorte mit mittleren Umbauaufwand**
  weitreichendere Anpassungen an Bordsteinhöhe bzw. Haltestellenbreite
  (Kostenannahme: 75.000 Euro netto pro Haltestellenposition)

- **Standorte mit großem Umbauaufwand**
  Umbau Busbucht in Buskap, Verlagerung oder völliger Umbau von Haltestellenposition
  (Kostenannahme: 100.000 Euro netto pro Haltestellenposition)

Die Kosten sind von den zuständigen Straßenbaulastträgern aufzubringen. Diese können für den barrierefreien Haltestellenausbau Fördermittel gemäß hessischem Mobilitätsfördergesetz beantragen (siehe Kapitel F-3.2).

Stadt/Gemeinde	Masten gesamt	davon barrierefrei	Aus-nahmen	Barrierefreier Umbau: Priorität 1 bis 2026	Barrierefreier Umbau: Priorität 2 bis 2030	Barrierefreier Umbau: Positionen gesamt	Barrierefreier Umbau: Kosten-schätzung
Beselich	**26**	18	3	0	5	5	400.000 €
Brechen	**15**	5	0	4	6	10	1.000.000 €
Bad Camberg	**79**	7	4	16	52	68	5.700.000 €
Dornburg	**35**	4	4	4	23	27	2.250.000 €
Elbtal	**13**	6	0	1	6	7	625.000 €
Elz (Westerwald)	**22**	6	0	2	14	16	1.275.000 €
Hadamar	**49**	16	7	3	23	26	2.200.000 €
Hünfelden	**35**	15	4	5	11	16	1.450.000 €
Limburg a. d. Lahn	**203**	95	25	17	66	83	6.500.000 €
Löhnberg	**26**	15	0	0	11	11	975.000 €
Mengerskirchen, Marktflecken	**34**	15	1	6	12	18	1.650.000 €
Merenberg, Marktflecken	**21**	2	2	7	10	17	1.125.000 €
Runkel	**53**	8	8	9	30	39	3.200.000 €
Selters (Taunus)	**40**	1	14	7	18	25	2.025.000 €
Villmar, Markt-flecken	**51**	7	17	10	19	29	2.325.000 €
Waldbrunn (Westerwald)	**23**	4	4	5	10	15	1.300.000 €
Weilburg	**125**	36	12	19	58	77	6.200.000 €
Weilmünster, Marktflecken	**74**	20	21	16	17	33	3.000.000 €
Weinbach	**37**	0	10	11	16	27	2.375.000 €
Gesamt	**961**	**280**	**136**	**142**	**407**	**549**	**45.575.000 €**

Tabelle E-3-1: Anzahl Haltestellenpositionen (Masten) und Kostenschätzung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen

E-3.2 Neue Haltestellen

Für die Einrichtung neuer Haltestellen sind die Kommunen zuständig. Zur Anpassung des Fahrtenangebotes stimmen sich diese mit der VLDW als Aufgabenträger ab.

Der von den Städten und Gemeinden gemeldete Bedarf an neuen Haltestellen ist in Tabelle E-3-2 dargestellt. Nicht genannte Kommunen haben keinen Bedarf gemeldet.

Gemeinde/Stadt	Begründung
Hünfelden	neue Haltestelle an der B 417 zwischen Mensfelden und Nauheim
Limburg a. d. Lahn	Bahnhof Lindenholzhausen: aktuell kein Busanschluss, liegt außerhalb, schwer erreichbar für Fußgänger und Fahrradfahrer. Aufwertung des Bahnhofs ist geplant, LahnStar bedient den Bahnhof bereits.
Löhnberg	Kein Bedarf, allerdings könnten evtl. die Haltestellen im Grünen Weg vor dem Discounter Norma durch die neuen Haltestellen an der L 3281 (Selbenhäuser Straße) ersetzt werden.
Merenberg	neue barrierefreie Haltestelle an der Industriestraße
Villmar	Ortsausgang Villmar in Richtung Brechen für die Bedienung des neuen Gewerbegebietes

Tabelle E-3-2: Von den Kommunen gemeldeter Bedarf für die Einrichtung neuer Haltestellen

[Gemeindebefragung zum NVP]

In Villmar ist der Wunsch der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Gewerbegebiet innerhalb der aktuellen Haltestellenerschließung zu verorten. Im Bereich der Gewerbeflächen bestehen somit im Rahmen der Auswertung der Erschließungslücken keine Defizite. Dennoch kann es aber durchaus der konkrete Wunsch einer Kommune sein, eine dichtere Haltestellenfolge herzustellen und somit den ÖPNV-Nutzern kürzere Zugangsmöglichkeiten bereitzustellen. Jede neue Haltestelle muss jedoch im Einzelfall geprüft werden insbesondere auf Vereinbarkeit mit der Linienführung und der Verlängerung der Reisezeit für sich bereits im Bus befindende Fahrgäste.

Eine Besonderheit stellt die Überplanung des Limburger Stadtverkehrs (Details siehe Kapitel E-2.4.1) dar. Das Gewerbegebiet „Nördlich der Kapellenstraße" in Offheim entlang der B 49 soll nördlich bis zum Dehrner Weg und westlich bis zum neuen Naherholungsgebiet am Sportplatz erweitert werden. Durch die neuen Haltestellen werden sowohl das neue Gewerbegebiet als auch das Naherholungsgebiet erschlossen. Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen und somit zusätzlicher Pendlerpotentiale (vgl. Kapitel B-3.4) muss jeweils die Nachfrage geprüft werden. Es stellen aber nicht nur in aktuellen Erschließungslücken liegende Neubauflächen, sondern im Rahmen einer Nachverdichtung auch innerhalb des Einzugsgebietes vorhandener Haltestellen liegende neue Standorte einen potenziellen Mehrbedarf an ÖPNV-Leistung dar.

Neben der Flächennutzung spielen für die quantitative Bewertung der Erschließungslücken Bevölkerungsdaten eine wichtige Rolle, da sie einen Rückschluss auf die Siedlungsdichte zulassen. Zu diesem Zweck wurde in Tabelle E-3-3 innerhalb der signifikanten Erschließungslücken der tatsächliche Erschließungsmangel näher quantifiziert. Grundlage dafür sind die jeweiligen Zensusdaten der Städte und Gemeinden. Ein weiterer Faktor bei der Bewertung der Erschließungsqualität stellt das Linienangebot an den Haltestellen selbst dar. Die Bedienungshäufigkeit wurde in dem Sinne berücksichtigt, dass Haltestellen mit reinem Schülerverkehr aus der Auswertung der Haltestelleneinzugsgebiete entfernt wurden. Dies bedeutet, dass reine Schulbushaltestellen nicht als Bestandteil der Flächenerschließung gewertet wurden.

Das Haltestellennetz stellt im Landkreis Limburg-Weilburg eine gute und größtenteils lückenlose Infrastruktur dar, auf deren Basis das ÖPNV-Angebot an die jeweilige Nachfrage vor Ort anzupassen ist. Die Ausgestaltung dieses Angebotes wird im Angebotskonzept ausführlich dargestellt. Wie aus der Tabelle E-3-3 der Haltestellenvorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken in Wohngebieten ersichtlich ist, liegt ein Großteil der benötigten neuen Haltestellen innerhalb von Wohngebieten. Anders als Gewerbegebiete stellen Wohngebiete die Planung neuer Haltestellen vor besondere Schwierigkeiten - angefangen bei Problemen bezüglich der Befahrbarkeit der Straßen, z. B. aufgrund geringer Straßenbreiten, bis hin zu fehlendem Straßenraum für den Bau von barrierefreien Haltestellen. Aufgrund der Lage neuer Wohngebiete zu den aktuellen Linienverläufen können diese Wohngebiete meist nur durch Stichfahrten oder Umwege an das bestehende Liniennetz angebunden werden. Eventuell bedarf es einer kompletten Überplanung des Linienweges, was wiederum die Verlegung weiterer Haltestellen zur Folge haben kann.

Um diesen Problemen bei der Errichtung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten vorzubeugen, ist deren ÖPNV-Erschließung von Beginn der Bau- und Erschließungsplanung an zu berücksichtigen (vgl. Kapitel C-2.1).

Gemeinde	Anzahl Anwohner mit Erschließungsmangel	Neubau (N) Verlegung (V)	aktuelle Haltestellenposition	neue Haltestellenposition	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. *keiner Erschließung*
Bad Camberg	**90**	N	Würges Frankfurter Straße Ri. Bad Camberg	Würges Frankfurter Str./ Steinweg	Würges: südöstlicher Ortsrand (Hunsrück- und Vogelsbergstraße, östlicher Bereich Westerwaldstraße und Steinweg)
Brechen	**190**	N/V	Brechen-Niederbrechen Ortsmitte	Limburger Str., In der Schlei	Niederbrechen: östlicher Siedlungsbereich (Auf dem Umgang, Ahornstraße, Buchenweg, Lindenstraße, Unter den Eichen, In der Schlei, Feldstraße, Am Engelsstück)
	60	N (Wohngebiet)	Brechen-Niederbrechen Schule	Wohngebiet	Niederbrechen: nordwestlicher Ortsrand (Am Roggenacker)
	60	N (Wohngebiet)	Brechen-Oberbrechen Ortsmitte	Wohngebiet	Oberbrechen: südöstliche Ortslage (Herrenberge, Friedhof)
	120	N	Brechen-Werschau Ortsmitte	Höhenstraße, Dauborner Str.	Werschau: südlicher Siedlungsbereich (Hessenstraße, Höhenstraße, Heidestraße, Finkenweg, Amselweg, Waldstraße, Weingartenberg)
Dornburg	**80**	V (Wohngebiet)	Dornburg-Dorndorf Mitte	Wohngebiet	Dorndorf: südlicher Siedlungsbereich (Kreuzungsbereich Rollsberg, Hubertusstraße)
Elbtal	**160**	N (Wohngebiet)	Elbtal-Hangenmeilingen	Wohngebiet	Hangenmeilingen: südliches Teilgebiet (Bornweg, Am Waldsaum, Wildhaider Weg)
Hünfelden	**730**	N	Hünfelden-Dauborn Nassauer Straße	Friedrichstr, Mühlstraße	Dauborn: südöstliches Siedlungsgebiet (südlich vom Kreuzungsbereich Eufinger Str./Laistraße/Mühlstraße)
	170	N	Hünfelden-Dauborn Grubenstraße	Neuherberger Str., Alte Selteser Str.	Dauborn: Nordöstliches Siedlungsgebiet (entlang der Rhönstraße, Westerwaldstraße und Schwarzwaldstraße)
	90	N (Wohngebiet)	Hünfelden-Ohren Ortsmitte	Wohngebiet	Ohren: nördliches Siedlungsgebiet (alle Straßen nördlich Tannenweg)
Löhnberg	**90**	N	Löhnberg Auf dem Falkenflug	Wohngebiet	Löhnberg: westliches Siedlungsgebiet (Taunusblick)

Gemeinde	Anzahl Anwohner mit Erschließungsmangel	Neubau (N) Verlegung (V)	aktuelle Haltestellenposition	neue Haltestellenposition	Gebiete mit Erschließungsmängeln bzw. *keiner Erschließung*
Waldbrunn (Westerwald)	**90**	N/ V (Wohngebiet)	Waldbrunn-Ellar Am Schulplatz	Wohngebiet	Ellar: südöstlicher Siedlungsbereich (Im Borngarten, Hintermeilinger Straße, Am Oberholz, Gartenstraße)
	80	N/ V (Wohngebiet)	Waldbrunn-Ellar Am Schulplatz	Wohngebiet	Ellar: Nördlicher Siedlungsbereich (Unter Hohl, Ober Hohl, Am Oberholz, Am Südhang)
Weilmünster	**60**	V (Wohngebiet)	Weilmünster-Möttau Ort	Wohngebiet	Möttau: nördliches Siedlungsgebiet (Buchenweg, Lauskopf)

Tabelle E-3-3: Haltestellenvorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken in Wohngebieten

E-3.3 BAHNHOFSMODERNISIERUNG

Die Bahnhofsmodernisierung erfolgt im Rahmen von Vereinbarungen zwischen dem Land Hessen, der DB InfraGO und den drei hessischen Verkehrsverbünden VRN, NVV und RMV. Im Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 - 2030 sind folgende Maßnahmen aufgeführt, die in einen neuen Ausbauplan aufgenommen werden sollen. Teilweise wurden die Maßnahmen schon umgesetzt.

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV- Linie(n)	Prioritätsstufe Barrierefreiheit	erforderliche Maßnahmen	Ausbau-plan Stationen 2030
Brechen **Niederbrechen**	RE20, RB21, RB22	mittlere Priorität	langfristig: Rampe barrierefrei herstellen, Bahnsteigbeläge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Brechen **Oberbrechen**	RB21, RB22	hohe Priorität	Bahnsteiganhebung Gl. 1, barrierefreier Zugang	Empfehlung mit Dringlichkeit
Bad Camberg	RE20, RB21, RB22	mittlere Priorität	Bahnsteiganhebung Gl. 1 auf 76 cm	Projekt in Vorbereitung
Dornburg **Frickhofen**	RB90	mittlere Priorität	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zugänge	Empfehlung
Dornburg **Wilsenroth**	RB90	mittlere Priorität	Bahnsteiganhebung, barrierefreie Zugänge, taktiles Leitsystem	Empfehlung
Elz	RB90	geringe Priorität	Bahnsteigerhöhung auf 55 cm	Empfehlung
Elz Süd	RB29	Anforderungen erfüllt	Bahnsteigerhöhung und barrierefreie Zugänge anpassen	Empfehlung
Hadamar	RB90	mittlere Priorität	Errichtung von zwei neuen Bahnsteigen (Außenbahnsteig über LuFV 8.7)	Projekt in Planung/ im Bau
Hadamar **Niederhadamar**	RB90	Anforderungen erfüllt	Bahnsteiganhebung, barrierefreie Zugänge anpassen	Empfehlung

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV- Linie(n)	Prioritätsstufe Barrierefreiheit	erforderliche Maßnahmen	Ausbau-plan Stationen 2030
Hadamar **Niederzeuz-heim**	RB90	mittlere Priorität	Bahnsteiganhebung Gl. 2, barriere-freier Zugang	Empfeh-lung
Limburg	RE20, RB21, RB22, RB23, RE25, RB29, RB45, RB90	Anfor-derun-gen erfüllt	Anhebung von Gl. 1 und Gl. 8 auf 55 cm	Projekt in Vorberei-tung
Limburg **Eschhofen**	RE20, RB21, RB22, RE25, RB45	mittlere Priorität	Separierbarkeit anstreben (76 cm für RE20, RB21, RB22 und 55cm für RE25, RB45)	Empfeh-lung
Limburg **Lindenholz-hausen**	RB21, RB22	mittlere Priorität	Bahnsteigerhöhung, barrierefreie Zu-gänge anpassen	Projekt im Programm
Limburg **Staffel**	RB29, RB90	mittlere Priorität	Bahnsteiganhebung auf 55 cm	Empfeh-lung
Löhnberg	RB45	mittlere Priorität	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Au-ßenbahnsteig auf Gl. 3, Zuwegung Resi, Hausbahnsteig in neuer Lage erneuern	Projekt mit Vertrag
Runkel	RB45	mittlere Priorität	Bau von Außenbahnsteigen, barriere-freie Zugänge	Projekt mit Vertrag
Runkel **Arfurt (Lahn)**	RB45	mittlere Priorität	Bau von Außenbahnsteigen, barriere-freie Zugänge, taktiles Leitsystem	Projekt mit Vertrag
Runkel **Kerkerbach**	RB45	hohe Priorität	Bahnsteigerhöhung, Beleuchtung, Wet-terschutz, Herstellung eines barriere-freien Zugangs am westl. Bahnstei-gende, Rückbau entbehrlicher Anlagen	Projekt im Programm
Selters **Niederselters**	RB21, RB22	mittlere Priorität	langfristig: Rampe barrierefrei herstellen	Anforde-rungen erfüllt
Villmar	RB45	hohe Priorität	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau	Projekt mit Vertrag
Villmar **Aumenau**	RB45	Anfor-derun-gen erfüllt	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Au-ßenbahnsteig, Hausbahnsteig bleibt in alter Lage und Höhe	Projekt mit Vertrag

Bahnhof/ Haltepunkt	SPNV- Linie(n)	Prioritätsstufe Barrierefreiheit	erforderliche Maßnahmen	Ausbau-plan Stationen 2030
Weilburg	RE24, RE25, RB45	Anfor-derun-gen erfüllt	langfristig: Bahnsteige von 76 cm auf 55 cm Höhe absenken	Empfeh-lung
Weinbach **Fürfurt**	RB45	hohe Priorität	Rückbau Mittelbahnsteig, Neubau Außenbahnsteig, Hausbahnsteig bleibt in Lage und Höhe	Projekt mit Vertrag
Weinbach **Gräveneck**	RB45	mittlere Priorität	Bau von Außenbahnsteigen, barrierefreie Zugänge	Projekt mit Vertrag

Tabelle E-3-4: Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg

Quelle: Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main 2. Fortschreibung 2020 – 2030. Anlage 5B

E-3.4 Anschlusssicherung mittels DFI

Haltestellen der Kategorien A und B (Umsteigeknoten) sowie situationsbedingt auch der Kategorien C und D (Erklärung der Kategorien siehe Kapitel C-6.1) sollen mit Anzeigetafeln zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet werden. Darauf werden in Echtzeit IST-Abfahrten angezeigt, die neben der Fahrgastinformation auch zur Anschlusssicherung genutzt werden sollen. So kann das Fahrpersonal am Display an der Haltestelle oder einem Display am im Fahrscheindrucker integrierten Bordrechner (ITCS) sehen, wann mit dem Eintreffen von Zubringerlinien zu rechnen ist und ob diese noch abgewartet werden können. Voraussetzung dafür ist allerdings eine zuverlässige Datenlieferung aller Verkehrsunternehmen und eine reibungslose Datenverteilung über die verbundweite RMV-Datendrehscheibe (vDDS).

E-3.5 Intermodale Verknüpfung

E-3.5.1 Bike + Ride

Die Verbesserung der Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr gehört zu den Zielen des Nahverkehrsplans, die lokal durch die Kommunen umzusetzen sind. Durch die Einbindung in Klimaschutz- bzw. Nahmobilitätspläne lassen sich Maßnahmen kombinieren, so dass neue Abstellmöglichkeiten gleich auch eine Anbindung an das Radwegenetz erhalten. Die Kombination von Maßnahmen vereinfacht auch die Planung und Finanzierung, da Maßnahmen gebündelt werden können und gleich die volle Wirkung entfalten.

Soweit es die bauliche Situation zulässt, sollen Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen der Kategorien A und B errichtet werden. An den Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs ist die Errichtung neuer Bike+Ride-Anlagen bzw. die Verbesserung bestehender Anlagen in Abstimmung mit der Deutschen Bahn und dem RMV zu prüfen. Bei bestehenden Bike+Ride-Anlagen wird die Ergänzung um sichere Abstellmöglichkeiten (und ggf. Lademöglichkeiten) für Pedelecs und Lastenräder empfohlen – z. B. in Form von kurzfristig (z. B. per App) sowie langfristig mietbaren Fahrradboxen. Die Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen sind in Kapitel C-6.2.1 beschrieben.

Bei der Finanzierung von Bike+Ride-Anlagen sowie weiteren Verbesserungen für den Radverkehr erhalten Kommunen Unterstützung durch Förderprogramme von Bund und Land. Beispiele für Förderprogramme sind:

- Im Rahmen der Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität fördert das **Land Hessen** „Projekte für die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad (ggf. mit elektrischer Unterstützung) und weitere nicht motorisierte Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsmöglichkeiten auch in der Verknüpfung mit dem Bus- und Bahnverkehr". Mit einer Bagatellgrenze von 20.000 Euro für Investitionen und 2.000 Euro für Planung und Öffentlichkeitsarbeit richtet sich das Programm an Gemeinden sowie im Auftrag von Gemeinden tätige Verkehrsunternehmen, insbesondere bei der Realisierung von kleinen oder kurzfristig umsetzbaren Projekten. Das jährlich zur Verfügung stehende Fördervolumen beträgt 15,5 Millionen Euro[36].
- Der **Bund**[37] fördert die Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur und Abstellanlagen im Rahmen von mehreren Förderprogrammen.
  - Mit der **Kommunalrichtlinie** fördert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) u. a. die Errichtung neuer und die Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen sowie Radabstellanlagen und Fahrradparkhäuser mit einer Förderquote von 50 %. Radabstellanlagen innerhalb eines Radius von 100 Metern von einem Bahnhof oder einem Haltepunkt einer Bahnanlage erhalten im Rahmen der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn sogar eine Förderung von 70 %. Bei finanzschwachen Kommunen kann die Förderquote höher sein.
  - Auch das **Sonderprogramm „Stadt und Land"** umfasst die Förderung von Radwegen und Abstellanlagen. Die Förderquote beträgt bis zu 80 %, abhängig von der Maßnahme und der Finanzsituation der Kommune.

[36] Mehr Informationen unter https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/ (abgerufen am 04.08.2022)

[37] https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-des-bundes/ (abgerufen am 04.08.2022)

- Die genannten Förderprogramme sind als Beispiele zu verstehen, da während der Laufzeit des Nahverkehrsplans Förderungen auslaufen und neue Förderrichtlinien aufgelegt werden können. Zudem können ggf. andere Förderprogramme, z. B. der EU, infrage kommen, wenn mit der Maßnahme besondere Ziele, wie z. B. innovative Ansätze verfolgt werden.

E-3.5.2 Verknüpfung mit dem Fußgängerverkehr

Bei der Erneuerung und Planung von Straßen sowie beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen halten die Straßenbaulastträger die einschlägigen Normen für die Gestaltung und Mindestbreiten von Anlagen für den Fußgängerverkehr ein. Reicht die Straßenbreite hierfür nicht aus, sind Kompromisse zu treffen, die den Fußgängerverkehr berücksichtigen. So können bei verminderter Geschwindigkeit Fahrbahnbreiten verkleinert oder Parkplätze vom Straßenrand zu Quartiersparkplätzen verlagert werden. Durch bauliche Maßnahmen (und Überwachung des Verkehrs) wird sichergestellt, dass Zuwegungen – insbesondere im unmittelbaren Bahnhofs- und Haltestellenbereich – von Hindernissen freigehalten werden. Wo es das Verkehrsaufkommen auf den Fahrbahnen erfordert, werden Querungshilfen für den Fußgängerverkehr errichtet.

E-3.5.3 Park+Ride

Um die in Kapitel C-6.2.3 beschriebenen Anforderung an Park+Ride-Plätze zu erfüllen, sind Maßnahmen zwischen Gemeinden, der Deutschen Bahn (die ggf. auch Flächeneigentümer ist), dem RMV sowie dem Landkreis zu koordinieren.

Maßnahmen zur Verbesserung des P+R sollten in ausgewogenem Verhältnis zur Verbesserung der Nahmobilität stehen.

E-4 Fahrzeuge

Die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge wird durch Berücksichtigung der in Kapitel C-6.3 genannten Mindeststandards bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen auch zukünftig sichergestellt.

Aufgrund der in Kapitel C-6.3.1 genannten Problematik geht die VLDW mit der Einführung von Bussen mit paralleler Hybridtechnologie einen ersten Schritt in Richtung Antriebswende. Hybridbusse besitzen zusätzlich zum Dieselantrieb auch einen unterstützenden Elektroantrieb. Bremsenergie kann so in einer Batterie gespeichert und beim Anfahren genutzt werden. Dadurch lässt sich der Kraftstoffverbrauch deutlich reduzieren, wodurch sich auch die Mehrkosten gegenüber einem reinen Dieselbus amortisieren.

E-5 MARKETING

Der bisher verfolgte Weg, Kunden über die Informationskanäle

- Persönliche Beratung in Mobilitätszentralen
- Online-Medien
- Printmedien
- Werbung in oder auf Fahrzeugen bzw. an Haltestellen
- Kundendialog

anzusprechen, wird fortgesetzt. Dabei beschränkt sich das Marketing nicht nur auf das ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet der VLDW. Letzteres soll vielmehr als Bestandteil des Gesamtangebotes im RMV-Verbundraum dargestellt werden. Daher erfolgen viele Marketingmaßnahmen in Kooperation mit dem RMV.

E-5.1 MOBILITÄTSZENTRALEN

Fragen lassen sich oft leichter in einem persönlichen Gespräch klären. Anlaufstellen für Beratungen „face-to-face" oder telefonisch sind personalbesetzte Servicestellen. Im Landkreis Limburg-Weilburg befinden sich die RMV-Mobilitätszentralen in Limburg am Bahnhofsplatz und in Weilburg im Bahnhof. Persönliche Präsenz zeigt die VLDW auch anlässlich von Großveranstaltungen, wie Festen oder Sportveranstaltungen.

E-5.2 ONLINE-MEDIEN

Das Internetangebot der VLDW ist in das Portal des RMV integriert. Damit sind die Informationen auf der Webseite in das Informationsangebot des RMV eingebunden und das Online-Angebot ist auf demselben technischen Stand wie das RMV-Portal. Die Social-Media-Kanäle werden vom RMV bespielt. Die VLDW betreibt daher keine eigenen Social-Media-Angebote.

E-5.3 PRINTMEDIEN

Printmedien spielen im Marketing weiterhin in Form von Pressemitteilungen, Anzeigen, Broschüren und Flyern eine Rolle. Sie erreichen auch Personen, die den ÖPNV selten nutzen oder sich nicht aktiv informieren. Daher werden Printmedien insbesondere bei der Einführung neuer Angebote und Änderungen im Angebot (Baustellen, Fahrplanwechsel) eingesetzt. Zusammen mit dem RMV werden anlassbezogen Anzeigen in lokalen Zeitungen geschaltet.

Ergänzend zum Broschüren-Angebot des RMV legt die VLDW Broschüren mit auf die Region zugeschnittenen Informationen auf. Beispiele sind eine Broschüre zur „Blauen Linie" (jetzt auch mit Kallenbachradweg und Ulmtalradweg bis Biskirchen und Anschluss an Lahntalbahn und Lahntalradweg) und eine Broschüre zum Weiltalbus. Das Angebot im Freizeitverkehr wird auch durch die Beteiligung an

RMV-Aktionen wie der „RMV-Extratour“ beworben.

E-5.4 Werbung an Fahrzeugen oder Haltestellen

Mit Fahrzeugen und Haltestellen wird der ÖPNV im öffentlichen Raum wahrgenommen. Diese Präsenz soll stärker als bisher auch für das Marketing genutzt werden. So kann im Rahmen von Ausschreibungen eine Ausdehnung der Nutzung von Fahrzeugflächen zu Eigenwerbung vertraglich festgelegt werden. Im Innenbereich der Fahrzeuge vorhandene TFT-Monitore können, wie im Lahn-Dill-Keis, zur Anzeige von Eigenwerbung genutzt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Fahrgastinformation als Hauptzweck der Anzeigen nicht beeinträchtigt wird. Zudem sind die Motive regelmäßig auszutauschen, damit kein Gewöhnungseffekt eintritt. An Haltestellen kann freier Platz in Informationsvitrinen mit A4-Plakaten belegt werden.

E-5.5 Kundendialog

Von besonderer Bedeutung ist der Kundendialog. Beschwerden und Anregungen sind ein wichtiges Feedback und dienen dazu Problempunkte zu lokalisieren und bei Bedarf Verbesserungen einzuleiten. Problembezogene konstruktive Antworten können helfen, dass sich kein Ärger über den ÖPNV anstaut und sich Fahrgäste ernstgenommen fühlen.

Der Mobilitätsbeirat des Landkreises Limburg-Weilburg, ein Gremium aus Bürgern sowie Delegierten des Kreistages und des Kreisausschusses, übernimmt im Landkreis die Aufgaben eines Fahrgastbeirates. Der Mobilitätsbeirat wird bei wichtigen Entscheidungen zum ÖPNV informiert und angehört.

An Verkehrsanfänger richtet sich die Busschule, die gemeinsam mit den lokalen Partnern der VLDW für Grundschulkinder und Lehrkräfte durchgeführt wird. Dabei wird den Kindern das richtige Verhalten an der Haltestelle und im Bus vermittelt. Während des Trainings können sich die Kinder mit dem Busfahrer bzw. der Busfahrerin unterhalten und diesen verantwortungsvollen Arbeitsplatz näher kennenlernen. Der Dialog trägt dazu bei, richtiges Verhalten im öffentlichen Verkehr zu erlernen, Gefahren zu erkennen und zu vermeiden, Ängste abzubauen und mehr Sicherheit für sich selbst und andere Fahrgäste zu schaffen.

E-6 MONITORING

Die im Angebotskonzept enthaltenen Maßnahmen erfordern bei ihrer Realisierung von allen Beteiligten des ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg großes Engagement. Insofern sollte der Umsetzungsgrad ständig überprüft werden, um Erreichtes zu sichern und ggf. nachsteuern zu können.

Ziel eines Monitorings ist die Erfassung, Beobachtung und Überwachung des Umsetzungsstandes der im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen (z. B. Erneuerung der Haltestellen und Weiterentwicklung des Liniennetzes) und der kontinuierliche Abgleich mit den Zielvorgaben. Auch ist in diesem Rahmen zu eruieren, ob die in der Bestandsaufnahme zugrunde gelegten Prognosen zur Kreisentwicklung eingetreten sind oder aufgrund von Abweichungen eine Korrektur der Planungsziele notwendig wird.

Das Monitoring sollte über die LNO (VLDW mbH) erfolgen. Dabei sind drei Arten des Monitorings anzuwenden: ein kontinuierliches, ein etappenweises und ein anlassbezogenes Monitoring.

Das **kontinuierliche Monitoring** erfolgt regelmäßig während der gesamten Laufzeit des Nahverkehrsplans und umfasst die Prüfung und Einhaltung von festgelegten Leistungs- und Qualitätsstandards. Dies betrifft hauptsächlich die im Verkehrsvertrag festgelegten Anforderungen zur Bedienung („Werden Fahrten wie im Fahrplan veröffentlicht durchgeführt?“) und die Wartung und Pflege von Fahrzeugen und Haltestellen.

Das **etappenweise Monitoring** erfolgt zu vorher festgesetzten Zeitpunkten und dient der Überprüfung der Umsetzung langfristiger Ziele wie beispielsweise des Ausbaus der Haltestellen, der Überprüfung von Flottenalter und -zusammensetzung oder der Anpassung von Verkehren auf der Schiene bei Fahrplanwechseln.

Das **anlassbezogene Monitoring** dient der Überprüfung und Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsleistung zu bestimmten, nicht oder bedingt vorhersehbaren Anlässen. Darunter fallen z. B. die Überprüfung der Linienkonzeption bei Baustellenfahrplänen oder Fahrplanwechsel oder veränderte Verkehrsströme im Ausbildungsverkehr. Auf die Ergebnisse eines anlassbezogenen Monitorings sollte sowohl kleinräumig (Bsp. Verstärkerbus) als auch großräumig (Bsp. Überplanung eines gesamten Linienbündels bei Sperrung von zentralen Straßen) in der Verkehrsplanung kurzfristig reagiert werden können. Das Beschwerdemanagement zählt zum anlassbezogenen Monitoring.

Zur Erfüllung der Monitoring-Aufgabe sind der LNO durch das bzw. die ausführende(n) Verkehrsunternehmen entsprechende Leistungsdaten zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten hierzu sind in den Verkehrsverträgen festzulegen.

F. Maßnahmenwirkung und -bewertung

F-1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

F-1.1 Demographischer Wandel und Mobilität

Die Veränderung der Bevölkerung hinsichtlich Altersgruppen, Geschlechterverhältnis, Staatsangehörigkeit, Geburten- und Sterbeentwicklung sowie Wanderungsbewegungen durch Umzüge wird als demographischer Wandel bezeichnet. Diese Veränderungen können sich auf die Verkehrsnachfrage und somit auch auf den ÖPNV auswirken.

Wie aus der Bestandsaufnahme ersichtlich ist (vgl. Kapitel B-2.3), blieb die Bevölkerungszahl im Landkreis Limburg-Weilburg in den letzten Jahren konstant. In naher Zukunft könnte es aufgrund sinkender Geburtenraten zu einem Bevölkerungsrückgang im Landkreis kommen. Die Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert bis zum Jahr 2050 aber wieder eine gegenüber dem Basisjahr 2021 ausgeglichene Bevölkerungszahl, da die geringere Geburtenrate durch vermehrte Zuzüge wettgemacht wird[38].

Die geringere Geburtenrate verbunden mit einer gestiegenen Lebenserwartung führt aber zu Veränderungen in der Altersstruktur (vgl. Kapitel B-2.2). Die Bedeutung des Verkehrs zu Schulen und Ausbildungsstätten sowie des Berufsverkehrs könnte daher weiter sinken, während der Freizeit- und der Besorgungsverkehr weiter an Bedeutung gewinnen wird. Die Ausdehnung des ÖPNV-Angebots am Wochenende und in den Abendstunden ist daher eine folgerichtige Maßnahme.

F-1.1.1 Mobilität von Senioren

Auch wenn ein hoher Prozentsatz der heutigen Seniorengeneration, besonders im ländlichen Raum, über einen Führerschein und einen Pkw verfügt, muss der ÖPNV auch dieser Bevölkerungsgruppe ein gutes Angebot bieten. Angesichts des zu erwartenden Anstiegs der Altersarmut ist es fraglich, ob sich auch in Zukunft so viele Senioren wie heute, insbesondere auch alleinstehende Menschen, ein Auto leisten können. Zudem nehmen mit hohem Alter gesundheitliche Einschränkungen zu, die das sichere Führen eines Pkws unmöglich machen können. Wer sich aber im Alter selbst versorgen möchte bzw. muss, ist heute oft auf Mobilitätsangebote angewiesen, da die fußläufige Mobilität nicht ausreicht. In den letzten Jahren sind viele wohnortnahe Versorgungseinrichtungen weggefallen. Stattdessen konzentrieren sich der Handel und Dienstleistungen auf wenige, aber großflächige Standorte, die in erster Linie auf eine Erreichbarkeit mit dem Pkw

[38] Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Hessen bis 2070 (= Statische Berichte A I 8)

ausgerichtet sind. Mancherorts wird zwar versucht dieser Entwicklung entgegenzutreten, z. B. durch Wiederbelebung von Dorfläden, trotzdem steigt jedoch der Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen und somit auch an ÖPNV-Angeboten, da Bedürfnisse nicht mehr im fußläufigen Bereich erfüllt werden können.

F-1.1.2 Auswirkungen von Änderungen im Schulsystem auf den ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Limburg-Weilburg ist heute stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Dies zeigt auch der sehr hohe Anteil von Zeitkarten für Auszubildende an den verkauften Fahrkarten. Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte wirken sich daher auf die Verkehrsnachfrage aus. Sie beeinflussen Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen werden in Tabelle F-1-1 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret in Bezug auf den Landkreis Limburg-Weilburg zu verstehen ist.

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	**Auswirkungen auf den ÖPNV**
sinkende Schülerzahlen	geringeres Verkehrsaufkommen weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schulverkehrsverflechtungen erhöhter Betriebsaufwand
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Ausbildungspendler geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemeinbildenden weiterführenden Schulen)	höherer Aufwand, Angebot und Nachfrage im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund diffuser Quelle-Ziel-Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, wobei Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
Inklusive Bildungseinrichtungen	Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schulverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen Fahrzeugen im Busverkehr und beim AST mit ausreichenden Kapazitäten auch für Rollstühle barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (auch an Schulen) entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr
Gymnasium mit acht Jahrgangsstufen („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden

Tabelle F-1-1: Entwicklungen im Schulsystem und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

F-1.2 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die oben skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa wie die Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr wird durch das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider bestimmt.

Bei der Verkehrsmittelwahl spielen dabei sowohl rationale Aspekte wie Reisezeit, Kosten und Sicherheit als auch irrationale Aspekte, z. B. Gewohnheiten und Prestige, eine Rolle. Letztere können auch dazu führen, dass die subjektive Sicht auf die rationalen Aspekte verfälscht wird. Beispielsweise werden die Kosten für den privaten Pkw häufig unterschätzt.[39]

Veränderungen bei der Kostensituation (z. B. Deutschlandticket) sowie der Verkehrssituation (z. B. verschärfte Parkplatzsituation, verbesserte Reisezeiten im ÖPNV) können – auch kurzfristig – zu einer Neubewertung der genannten Aspekte führen. So bestehen enge Wechselwirkungen zwischen der Attraktivität der unterschiedlichen Verkehrsmittel: sinkt sie bei einem Verkehrsmittel, kann sie dafür im Gegenzug bei einem anderen Verkehrsmittel steigen.

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplans wirken sich primär auf den ÖPNV und nur indirekt auf andere Verkehrsmittel aus. Daher ist der Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im Jedermann-Verkehr beschränkt.

Wichtigstes Ziel ist eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg durch eine schrittweise Verbesserung des Angebotes. Folgende Maßnahmen sieht der Nahverkehrsplan zur Erreichung dieses Ziels vor:

- Ausdehnung des Bedienzeitraumes und des Fahrtenangebotes, insbesondere am Wochenende
- Prüfung direkterer Busverbindungen (Schnellkurse) und weiterer Mobilitätsangebote
- Weiterentwicklung flexibler Bedienformen und Abbau von Nutzungshemmnissen in diesem Zuge
- Abbau von Nutzungsschwellen durch eine durchgehende Informationskette (von zuhause bis zur Fahrgastinformation im Fahrzeug)
- Barrierefreier Ausbau und sonstige Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur

Begleitet werden diese Maßnahmen durch das Marketing sowie die Gestaltung des Tarifangebotes in Abstimmung mit dem RMV, der die Tarifhoheit innehat. Hier ist insbesondere die weitere Entwicklung des Deutschlandtickets von großer Bedeutung.

[39] https://www.spiegel.de/auto/autokauf-deutsche-unterschaetzen-tatsaechliche-kosten-ihres-autos-stark-a-e9230430-6794-4690-96cd-a988f53b93c4 (abgerufen am 08.04.2025)

Schüler und Auszubildende als größte Kundengruppe im Busverkehr sollen während und nach ihrer Ausbildung weiter als Kunden gebunden werden. Um später kein schlechtes Bild vom ÖPNV zu haben, muss auch die Fahrt im Schulverkehr als angenehm empfunden werden. Diesem Ziel dienen Verbesserungen bei der Reisezeit und der Umsteigehäufigkeit auf den in der Mängelanalyse identifizierten Relationen.

Potenziale für die Gewinnung von Fahrgästen liegen in der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes an den Wochenenden. Der Freizeitverkehr hat den größten Anteil an der Verkehrsleistung im Personenverkehr[40] und bietet somit auch Wachstumspotenziale für den ÖPNV.

Die Intention des Nahverkehrsplans ist es, durch gezielte Verbesserungen des Angebotes neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen und damit eventuelle Fahrgastverluste, die aus der aktuellen Bevölkerungsentwicklung resultieren, auszugleichen.

F-2 KOSTENSCHÄTZUNG

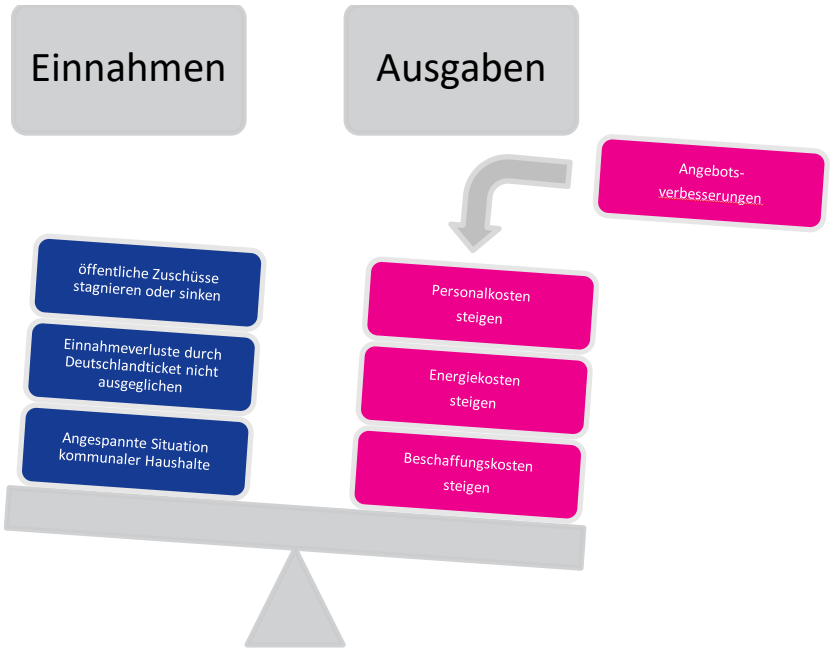


Abbildung F-2-1: Problematik der Einnahmen- und Ausgabensituation (eigene Darstellung)

Die nachfolgenden Kostenschätzungen basieren auf Kalkulationen, deren Kennzahlen basierend auf den in den letzten Jahren erzielten Ausschreibungsergebnissen gemittelt wurden. Wie sich die in Abbildung F-2-1 gezeigten Komponenten der Einnahme- und Ausgabesituation in den nächsten Jahren entwickeln, kann derzeit aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingen al-

[40] https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split

lerdings nur schwer prognostiziert werden:

- Personalkosten haben den größten Anteil an den Kosten. In Zeiten von Fachkräftemangel ist mit einer Lohnentwicklung über die Inflationsrate hinaus zu rechnen.
- Unsicher ist auch die künftige Entwicklung der Energiekosten, insbesondere wenn im Zuge der Antriebswende Investitionen in die Ladeinfrastruktur zu tätigen sind.
- Hinsichtlich der Beschaffungskosten für die Fahrzeuge ist ebenfalls mit steigenden Kosten zu rechnen, da neue Abgasnormen bzw. die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu einem Anstieg der Kosten pro Fahrzeug führen. Gleichzeitig ist mit einem Rückgang des Wiederverkaufswert von Verbrennerfahrzeugen zu rechnen.
- Kostensteigerungen in der Bauwirtschaft und beim Haltestellenmobiliar beeinflussen die Kosten des barrierefreien Haltestellenausbau.

Für die Angebotsausweitungen wurde von einer jährlichen Steigerung der fortschreibungsfähigen Kosten von ca. 7% ausgegangen. Bei den Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurde aufgrund der genannten Unsicherheiten auf die Einberechnung einer Inflationsrate verzichtet. Letztendlich stellen aber alle Kostenschätzungen nur grobe Prognosen dar. Die tatsächliche Angebotsausgestaltung ist von der jeweilig absehbaren Finanzlage zum Zeitpunkt der Planungen für das betreffende Linienbündel abhängig.

F-2.1 Erfüllung Bedienungsstandards

Für die Erfüllung der im Anforderungsprofil vorgegebenen Mindeststandards bezüglich der Bedienungszeiträume und Taktfolgen sind zusätzliche Fahrten zu finanzieren (vgl. Kapitel E-2.1). Diese Fahrten können durch normale Busse oder zu Tageszeiten mit einem geringeren Verkehrsaufkommen bzw. auf Relationen schwacher Nachfrage, also vor allem im Erschließungs- und Ergänzungsnetz, durch RufBusse mit kleineren Fahrzeugen erfolgen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten gegenüber der Berechnungsgrundlage, welche das Kostenniveau des Fahrplanjahres 2022 darstellt, setzen sich aus der Anzahl der fehlenden Fahrtenpaare, der Länge des Regellinienweges sowie dem durchschnittlichen Kilometerpreis zusammen. Je nach gewählter Bedienform ist dabei mit unterschiedlichen Kosten zu rechnen.

Bezüglich der Kosten für den Linienverkehr wurde, wie bereits erwähnt, bei laufenden Verkehrsverträgen eine Preissteigerung für die fortschreibungsfähigen Kostenbestandteile (Personal und Kraftstoff) von jährlich 7 % angenommen. Die Steigerungsrate von 7% wurde ebenfalls für eventuelle Zubestellungen angenommen, soweit diese in laufende Verkehrsverträge implementiert werden. Für den Zeitraum neuer Auftragsvergaben erfolgte zunächst die beispielhafte Neukalkulation eines Linienbündels auf Basis des Preisstandes im September 2022. Diese Preise wurden dann mit 7% auf die fortschreibungsfähigen Kostenbestandteile für das erste Jahr nach der Leistungsvergabe und danach weiter mit einer Preissteigerung von 7% für alle weiteren Jahre der Vertragslaufzeit aktualisiert.

Bis zu einer Neuausschreibung sind die aktuell eingesetzten Dieselbusse Grundlage der Berechnungen, danach beruht die Kalkulation auf den Kosten für den Einsatz von Hybridbussen.

Hinsichtlich der Nutzung des Rufbus-Angebotes wurde eine durchschnittliche Abrufquote von 30 % angenommen. Wegen des erforderlichen „großen Fachkundenachweises" sind die Kosten auf Basis einer Rufbus-Beauftragung an ein Omnibusunternehmen kalkuliert, nicht an ein Taxi- oder Mietwagenunternehmen. Die vorgesehenen RufBus-Leistungen im Spätverkehr (vgl. Kapitel E-2.1.2) sind finanziell nur als Ergänzungsbeauftragung zum RufBus im Hauptnetz bzw. im Erschließungs- und Ergänzungsnetz darstellbar. Würden ausschließlich die RufBus-Leistungen im Spätverkehr beauftragt, wären entsprechend höhere Kilometerkosten anzusetzen, da dennoch Kosten für das Fahrpersonal, den Betrieb und die Wartung von Fahrzeugen, die Einrichtung einer Dispositionszentrale und die Nutzung einer Buchungssoftware anfallen würden, die auf entsprechend weniger Kilometer umgerechnet werden müssten.

Mangels konkreter Aussagen des Verbundes wurde im Zuge der Kostenkalkulation keine Fortschreibung der Zuscheidung von Erlösen aus Nutzerentgelten (EAV) vorgenommen. Ebenso erfolgte kein Erlösansatz aus einer möglicherweise höheren Nachfrage aufgrund der geplanten Zubestellungen. Stattdessen wurde für alle Folgejahre der Wert der Zuscheidungen aus dem Jahr 2022 der Berechnung zugrunde gelegt.

F-2.1.1 Paket 1: Zubestellungen Hauptnetz, Werktage (Mo-Fr)

- Angebotsverdichtung von Montag bis Freitag auf angenäherten bzw. durchgängigen Stundentakt
- Ausdehnung der Betriebszeiten von 6 bis 22 Uhr
- Buslinien: LM-12, LM-13, LM-15, LM-41, LM-46, LM-64, LM-68, 281
  (zusätzliche Leistung pro Jahr: 330.300 Nkm)
- RufBus-Linie: LM-51

  (zusätzliche Leistung pro Jahr: 37.000 Bkm)

	Status quo 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Annahme: Preissteigerung von 7% auf fortschreibungsfähige Kosten						
Paket 1	1.022.000	1.091.900	1.166.600	1.246.600	1.332.100	1.423.700

F-2.1.2 Paket 2: Zubestellungen Ergänzungsnetz, Werktage (Mo-Fr)

- Angebotsverdichtung von Montag bis Freitag auf angenäherten oder durchgängigen Zweistundentakt mit Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit
- Ausdehnung der Betriebszeiten auf 6 bis 22 Uhr
- Buslinien: LM-65, Abbestellungen auf der LM-52

  (zusätzliche Leistung pro Jahr: +19.200 Nkm)
- RufBus-Linien: LM-11, LM-14, LM-45, LM-50, LM-52, LM-57, LM-59, 282, 283, 285

  (zusätzliche Leistung pro Jahr: 96.300 Bkm)

	Status quo 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Annahme: Preissteigerung von 7% auf fortschreibungsfähige Kosten						
Paket 2	399.300	422.800	447.900	474.900	503.600	534.400

F-2.1.3 Paket 3: Zubestellungen Hauptnetz, Sa und So + Feiertage

- Angebotsverdichtung auf angenäherten bzw. durchgängigen Stundentakt an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen
- Ausdehnung der Betriebszeiten auf 7 bis 22 Uhr (Samstag) bzw.

  8 bis 22 Uhr (Sonn- und Feiertag)
- auf den Buslinien: LM-12, LM-15, LM-33, LM-41, LM-68, X72, X89, 281 (zusätzliche Leistung pro Jahr: 403.200 Nkm)
- RufBus-Linien: LM-13, LM-46, LM-51, LM-64

  (zusätzliche Leistung pro Jahr: 69.400 Bkm)

	Status quo 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Annahme: Preissteigerung von 7% auf fortschreibungsfähige Kosten						
Paket 3	1.335.100	1.425.400	1.522.000	1.625.300	1.735.900	1.854.200

F-2.1.4 Paket 4: Zubestellungen Ergänzungsnetz, Sa, So, Feiertage

- Angebotsverdichtung auf angenäherten bzw. durchgängigen 2-Stundentakt an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen
- Ausdehnung der Betriebszeiten auf 7 bis 22 Uhr (Samstag) bzw. auf 9 bis 22 Uhr (Sonn- und Feiertag)
- Buslinien: LM-45, LM-65, LM-66

  (jeweils Abbestellungen, Leistungsreduzierung pro Jahr: 11.800 Nkm)
- RufBus-Linien: LM-11, LM-14, LM-45, LM-50, LM-52, LM-57, LM-59, LM-65, LM-66, 282, 283, 285

  (zusätzliche Leistung pro Jahr: 107.400 Bkm)

	Status quo 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Annahme: Preissteigerung von 7% auf fortschreibungsfähige Kosten						
Paket 4	356.700	376.700	398.100	421.000	445.500	471.700

F-2.1.5 Paket 5: Zubestellungen Spät- und Anschlussverkehr an allen Verkehrstagen

- Ziele: Abbringerfahrten von den Spätfahrten der Linien
  - Frankfurt - / Wiesbaden - Limburg (RB21, RB22)
  - Limburg – Weilburg – Gießen (RB45)
  - Limburg - Hadamar - Westerburg (RB90)
  - Limburg - Obertiefenbach - Mengerskirchen (LM-12)
- im Anschluss an den Tagesverkehr: nach 22 Uhr bis ca. 24 Uhr
  - RufBus-Linien: LM-13, LM-14, LM-33, LM-45, LM-46, LM-50, LM-52, LM-57, LM-61, LM-64, LM-65, LM-66, LM-68, X89, 281, 282, 283, 285 (zusätzliche Leistung pro Jahr: 37.000 Bkm)

	Status quo 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Annahme: Preissteigerung von 7% auf fortschreibungsfähige Kosten						
Paket 5	285.300	302.700	321.400	341.400	363.800	395.700

F-3 HALTESTELLENAUSBAUPROGRAMM

F-3.1 KOSTENSCHÄTZUNG BARRIEREFREIER HALTESTELLENAUSBAU

Für die Prognose der Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurden zunächst die Haltestellen je Kommune hinsichtlich ihres Ausbauzustandes dokumentiert. Anschließend wurden die Haltestellen nach ihrer Bedeutung und dem Ausbaubedarf priorisiert. Zur Abschätzung der Kosten erfolgte eine Einteilung der auszubauenden Haltestellen in Preiskategorien (siehe Kapitel E-3.1). Die Einteilung jeder Haltestelle ist aus ➔ **Anlage B-4** ersichtlich. Eine Zusammenfassung über die geschätzten Kosten je Kommune gibt Tabelle E-3-1. Insgesamt wird mit Kosten von rund 47,4 Millionen Euro (netto) für den barrierefreien Haltestellenausbau bis zum Jahr 2030 gerechnet. Ein Teil dieser Kosten wird vom Land Hessen über die Förderung nach dem Mobilitätsfördergesetz übernommen

F-3.2 FINANZIERUNG

Der Haltestellenausbau ist Aufgabe des Straßenbaulastträgers, innerhalb geschlossener Ortschaften also der jeweiligen Kommune, da es sich um Baumaßnahmen an Bürgersteigen und Gehwegen handelt.

Haltestellen sind durch Bundes- und Landesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)[41] des Bundes (nur schienengebundener ÖPNV) und dem hessischen Mobilitätsfördergesetz förderfähig. Nähere Informationen sind dem FAQ von Hessen Mobil[42] zu entnehmen.

Nach dem derzeitigen Stand kann mit einer Förderquote von 70-80 % des förderfähigen Aufwandes gerechnet werden. Da bestimmte Leistungen nicht förderfähig sind (z. B. bestimmte Planungskosten), wird mit einer tatsächlichen Förderquote im Falle einer Bewilligung von etwa 60 % des Gesamtaufwandes gerechnet. Daraus ergäbe sich ein tatsächlicher Mittelbedarf von 18,96 Millionen Euro seitens der 19 Kommunen. Bei einer Gesamtverfahrensdauer von 6 Jahren würde daraus somit ein jährlicher Finanzbedarf von durchschnittlich 3,16 Mio. Euro für alle Kommunen gemeinsam resultieren.

[41] Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 6. März 2020; (BGBl. I S. 442)

[42] https://mobil.hessen.de/foerderangebote/faqs/haltestellen

F-4 Maßnahmenbewertung und Priorisierung

Zur Bewertung der Maßnahmen müssen Nutzen und geschätzte Kosten in Relation gesetzt werden. Aufgrund der schrittweisen Umsetzung von Maßnahmen (gemäß Laufzeit der Linienbündel) und den Kombinationsmöglichkeiten der verschiedenen Maßnahmenpakete miteinander ist das Zielnetz nicht fest definiert. Für eine Berechnung eines Verkehrsmodells fehlen aber aktuelle Eingangsgrößen. Zudem ist die Prognose der künftigen Kostenentwicklung im Verkehr mit Unsicherheiten behaftet (Entwicklung Treibstoffpreise und ÖPNV-Fahrpreise). Der Nutzen in Form von Zuwächsen bei den Fahrgastzahlen oder ersetzter Pkw-Fahrten kann daher nicht beziffert, sondern nur grob abgeschätzt werden. Weiterhin ist zu beachten, dass Maßnahmen auf Grund von gesetzlichen Vorschriften (z.B. barrierefreier Ausbau) oder aufgrund der staatlichen Aufgabe zur Daseinsvorsorge (Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen) erforderlich sind (z.B. Anbindung an zentrale Orte zur Versorgung oder kulturellen Teilhabe).

In Tabelle F-4-1 sind die Maßnahmenpakete aus dem Nahverkehrsplan aggregiert mit dem jeweiligen Aufgabenträger, der geschätzten Wirkung auf die Fahrgastnachfrage sowie einer Kostenschätzung aufgeführt (+ = zusätzliche Kosten/Jahr zum Bestandsangebot 2024).

Maßnahme	Aufgabenträger	Wirkung auf die Fahrgast-Nachfrage	Kosten-schätzung (Euro)	Priori-tät
Paket 1 Zubestellungen Mo-Fr Hauptnetz 6-22 Uhr Stundentakt	Regionale Linien: RMV Lokale Verkehre: VLDW	Deutliche Erhöhung Erschließung neuer Fahrgastpotentiale	+1.166.600	1
Paket 2 Zubestellungen Mo-Fr Ergänzungsnetz 6-22 Uhr 2-Stundentakt	Regionale Linien: RMV Lokale Verkehre: VLDW	Merkliche Erhöhung	+447.900	2
Paket 3 Zubestellungen Sa, So + Feiertage Hauptnetz 7-22 Uhr bzw. 8-22 Uhr Stundentakt	Regionale Linien: RMV Lokale Verkehre: VLDW	Deutliche Erhöhung Erschließung neuer Fahrgastpotentiale	+1.522.000	1
Paket 4 Zubestellungen Sa, So + Feiertage Ergänzungsnetz 7-22 Uhr bzw. 8-22 Uhr 2-Stundentakt	Regionale Linien: RMV Lokale Verkehre: VLDW	Merkliche Erhöhung	+398.100	2
Paket 5 Spät- und Anschlussverkehr an allen Tagen als RufBus-Angebot	Regionale Linien: RMV	Leichte Erhöhung	+321.400	3

Maßnahme	Aufgabenträger	Wirkung auf die Fahrgast-Nachfrage	Kosten-schätzung (Euro)	Priori-tät
(Abbringerfahrten von späten Zügen zwischen 22 und ca. 24 Uhr)	Lokale Verkehre: VLDW			
Beschleunigung von Linien des Hauptnetzes durch direktere Linienführung	Regionale Linien: RMV Lokale Verkehre: VLDW	Merkliche Erhöhung (in Abhängigkeit von Fahrgastpotentialen der Relationen mit verkürzten Reisezeiten).	In Kosten der Pakete 1-5 enthalten (durch Verkürzung von Linienwegen ergeben sich ggf. sogar geringere Mehrkosten)	2
Neue Landkreisübergreifende Expressbuslinien	Regionale Linien: RMV	Die betreffenden Linien liegen in Randbereichen des Landkreises, daher fällt ein Großteil der Fahrgastnachfrage außerhalb des Landkreises an.	Bestandteil des regionalen NVP	3
Barrierefreier Haltestellenausbau	Straßenbaulastträger, innerorts in der Regel die Kommunen	Leichte Erhöhung, mittelfristig Stabilisierung und Erhöhung	Für alle umzubauenden Positionen insgesamt: 47.400.000 (siehe Tabelle E-3-1)	1
Neue Haltestellen	Straßenbaulastträger, innerorts in der Regel die Kommunen	Lokale Auswirkung	Je nach baulicher Situation: 50.000 – 100.000/ Haltestellenposition	Lokale Entscheidung
Bahnhofsmodernisierung	DB InfraGo RMV	Lokale Auswirkung	Nachrichtlich aufgeführt, nicht Bestandteil des lokalen NVP	
Marketing	VLDW/RMV	Zielgruppenspezifisch	k. A.	2

+ = zusätzliche Kosten/Jahr (in Euro) zum Bestandsangebot 2024

Tabelle F-4-1: Aggregierte Maßnahmen mit der Nachfrage- und Kostenschätzung

G.Linienbündelung

G-1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine personenbeförderungsrechtliche Genehmigung des Verkehrs („Konzessionierung") zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, sodass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels ein kohärentes Verkehrssystem auf geografischer Ebene, das zu positiven Netzwerkeffekten führt.

Zudem entsteht durch eine solche Bündelung von Linien regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein

Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

G-2 ZWECK DER LINIENBÜNDELUNG

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen Verkehrsbedienung in einem zusammenhängenden Verkehrssystem auf geografischer Ebene sowie einer kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sogenannter „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionserteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien, vgl. § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG.

G-3 INFORMATIONSPFLICHT DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich Artikel 7 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffene Dienste und Gebiete.

Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden, vgl. § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG. Es können darüber hinaus Angaben dazu gemacht werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie), § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG.

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

G-4 METHODEN DER LINIENBÜNDELUNG

G-4.1 BILDUNG DER AUSSCHREIBUNGSLOSE

Ausweislich Artikel 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007, § 8a Abs. 4 PBefG sowie § 8 Abs. 2 HÖPNVG sind die Interessen des Mittelstands bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags angemessen zu berücksichtigen. Von großer Bedeutung ist dabei die Größe der in den Nahverkehrsplänen zu definierenden Linienbündel. Zu große Linienbündel hindern kleine und mittlere Unternehmen an der Teilnahme am Wettbewerb, da ihnen oftmals das Eigenkapital fehlt, um die für große Bündel erforderliche Anzahl von Fahrzeugen zu beschaffen. Branchenüblich werden Linienbündel von bis zu 700.000 Fahrplankilometern als mittelstandsfreundlich angesehen (vgl. u. A. Ziffer II Nr. 1 des Basispapiers „Bündnis für den Mittelstand“ inkl. Praxisleitfaden "Wettbewerb im ÖPNV & der Mittelstand" (Bearbeitungsstand Praxisleitfaden: Mai 2023) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg u. a.).

Dort, wo eine Fahrplanleistung von nicht mehr als 700.000 Nutzwagenkilometern p. a. nicht zu realisieren ist und größere Abweichungen bestehen, sollte den Verkehrsunternehmen innerhalb eines Linienbündels die Angebotsabgabe auf Teilleistungen ermöglicht werden, sofern dies in einer Gesamtbetrachtung sinnvoll umsetzbar ist. Im Rahmen einer Ausschreibung kann dies durch die Bildung von Losen geschehen, die jeweils verkehrlich selbständige Teile der Gesamtleistung beinhalten.

Im Rahmen der Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags ist dies nicht möglich, da ansonsten nicht sichergestellt ist, dass sämtliche Linien eines Bündels bedient werden. In diesem Fall könnte die Linienbündelung umgangen werden, wenn die eigenwirtschaftliche Erbringung einzelner Verkehrsleistungen genehmigt werden würde, da die Genehmigung sich entgegen dem wirtschaftlichen Sinn der Linienbündelung auch auf einzelne Linien beziehen könnte. Dies wird durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG unterbunden, wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

G-4.2 ERMESSENSSPIELRÄUME

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbünden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.

Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf „Netto"-Basis, d. h. mit einer Tragung des Erlösrisikos durch das Verkehrsunternehmen, oder bei einer „Brutto"-Vertragslösung, d. h. mit einer Tragung des Erlösrisikos durch den öffentlichen Aufgabenträger, mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8a Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaft-

licher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d.h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

Zubringer- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist somit tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie zum Beispiel im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wett-

bewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

G-5 LINIENBÜNDEL IM LANDKREIS LIMBURG-WEILBURG

Linienbündel	Vertragslaufzeit	Leistung (Nutzwagen-kilometer pro Jahr)	Fahrzeuganzahl 2024			
			Solo-bus	Gelenk-/ 15-Meter-Bus	Midibus	Klein-/ Mini-bus
Stadtlinie Limburg	07.2025-12.2034	1.005.337 (Stand: Vergabe im Jahr 2024)	8*	-	9*	-
Linienbündel Weilburg	12.2020-12.2030	451.259 (Stand: Vergabe im Jahr 2020)	7	2	2	-
Linienbündel Ost	12.2020-12.2030	355.189** (Stand: Vergabe im Jahr 2020)	10	-	-	2
Stadtbus Bad Camberg	12.2020-12.2030	62.431 (Stand: Vergabe im Jahr 2020)	-	-	-	2
Linienbündel B 49	12.2024-12.2034	847.208** (Stand: Vergabe im Jahr 2023)	18	2	2	-
LLW Süd	12.2024-12.2032	583.656 (Stand: Vergabe im Jahr 2024)	8	4	-	-
LLW Mitte	12.2024-12.2032	271.002 (Stand: Vergabe im Jahr 2024)	7	2	-	-
LLW Westerwald 1	12.2018-12.2028	537.857 (Stand: Vergabe im Jahr 2018)	7	5	-	-
LLW Westerwald 2	12.2018-12.2028	484.903 (Stand: Vergabe im Jahr 2018)	5	4	-	-
LLW Weiltal	12.2018-12.2028	277.711 (Stand: Vergabe im Jahr 2018)	5	-	-	-
Jahresgesamtleistung		4.181.216	67	19	9	5
Gesamtanzahl der Fahrzeuge			100			

Tabelle G-5-1: Übersicht der Linienbündel im Landkreis Limburg-Weilburg (Stand 12/2024)

* Fahrzeuganzahl nach Betriebsstart im Juli 2025

** Leistungsstand Linienbus, ohne Bedarfsverkehrsangebot (RufBus)

Der Busverkehr im Landkreis Limburg-Weilburg ist in zehn Linienbündel aufgeteilt, von welchen der RMV und die VLDW jeweils fünf betreiben. Das kleinste Bündel mit jährlich rund 62,4 Tsd. Nutzwagenkilometern und in der Verkehrsspitze 2 Minibusse ist das Bündel „Bad Camberg", das lediglich den Stadtverkehr Bad Camberg umfasst, während sich die Leistung des größten Bündels „B 49" auf ca. 847,2 Tsd. Nutzwagenkilometer beläuft. Zum Fahrplanjahr 2025 mit einer Laufzeit von acht Jahren neu vergeben wurden die Linienbündel „LLW Süd" sowie „LLW Mitte" und mit einer Laufzeit von 10 Jahren das Linienbündel „B 49". Die Laufzeit des neuen Verkehrsvertrages für das Bündel „Stadtlinie Limburg" endet zum 09.12.2034. Die Verkehrsverträge der restlichen Linienbündel laufen bis einschließlich der Fahrplanjahre 2026 bzw. 2030.

G-5.1 Stadtlinie Limburg

Zum 01.07.2025 wurde das Angebot der „Stadtlinie Limburg" deutlich erweitert. Nunmehr 11 Linien erschließen die Kernstadt sowie die Stadtteile. Die Linie LM-5 bindet zudem den ICE-Bahnhof „Limburg Süd" an das Stadtbusnetz an. Als zentraler Verknüpfungspunkt dient der ZOB am Bahnhof Limburg, der sich in die Haltestellen „ZOB Nord", „ZOB Süd" und „ZOB West" gliedert.

Stadtlinie Limburg

Vertragslaufzeit: 01.07.2025 bis 09.12.2034

Nutzwagenkilometer p. a.: ca. 1.032.464 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)

Fahrzeugbedarf: 17 (8 Solobusse, 9 Midibusse)

Linie	Linienführung
LM-1	ZOB West - ZOB Süd - Blumenrod - Breites Driesch - ZOB West - Marktplatz - Krankenhaus - Marktplatz - ZOB West
LM-2	ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Im Finken - ZOB West (und zurück)
LM-3	ZOB West - ZOB Süd - Blumenrod - Gutenbergring - ZOB West - Marktplatz - Krankenhaus - Marktplatz - ZOB West
LM-5	ZOB Süd - Am Hammerberg - ICE-Gebiet (und zurück)
LM-20	ZOB Süd - Wiesbadener Str. - Kreissporthalle - Linter Alte Schule – Linter Großer Ring (und zurück)
LM-21/22	ZOB Süd - Eschhofen Kirche - Eschhofen Bahnhof - Lindenholzhausen Ortsmitte - Lindenholzh. Bahnhof - Lindenholzh. B8 - ICE-Gebiet - ZOB Süd
LM-23	ZOB Nord - Globus - Campus - Dietkirchen Auf der Heide - Dietkirchen Rathaus - Dietkirchen Friedhof (und zurück)
LM-24	ZOB West - Globus - P+R-Platz - Gewerbegebiet H.-Hingott-Str. - Ahlbach Schulstraße - Ahlbach Grundschule (und zurück)
LM-25	ZOB West - Im Finken - Offheimer Weg - Offheim Gewerbegebiet - Offheim Grundschule/Hallenbad - Offheim Kirche (und zurück)
LM-26	ZOB West - Lahn-Einkaufszentrum - Staffel Koblenzer Str. - Staffel Wohngebiet Nordwest - Staffel Limburger Str. –Marktplatz - ZOB West

Tabelle G-5-2: Stadtlinie Limburg - Linien und Leistungsdaten

G-5.2 LINIENBÜNDEL WEILBURG

Das „Linienbündel Weilburg“ fasst fünf Linien zusammen, welche die Stadt Weilburg mit den sie umgebenden Kommunen verbinden. So stellt die Linie LM-68 als einzige Hauptlinie des Bündels eine Verbindung zwischen den Grundzentren Mengerskirchen und Löhnberg und dem Mittelzentrum Weilburg her. Die Linien LM-61 und LM-62 sind dem Stadtverkehr Weilburg zuzurechnen und übernehmen vorwiegend Aufgaben der Feinerschließung. Die östlichen Weilburger Stadtteile, die nicht durch die beiden Stadtbuslinien erschlossen werden, bindet die Linie LM-66 an die Kernstadt an. Durch die Linie LM-63 wird der Schulverkehr zu den Schulstandorten in der Kernstadt Weilburg abgedeckt. Zentraler Verknüpfungspunkt in Weilburg ist der „ZOB“ im Bereich des Bahnhofs an der Lahntalbahn.

Linienbündel Weilburg	
Vertragslaufzeit: 13.12.2020 bis 14.12.2030	
Nutzwagenkilometer p. a.: 451.259 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 11 (7 Solobusse, 2 Gelenkbusse, 2 Midibusse)	
Linie	**Linienführung**
LM-61	Odersbach - Weilburg ZOB - Weilburg Innenstadt - Gewerbegebiet Kubach
LM-62	Waldhausen - Weilburg ZOB - Weilburg Innenstadt
LM-63	Schulverkehr Weilburg
LM-66	Rundverkehr Weilburg - Ahausen - Hirschhausen - Kubach - Weilburg
LM-68	Mengerskirchen - Löhnberg - Weilburg

Tabelle G-5-3: Linienbündel Weilburg - Linien und Leistungsdaten

G-5.3 LINIENBÜNDEL OST

Das „Linienbündel Ost“ beinhaltet die Verkehre südöstlich von Weilburg und bindet vorwiegend die Kommunen Weinbach und Weilmünster an. Vier der sechs Linien treffen in Weilmünster am „ZOB“ aufeinander, die anderen beiden Linien finden in Weilburg zusammen. Als einzige Hauptlinie des Bündels verbindet die Linie LM-51 die Gemeinden Brechen und Weinbach mit dem Mittelzentrum Weilburg. Die Linie LM-50 umfasst ein RufBus- Angebot für die Gemeindegebiete von Weilmünster und Weinbach und bindet diese in Gräveneck an die Lahntalbahn an. Während die Linie LM-52 vorwiegend eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Kirschhofen und der Kernstadt Weilburg herstellt und zusätzlich Aufgaben im Bereich der Schülerbeförderung für den Schulstandort Weilburg übernimmt, verkehrt die Linie LM-57 zwischen Teilen der Gemeinden Weinbach, Weilmünster und Vilmar und dem Bahnhof Aumenau. Die Linien LM-54, LM-55 und LM-56 dienen vorwiegend dem Schulverkehr zu den Schulstandorten Weinbach und

Weilmünster.

Linienbündel Ost	
Vertragslaufzeit: 13.12.2020 bis 14.12.2030	
Nutzwagenkilometer p. a.: 355.189 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 12 (10 Solobusse, 2 Kleinbusse)	
Linie	**Linienführung**
LM-50	RufBus Gräveneck - Weinbach – Weilmünster - Grävenwiesbach
LM-51	Oberbrechen - Weinbach - Weilburg
LM-52	Weinbach - Gräveneck - Kirschhofen - Weilburg
LM-54	Fürfurt - Weinbach - Aulenhausen - Weilmünster
LM-55	Weinbach - Laubuseschbach - Weilmünster
LM-56	Weyer - Weilmünster
LM-57	Dietenhausen - Weilmünster - Aumenau Bahnhof

Tabelle G-5-4: Linienbündel Ost - Linien und Leistungsdaten

*Leistungsstand Linienbus, ohne Bedarfsverkehrsangebot (RufBus)

G-5.4 Stadtbus Bad Camberg

Die Linien LM-31 und LM-32 bilden den „Stadtbus Bad Camberg“ und erschließen die gleichnamige Stadt mit ihren Stadtteilen Erbach und Würges. Am Bahnhof Bad Camberg besteht ein Verknüpfungspunkt zwischen beiden Stadtbuslinien sowie weiteren Linien des ÖPNV und SPNV. Auf diesem Weg können unter anderem Limburg, Wiesbaden und Frankfurt erreicht werden.

Stadtbus Bad Camberg	
Vertragslaufzeit: 13.12.2020 – 14.12.2030	
Nutzwagenkilometer p. a.: 62.431 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 2 Minibusse	
Linie	**Linienführung**
LM-31	Erbach - Bad Camberg
LM-32	Würges - Bad Camberg

Tabelle G-5-5: Stadtbus Bad Camberg - Linien und Leistungsdaten

G-5.5 Linienbündel B 49

Die Linien des Linienbündels B 49 erschließen entlang der namensgebenden Bundesstraße den zentralen Bereich des Landkreises zwischen den beiden Mittelzentren Limburg und Weilburg, wo auch ein Großteil der Linien dieses Bündels beginnt bzw. endet. An den ZOB beider Städte bestehen jeweils Umsteigemöglichkeiten zu anderen lokalen und regionalen Buslinien, aber auch zum SPNV. Die Hauptlinie LM-15 verbindet die Kreisstadt Limburg mit der Gemeinde Elbtal und dem im rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis gelegenen Rennerod. Als weitere Hauptlinien binden die Linien LM-46 und LM-64 den Marktflecken Merenberg an die Mittelzentren Limburg und Weilburg an. Die Linie LM-41 übernimmt ergänzend zur Lahntalbahn Erschließungsfunktionen zwischen Limburg und Runkel. Die ebenfalls zum Erschließungs- bzw. Ergänzungsnetz zählenden Linien LM-45 und LM-65 verkehren zwischen der Gemeinde Beselich und den Mittelzentren Limburg und Weilburg. Während die Linie LM-16 der Schülerbeförderung für den Schulstandort Hadamar dient, übernimmt die Linie LM-44 vorwiegend den Schülerverkehr für die Schulstandorte Runkel und Villmar.

Linienbündel B 49

Vertragslaufzeit: 15.12.2024 – 11.12.2034

Nutzwagenkilometer p. a.: 847.208 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)*

Fahrzeugbedarf: 22 (18 Solobusse, 2 Gelenkbusse, 2 Kleinbusse)

Linie	Linienführung
LM-15	Rennerod - Langendernbach - Elbtal - Hadamar - Limburg
LM-16	Schupbach - Niedertiefenbach - Hadamar
LM-41	Runkel - Steeden - Dehrn - Dietkirchen - Limburg ZOB
LM-44	Weyer - Villmar - Runkel - Wirbelau
LM-45	Runkel - Beselich - Limburg
LM-46	Waldernbach - Merenberg - Beselich - Limburg
LM-64	Waldernbach / Heckholzhausen - Merenberg - Weilburg
LM-65	Obertiefenbach - Schupbach - Gaudernbach - Weilburg

Tabelle G-5-6: Linienbündel B 49 - Linien und Leistungsdaten

*Leistungsstand Linienbus, ohne Bedarfsverkehrsangebot (RufBus)

G-5.6 Linienbündel LLW Süd

Das Linienbündel „LLW Süd“ des RMV erschließt ein Großteil der Region zwischen Limburg und Bad Camberg im Süden des Landkreises Limburg-Weilburg. Die Regionalbuslinien 283 und 285 bilden einen Ring zwischen Bad Camberg, Haintchen und Selters. Isoliert von ihnen verkehrt die Hauptlinie LM-33 zwischen Limburg und Kirberg.

Linienbündel Süd	
Vertragslaufzeit: 15.12.2024 – 11.12.2032	
Nutzwagenkilometer p. a.: 583.656 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf:12 (8 Solobusse, 4 Gelenkbusse)	
Linie	**Linienführung**
283	Haintchen - Hasselbach - Erbach - Bad Camberg
285	Haintchen - Niederselters - Bad Camberg - Limburg
LM-33	Limburg - Hünfelden - Kirberg

Tabelle G-5-7: Linienbündel Süd - Linien und Leistungsdaten

G-5.7 Linienbündel LLW Mitte

Das Linienbündel „LLW Mitte“ des RMV umfasst die Hauptlinie 282, die ergänzend zur Lahntalbahn zwischen Limburg über Runkel und Villmar nach Weilburg verkehrt, und die Linie LM-59, die Erschließungsaufgaben zwischen Limburg und Runkel sowie die Schülerbeförderung in diesem Bereich übernimmt. Die Aufgabe des zentralen Verknüpfungspunktes in diesem Linienbündel kommt der Haltestelle „ZOB Süd“ mit Umsteigemöglichkeiten zum lokalen und regionalen Busverkehr sowie zum SPNV zu.

Linienbündel Mitte	
Vertragslaufzeit: 15.12.2024 – 11.12.2032	
Nutzwagenkilometer p. a.: 271.002 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 9 (7 Solobusse, 2 Gelenkbusse)	
Linie	**Linienführung**
282	Limburg - Niederbrechen / Runkel - Villmar - Weilburg
LM-59	Runkel / Limburg - Lindenholzhausen – Ennerich - Eschhofen - Limburg

Tabelle G-5-8: Linienbündel Mitte - Linien und Leistungsdaten

G-5.8 Linienbündel LLW Westerwald 1

Die Linien des Linienbündels „LLW Westerwald 1“ des RMV bedienen den Raum nördlich von Limburg. Das Bedienungsgebiet umfasst vorwiegend die Kommunen Dornburg, Elbtal, Elz und Hadamar. So bindet die Hauptlinie 281 Dornburg, Elz und Hadamar an die Kreisstadt Limburg an und stellt gleichzeitig eine landkreisübergreifende Verbindung nach Salz im Westerwaldkreis her, während die Linie LM-13 als weitere Hauptlinie die Grundzentren von Waldbrunn, Elbtal, Elz und Hadamar mit dem Mittelzentrum Limburg verbindet. Die zum Erschließungs- und Ergänzungsnetz zählende Linie LM-11 verkehrt landkreisübergreifend zwi-

schen Limburg und Hundsangen im Westerwaldkreis. Als zentraler Ausgangs- und Verknüpfungspunkt aller Linien fungiert Limburg „ZOB Nord".

Linienbündel Westerwald 1	
Vertragslaufzeit: 09.12.2018 – 12.12.2028	
Nutzwagenkilometer p. a.: 537.857 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 12 (7 Solobusse, 3 Gelenkbusse, 2 15-Meter-Busse)	
Linie	**Linienführung**
281	Wilsenroth / Salz - Hadamar - Limburg
LM-11	Hundsangen - Limburg
LM-13	Fussingen - Hadamar - Limburg

Tabelle G-5-9: Linienbündel Westerwald 1 - Linien und Leistungsdaten

G-5.9 Linienbündel LLW Westerwald 2

Die Gemeinden Mengerskirchen, Waldbrunn und Obertiefenbach werden von Limburg aus durch die Linie LM-12, die den verkehrlichen Schwerpunkt des Linienbündels „LLW Westerwald 2" des RMV bildet, erschlossen. Ergänzend hierzu übernimmt die Linie LM-14 Erschließungsfunktionen auf dem Gebiet der Kommunen Hadamar und Obertiefenbach sowie die Schülerbeförderung für die Schulstandorte Elz und Hadamar. In Limburg besteht am „ZOB Nord" beziehungsweise am Bahnhof Anschluss zu lokalen, regionalen und überregionalen Zielen.

Linienbündel Westerwald 2	
Vertragslaufzeit: 09.12.2018 – 12.12.2028	
Nutzwagenkilometer p. a.: 484.903 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)	
Fahrzeugbedarf: 9 (5 Solobusse, 3 Gelenkbusse, 1 15-Meter-Bus)	
Linie	**Linienführung**
LM-12	Beilstein - Mengerskirchen - Fussingen - Limburg
LM-14	Lahr - Steinbach - Obertiefenbach - Hadamar

Tabelle G-10: Linienbündel Westerwald 2 - Linien und Leistungsdaten

G-5.10 Linienbündel LLW Weiltal

Das Linienbündel „LLW Weiltal" des RMV umfasst die Expressbuslinie X89 und die Freizeitlinie 245, welche als „Weiltalbus" an den Wochenenden und Feiertagen des Sommerhalbjahres mit Fahrradanhänger verkehrt. Von Weilburg „ZOB" aus überschneiden sich die Linienwege bis nach Weilmünster. Von hier aus verkehrt die Linie X89 nach Grävenwiesbach, die Linie 245 setzt ihren Weg in südli-

che Richtung nach Bad Homburg bzw. Oberursel fort.

Linienbündel Weiltal

Vertragslaufzeit: 09.12.2018 – 12.12.2028

Nutzwagenkilometer p. a.: 277.711 (Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)

Fahrzeugbedarf: 5 Solobusse

Linie	Linienführung
X89	Weilburg - Weilmünster - Grävenwiesbach
245	Bad Homburg / Oberursel - Schmitten - Weilburg ZOB

Tabelle G-11: Linienbündel Weiltal - Linien und Leistungsdaten

G-5.11 Linienbündel RTK Wiesbaden Nord

Die dem Linienbündel „RTK Wiesbaden Nord“ des RMV zuzurechnende Linie X72 stellt eine schnelle Verbindung zwischen der Kreisstadt Limburg und der Landeshauptstadt Wiesbaden her, wobei auch Kirberg in der Gemeinde Hünfelden angebunden wird. Die auch zum Linienbündel zählenden Linien 269 und 271 berühren das Kreisgebiet nicht und werden dementsprechend in der unten dargestellten Übersicht auch nicht aufgeführt.

Linienbündel RTK Wiesbaden Nord

Vertragslaufzeit: 10.12.2023 – 14.12.2031

Nutzwagenkilometer p. a.: 216.000 (im Landkreis Limburg-Weilburg, Stand zum Zeitpunkt der Vergabe)

Fahrzeugbedarf: 5 (3 15-Meter-Busse, 2 Solobusse)

Linie	Linienführung
X72	Limburg - Kirberg - Wiesbaden

Tabelle G-11: Linienbündel RTK Wiesbaden Nord - Linien und Leistungsdaten

H.Abbildungsverzeichnis

Abbildung A-2-1: Organigramm für Verkehrsangebot und Haltestellen im Gebiet der VLDW 17
Abbildung B-1-1: Zentralörtliche Gliederung, Strukturräume und Regionalachsen im Landkreis Limburg-Weilburg 21
Abbildung B-2-1: Einwohner nach Gemeinde bzw. Stadt (Stand: Oktober 2019)....25
Abbildung B-2-2: Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Quadratkilometer) nach Städten und Gemeinden zum 31.12.2021 25
Abbildung B-2-3: Altersverteilung im Landkreis Limburg-Weilburg in Prozent (Stand: 31.12.2021) 26
Abbildung B-2-4: Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Landkreises Limburg-Weilburg zum 31.12.2011 und 31.12.2021 27
Abbildung B-2-5: Bevölkerungsentwicklung zwischen 31.12.2011 und 31.12.2021 ...28
Abbildung B-3-1: Pendlerströme innerhalb des Landkreises (Stand: Oktober 2019).....39
Abbildung B-3-2: Auspendler (>90 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) aus dem Landkreis Limburg-Weilburg nach Kreisen 41
Abbildung B-3-3: Einpendler (>90 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte) in den Landkreis Limburg-Weilburg nach Kreisen [Bundesagentur für Arbeit (2022): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen; Stichtag 30.06.2021.Grafik: IGDB] 41
Abbildung B-6-1: Zwecke bezogen auf die Kenngröße Wege nach Raumtyp (MiD 2017) 58
Abbildung B-6-2: Zwecke bezogen auf die Kenngröße Personenkilometer nach Raumtyp (MiD 2017)....59
Abbildung B-6-3: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Wege nach Raumtyp (MiD 2017) 60
Abbildung B-6-4: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Personenkilometer nach Raumtyp (MiD 2017)....61
Abbildung B-6-5: Modal-Split bezogen auf die Kenngröße Wege nach Geschlecht und Alter (MiD 2017)....62
Abbildung B-6-6: zugelassene PKW (ohne gewerblich zugelassene Fahrzeuge) je 1000 Einwohner im Landkreis Limburg-Weilburg zum 31.12.2021 63
Abbildung B-6-7: B+R-Anlage am Bahnhof Bad Camberg (Foto: IGDB) 66
Abbildung B-6-8: CarSharing-Auto am Bahnhof Limburg (Foto: IGDB).....67
Abbildung B-7-1: Schienennetz des Regionalverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg (grau unterlegt) und benachbarten Landkreisen (eigene Darstellung) 70
Abbildung B-7-2: Stadtlinien Limburg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 81
Abbildung B-7-3: Stadtlinien Limburg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015] 81
Abbildung B-7-4: LB Weilburg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 82
Abbildung B-7-5: LB Weilburg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015] .82
Abbildung B-7-6: LB Ost: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 83
Abbildung B-7-7: LB Ost: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015].....83
Abbildung B-7-8: Stadtbus Bad Camberg: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 84

Abbildung B-7-9: Stadtbus Bad Camberg: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015] 84
Abbildung B-7-10: Linienbündel B 49: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 85
Abbildung B-7-11: Linienbündel B 49: Genutzte Fahrkarten Mo-Fr. [Daten: RMV-VBE 2015] 85
Abbildung B-7-12: Linienbündel Süd: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 86
Abbildung B-7-13: Linienbündel Mitte: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 86
Abbildung B-7-14: Linienbündel Westerwald 1: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 87
Abbildung B-7-15: Linienbündel Westerwald 2: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 87
Abbildung B-7-16: Linienbündel Weiltal: Fahrgastzahlen nach Tagesart [Daten: RMV-VBE 2015] 88
Abbildung B-7-17: Prozentuale Anteile der Ticketnutzung auf den lokalen Linien im Landkreis Limburg-Weilburg an einem Normalwerktag Mo-Fr. im Jahr 2015 [Daten: RMV-VBE 2015] 89
Abbildung B-7-18: Zugangspunkte Schiene: Zugang Bahnsteige und Bahnsteighöhen 92
Abbildung B-7-19: Zugangspunkte Schiene: Ein-, Aus- und Umsteiger pro Werktag (Stand 2018) 93
Abbildung B-7-20: Tarifgebiete im Landkreis Limburg-Weilburg (dunkelblau umrandet) und Nachbarkreisen (Stand 1.1.2022) 98
Abbildung C-5-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems 115
Abbildung C-6-1: Barrierefrei ausgebaute Haltestelle Merenberg Rathaus (Foto: VLDW) 133
Abbildung C-6-2: Am P+R-Platz in Kirberg kann vom Pkw in die Schnellbusse nach Limburg und Wiesbaden umgestiegen werden (Foto: IGDB) 141
Abbildung C-6-3: Beschaffungsquoten für saubere Antriebe gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (Grafik: IGDB) 143
Abbildung D-7-1: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Gehwegbreite 185
Abbildung D-7-2: Beispiele für Haltestellen an Kurven und Einmündungen 186
Abbildung D-7-3: Parkplätze im unmittelbaren Haltestellenbereich behindern die Anfahrt der Haltestelle und den Ein- und Ausstiegsvorgang 187
Abbildung D-7-4: Haltestellenbereich mit eingeschränkter Länge und Breite sowie niedrigem Bord 188
Abbildung D-7-5: Haltestellen ohne Bordstein 188
Abbildung D-7-6: Weilburg ZOB – Busse fahren Bussteigkante wegen fehlenden Sicherheitsabstands zu den Bussteigdächern nicht an, Fahrgäste müssen vom Straßenniveau einsteigen 189
Abbildung D-7-7: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen 191
Abbildung D-7-8: Fehlende Barrierefreiheit aufgrund niedriger Bordsteine, schmaler Gehwegbreiten und/ oder Defizite bei der spaltarmen Anfahrbarkeit. 192
Abbildung D-7-9: Beispiel für fehlende Koordination von Baumaßnahmen. Während der Fahrbahnbelag 2022 einer Hauptstraße erneuert wurde (Bild links) ist die anliegende Haltestelle auch im Jahr 2025 noch nicht barrierefrei ausgebaut (Fotos: IGDB) 194

Abbildung D-7-10: Barrierefrei ausgebaute Haltestellen mit zu geringer (Durchgangs-) breite 195
Abbildung D-7-11: Ein barrierefreier Ausbau allein gewährt noch nicht die Barrierefreiheit. 197
Abbildung D-7-12:Unauffällige Information über baustellenbedingte Haltestellenverlegung 200
Abbildung D-7-13: Fahrplanaushang am Haltestellenmast statt wettergeschützt in Wartehalle 200
Abbildung D-7-14: Einzelne Abfahrt auf separatem Abfahrtsplan 200
Abbildung D-7-15: Fahrplankasten durch Gebüsch und eingeschränkten Haltestellenbereich schlecht zugänglich 200
Abbildung D-7-16: Im Bereich von einbrechenden Linien, wie in Bad Camberg, kann es zu einem unkoordinierten Fahrplanaushang verschiedener Aufgabenträger kommen. 200
Abbildung D-8-1: Bahnhof Hadamar mit aufgeschottertem Mittelbahnsteig (<38cm), während an Gleis 1 ein hoher Bahnsteig kaum genutzt wird. 202
Abbildung D-8-2: Provisorische Bahnsteigerhöhung im Bahnhof Bad Camberg. 202
Abbildung D-8-3: Einstiegsituation an einem 38 cm Bahnsteig in einen Zug mit 58 cm Bodenhöhe. (Gleis 8 in Limburg) 202
Abbildung D-8-4: Weilburg gehört zu den wenigen Stationen der Lahntalbahn, die mit 76 cm hohen Bahnsteigen ausgestattet sind, die derzeit eingesetzten Fahrzeuge sind aber für 55 cm Bahnsteige optimiert. 202
Abbildung D-8-5: Bahnhof Runkel mit parkendem Auto im Zugangsbereich zum Gleis, der gleichzeitig Wartebereich bis zur Einfahrt des Zuges ist. 203
Abbildung D-8-6: Parkende Dienstfahrzeuge der DB im Eingangsbereich des Limburger Bahnhofs. 203
Abbildung D-8-7: Dächer schützen nicht nur vor Regen, sondern auch vor starker Sonneneinstrahlung. Ersatzweise haben Fahrgäste am Bahnhof Hadamar unter Bäumen Schatten gefunden. 204
Abbildung D-8-8: In Limburg besteht Verwechslungsgefahr durch direkt nebeneinanderhängende Abfahrts- und Ankunftspläne, die sich farblich nicht unterscheiden. 204
Abbildung D-9-1: Markierter Parkplatz mitten auf dem Zuweg zur Bushaltestelle (Runkel) 206
Abbildung D-9-2: Gehwegbreite unterhalb des absoluten Mindestmaßes (Bad Camberg Bahnhofstraße) 206
Abbildung D-9-3:Eingeschränkte Gehwegbreite durch markierte Parkplätze (Runkel) ..206
Abbildung D-10-1: Mit Ausnahme des RMV- Balkens bestimmt das Verkehrsunternehmen über das äußere Erscheinungsbild der Busse. Lediglich für bestimmte Stadtbusse und die Ausflugsbusse des „Weiltalbus“ ist eine Beschriftung vorgegeben. In Abstimmung mit dem Auftraggeber ist Werbung zugelassen (Fotos: VLDW, IGDB)..209
Abbildung E-2-1: Pakete zur Angebotserweiterung 214
Abbildung F-2-1: Problematik der Einnahmen- und Ausgabensituation (eigene Darstellung) 250

I. Tabellenverzeichnis

Tabelle B-1-1 Städte und Gemeinden im Kreis Limburg-Weilburg; 2022 19
Tabelle B-1-2: Grundzentren im Landkreis Limburg-Weilburg.....23
Tabelle B-2-1: Bevölkerung im Landkreis Limburg-Weilburg nach Kommunen (Stand 31.12.2021).....24
Tabelle B-3-1: Verteilung Einfamilien-/Mehrfamilienhäuser (2020) und Wohnungsbedarf nach Regionalplan Mittelhessen (Entwurf) 30
Tabelle B-3-2: Neubaugebiete im Bau bzw. in der Planung (MFH = Mehrfamilienhäuser) 32
Tabelle B-3-3: Geplante oder in Realisierung befindliche neue Wohnbebauung (Stand: 2022).....35
Tabelle B-3-4: Geplante oder in Realisierung befindliche neue Gewerbegebiete (Stand: 2022).....37
Tabelle B-3-5: Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort und am Arbeitsort sowie Pendler über Gemeindegrenzen (Stichtag 30.06.2021) 38
Tabelle B-4-1: Schulen im Landkreis Limburg-Weilburg mit Schüler/innen- Zahlen Schuljahr 2022/23 und Prognosezahlen.....46
Tabelle B-4-2: Sonstige Bildungseinrichtungen im Landkreis Limburg-Weilburg (Eigene Zusammenstellung) 48
Tabelle B-4-3: Krankenhäuser und Gesundheitszentren im Landkreis Limburg-Weilburg 49
Tabelle B-4-4: Standorte Kreisverwaltung im Landkreis Limburg-Weilburg 50
Tabelle B-4-5: Standorte Jobcenter im Landkreis Limburg-Weilburg.....50
Tabelle B-5-1: Größere Sportplätze im Landkreis Limburg-Weilburg.....51
Tabelle B-5-2: Schwimmbäder und Badeseen im Kreis Limburg-Weilburg 53
Tabelle B-5-3: Regional bedeutsame Museen [Eigene Zusammenstellung].....53
Tabelle B-5-4: Regional bedeutsame Sehenswürdigkeiten.....54
Tabelle B-6-1: Zuordnung der Gemeinden im Landkreis Limburg-Weilburg zu den Regionalstatistischen Raumtypen 57
Tabelle B-6-2: Park+Ride / Bike+Ride-Anlagen [Fahrradboxen] im Landkreis Limburg-Weilburg 65
Tabelle B-7-1: Eisenbahnstrecken im Landkreis Limburg-Weilburg mit Informationen zum Betrieb (VT=Dieseltriebwagen, LZ=lokbespannter Zug).....69
Tabelle B-7-2: SPNV-Angebot im Landkreis Limburg-Weilburg nach Verkehrstagsgruppen (Stand: Fahrplan 2022) 71
Tabelle B-7-3: Buslinien im Kreis Limburg-Weilburg mit Angaben zur Linienbündelzuordnung und Laufzeit 76
Tabelle B-7-4: Landkreisüberschreitende Buslinien aus benachbarten Gebieten 77
Tabelle B-7-5: Bürgerbussysteme im Landkreis Limburg-Weilburg (Stand 2025).....79
Tabelle B-7-6: Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg sowie Anschlüsse im ÖSPV.....91
Tabelle B-7-7: Verknüpfungspunkte im Busverkehr.....94
Tabelle B-7-8: Standorte DFI-Anzeigen.....96
Tabelle C-5-1: Netzebenen im Landkreis Limburg-Weilburg.....119
Tabelle C-5-2: Mindestanforderungen an die Erschließungsqualitäten im ÖPNV im Landkreis Limburg-Weilburg 122

Tabelle C-5-3: Mindestanforderungen an die Bedienzeiten und Taktung gemäß Netzebenen im Landkreis Limburg-Weilburg 124
Tabelle C-5-4: Sicherzustellende Anschlüsse im Spätverkehr an zentralen Verknüpfungspunkten 126
Tabelle C-5-5: Maximale Fahrzeit zwischen Zentralen Orten (gültig an allen Verkehrstagen) 126
Tabelle C-6-1: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale 136
Tabelle D-2-1: Erschließungsmängel in den Kommunen des Landkreises Limburg-Weilburg 165
Tabelle D-3-1: Mängel bezüglich Bedienungszeitraum und Bedienungsintensität. 168
Tabelle D-3-2: Mängel bezüglich Umsteigehäufigkeit und Reisezeit 173
Tabelle D-3-3: Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV 175
Tabelle D-5-1 *Reisezeiten über 60 Minuten von Ortsteilen zu weiterführenden Schulen (Stand: 2022)* [Eigene Erhebung] 181
Tabelle D-7-1: Anzahl Haltestellenpositionen auf der jeweiligen Stadt-/Gemeindefläche und Anteil der barrierefrei ausgebauten Haltestellenpositionen (Stand: April 2024) 193
Tabelle E-2-1: Maßnahmen zur Erfüllung der Bedienstandards auf den Buslinien im Landkreis 219
Tabelle E-2-2: Untersuchte Beschleunigungsmaßnahmen auf den Linien des Hauptnetze 224
Tabelle E-2-3: Angebotsübersicht Stadtlinie Limburg ab Juli 2025 226
Tabelle E-2-4: Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan Landeshauptstadt Wiesbaden & Rheingau-Taunus-Kreis 227
Tabelle E-3-1: Anzahl Haltestellenpositionen (Masten) und Kostenschätzung für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen 233
Tabelle E-3-2: Von den Kommunen gemeldeter Bedarf für die Einrichtung neuer Haltestellen 234
Tabelle E-3-3: Haltestellenvorschläge zur Beseitigung von Erschließungslücken in Wohngebieten 237
Tabelle E-3-4: Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg 240
Tabelle F-1-1: Entwicklungen im Schulsystem und ihre Auswirkungen auf den ÖPNV 248
Tabelle F-4-1: Aggregierte Maßnahmen mit der Nachfrage- und Kostenschätzung 257
Tabelle G-5-1: Übersicht der Linienbündel im Landkreis Limburg-Weilburg (Stand 12/2024) 264
Tabelle G-5-2: Stadtlinie Limburg - Linien und Leistungsdaten 266
Tabelle G-5-3: Linienbündel Weilburg - Linien und Leistungsdaten 266
Tabelle G-5-4: Linienbündel Ost - Linien und Leistungsdaten 267
Tabelle G-5-5: Stadtbus Bad Camberg - Linien und Leistungsdaten 267
Tabelle G-5-6: Linienbündel B 49 - Linien und Leistungsdaten 268
Tabelle G-5-7: Linienbündel Süd - Linien und Leistungsdaten 269

J. Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), Stand 12.2021. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html [abgerufen am 08.03.2023].

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06. Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs – Ausgabe 2010. Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2013): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs – EAÖ. Köln

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2019): Ergebnisse der Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlagen der Landesentwicklungsplanung - Projektion bis zum Jahr 2035 und Trendfortschreibung bis 2050 (= HA-Report 990)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Leitfaden Fahrradabstellanlagen. URL: https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radabstellanlagen/ [abgerufen am 08.03.2023].

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; HessenMobil (2022): Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz taktiler Elemente im Fuß- und Radverkehr (abrufbar auf der Internetseite www.nahmobil-hessen.de – Stand 26.03.2025).

Hessisches Statistisches Landesamt (2023): Hessische Gemeindestatistik 2022 - 2. korrigierte Auflage. Wiesbaden

Landkreis Limburg-Weilburg (Hrsg.) (2020): Nahmobilitätscheck für den Landkreis Limburg-Weilburg mit Schwerpunkt Radverkehr (abrufbar unter https://www.landkreis-limburg-weilburg.de/klimaschutz/erfolge/nahmobilitaetscheck-fuer-den-landkreis-limburg-weilburg - Stand 27.08.2025)

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMDV)

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (2019): RMV-Maßnahmenplan „Barrierefreie Haltestellen im Busverkehr". Hofheim am Taunus (https://www.rmv.de/c/de/informationen-zum-rmv/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung)

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (2019): Mindeststandards für Busse im Rhein-Main-Verkehrsverbund. Hofheim am Taunus

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) (2021): Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main. Hofheim am Taunus.

RMV; IVM (o.J.): Verbundweiter Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-

Main – Maßnahmenplan Park + Ride. (https://www.rmv.de/c/de/ueber-uns/der-rmv/aufgaben-der-rmv-gmbh/verkehrs-und-mobilitaetsplanung)

TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List" Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (2020): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018" – Städtevergleich

Verzeichnis der Rechtsquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760)

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I 2005, 786), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573)

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG), in der Fassung vom 12. Juli 2021 (GVBl. S. 338)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl: I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 441)

Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (OJ L 42 13.02.2002, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2001/85/oj)

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1691), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 167)

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj

K. Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammeltaxi
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behinderten-gleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	„Bike and Ride" („Fahrrad und Reisen")
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GG	Grundgesetz
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
HMWVW	Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
ITF	Integraler Taktfahrplan
k. A.	Keine Angabe
k. V.	kein Verkehr
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode")
LEP	Landesentwicklungsplan
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LSA	Lichtsignalanlage

MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen) (Verkehrstagsmerkmal)
n. erh.	nicht erhoben
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit (Zeiten außerhalb der HVZ und SVZ)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	„Park and Ride" („Parken und Reisen")
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn (hält in der Regel an allen Haltestellen)
RE	Regional-Express (Regionalzug, der nur an bestimmten Haltestellen hält)
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Sa	Samstag (Verkehrstagsmerkmal)
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SEV	Schienenersatzverkehr
So	Sonntag (Verkehrstagsmerkmal)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs- Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VLDW	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil (lokale Nahverkehrsorganisation)
VO	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VU	Verkehrsunternehmen
WE	Wohneinheit
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

L. Anlagenverzeichnis

A Einleitung

Anlage A-1 Beteiligte Institutionen im Anhörungsverfahren

Anlage A-2.1 Stellungnahmen der vorgezogenen Beteiligung zum Anforderungsprofil

Anlage A-2.2 Stellungnahmen des Anhörungsverfahrens

Anlage A-3 Beschlussfassung (wird nach Beschlussfassung eingefügt)

B Bestandsaufnahme

Anlage B-1 Altersverteilung nach Gemeinden

Anlage B-2 Touristische Wanderwege und Radrouten

Anlage B-3 Liniennetzplan

Anlage B-4 Haltestellenbestand

Anlage B-5 Umsetzung Maßnahmen aus NVP 2014

C Anforderungsprofil

Anlage C-1 Mindestanforderungen an die Haltestellen

Anlage C-2 Beschriftungsbeispiel Haltestellenschild nach RMV-Vorgaben

Anlage C-3 Anforderungen an die Fahrzeuge

Anlage C-4 Folien zum Thema Alternative Antriebe

D Mängelanalyse

Anlage D-1 Erschließungsqualität

Anlage D-2.1 Verbindungsqualität

Anlage D-2.2 Spätverkehre

Anlage D-2.3 Reisezeitvergleich

Anlage D-3 Parallelverkehre

Anlage D-4 Anbindung Schulen

Anlage D-5 Fahrgastpotential Anbindung ICE-Bahnhof Limburg-Süd

E ANGEBOTSKONZEPTION

Anlage E-1 Liniensteckbriefe

Anlage E-2 Beschleunigung von Hauptlinien

Anlage E-3 Folien zum Thema On-Demand-Verkehr und RufBus

Landkreis
Limburg-Weilburg

Antrag

AT-6/2026

B90 / DIE GRÜNEN

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	17.	26. Juni 2026	beschließend
Ausschuss für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft	3.	19. August 2026	vorberatend
Kreistag	19.	28. August 2026	beschließend
Ausschuss für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft	2.	28. September 2026	vorberatend
Kreistag	8.	30. Oktober 2026	beschließend

Betreff:

Prüfantrag: Zeitliche Beschränkung für Mähroboter

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob und in welcher Form im Landkreis Limburg-Weilburg eine zeitliche Beschränkung des nächtlichen Betriebs von Mährobotern zum Schutz von Igeln und anderen Kleintieren rechtssicher und praktikabel umgesetzt werden kann und gegebenenfalls hierfür eine geeignete Regelung zu erarbeiten.

Zudem soll geprüft werden, wie eine begleitende Informationskampagne zum Schutz von Igeln ausgestaltet werden kann, um die Bürger*innen des Landkreises Limburg-Weilburg für die Thematik zu sensibilisieren und zur Einhaltung der zeitlichen Beschränkungen zu motivieren.

Die Ergebnisse der Prüfung sind im Ausschuss für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft vorzustellen.

Begründung:

Zahlreiche wissenschaftliche Studien haben in den vergangenen Jahren die erheblichen Verletzungsrisiken dokumentiert, die von nächtlich operierenden automatisierten Mähgeräten für Igel, Amphibien und andere Kleintiere ausgehen. Mähroboter stellen eine erhebliche Gefahr für Igel und andere nachtaktive Kleintiere dar. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden kommt es regelmäßig zu schweren Verletzungen oder zum Tod der Tiere. Igel sind dämmerungs- und nachtaktiv. Bei Gefahr fliehen sie nicht, sondern rollen sich ein und sind dadurch den rotierenden Messern der Geräte schutzlos ausgeliefert. Der Igel gilt inzwischen als potenziell gefährdet und wurde aufgrund seines Bestandsrückgangs in die sogenannte „Vorwarnliste" der deutschen Roten Liste der Säugetiere aufgenommen. Die Weltnaturschutzunion (IUCN) hat den Bestandsrückgang von über 30 Prozent in den vergangenen zehn Jahren zum Anlass genommen, den westeuropäischen Igel im Oktober 2024 erstmals auch in ihre internationale Rote Liste der gefährdeten Arten aufzunehmen. Als besonders geschützte Art nach dem Bundesnaturschutzgesetz besteht die Verpflichtung, Gefahren für Igel zu minimieren.

Der vorgelegte Antrag adressiert diese Problematik durch eine zeitliche Einschränkung des Mähroboterbetriebs während Dunkelheit und Dämmerung.

Dass eine solche Einschränkung grundsätzlich rechtssicher und praktikabel umgesetzt werden kann, zeigen die Allgemeinverfügungen mehrerer Städte und Kreise, die den nächtlichen Betrieb von Mährobotern untersagt. Zudem wird eine solche Einschränkung der Betriebszeiten inzwischen auch auf übergeordneter Ebene unterstützt: Der Deutsche Städtetag sowie zahlreiche Naturschutz- und Tierschutzverbände sprechen sich für ein Nachtfahrverbot von Mährobotern aus.

Eine solche Einschränkung der Betriebszeiten stellt eine verhältnismäßige Maßnahme dar: Die Nutzung der Geräte bleibt tagsüber weiterhin möglich, während gleichzeitig eine konkrete Gefahrenquelle wirksam reduziert wird. Flankierend kann eine Informationskampagne dazu beitragen, die Bevölkerung für den Schutz von Igeln zu sensibilisieren und weitere einfache Maßnahmen im eigenen Garten anzustoßen.

Mit der Prüfung eines Nachtfahrverbots kann der Landkreis ein positives Signal für den Umwelt- und Artenschutz setzen und einen konkreten und pragmatischen Beitrag zum Schutz der biologischen Vielfalt leisten.

Landkreis
Limburg-Weilburg

Antrag

AT-7/2026

B90 / DIE GRÜNEN

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	18.	26. Juni 2026	beschließend
Ausschuss für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft	2.	19. August 2026	vorberatend
Ausschuss für Schule, Aus- und Weiterbildung	2.	20. August 2026	vorberatend
Kreistag	20.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Prüfung der Entsiegelung und Begrünung von Schulhöfen

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, für Entsiegelung geeignete Schulhöfe im Kreis Limburg-Weilburg zu ermitteln, und zu prüfen, ob und wie eine Entsiegelung und Begrünung der Pausenhöfe prioritär umgesetzt werden kann.
2. Die Ergebnisse der Prüfung sollen im Ausschuss für Umwelt, Energieversorgung, Klima und Landwirtschaft vorgestellt werden.
3. Die Maßnahmen sollen gemeinsam mit den jeweiligen Schulleitungen, Elternbeiräten und Schülervertretungen geplant und pädagogisch begleitet werden.

Begründung:

Viele Schulhöfe sind aktuell Beton- und Asphaltwüsten. Schattige Grünflächen sind rar. Sie heizen sich im Sommer auf, die Aufenthaltsqualität ist bescheiden. Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte leiden unter immer heißeren Sommern, was sowohl die Gesundheit, das soziale Miteinander als auch die Unterrichtsqualität beeinträchtigt.

Die Hessische Landesregierung hat sich durch die Kommunale Klimarichtlinie zur Förderung von investiven Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung bekannt. Ziel ist die Förderung von Vorhaben zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der hessischen Landesregierung. Die Strategien zur Erreichung der Ziele sollen sich neben dem Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen auch an der Wichtigkeit des Schutzgutes orientieren. Neben den Schutzgütern der körperlichen Unversehrtheit und des Schulwesens ist auch der in Art.20a GG genannte Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen besonders betroffen. Auch durch den Ausbau der Ganztagsbetreuung wird das richtige Kleinklima an den Schulen zunehmend wichtiger.

Ein Förderschwerpunkt der kommunalen Maßnahmen liegt in der Begrenzung der negativen Auswirkungen des Klimawandels (Klimaanpassung) auf „insbesondere Entsiegelung/Begrünung/Beschattung öffentlicher Flächen (Schulhöfe, Kindergarten, Dorfplätze, Sportplätze, Straßenräume)“.

Der Hitzedruck im Rahmen des Klimawandels wird in den letzten Jahren besonders in den Sommermonaten immer deutlicher. Darunter leiden besonders junge und ältere Menschen. Die einen, weil sie sich viel bewegen, die anderen, weil sie sich immer beschwerlicher bewegen können. Als Mitglied im Bündnis Hessischer Klimakommunen stehen wir als Landkreis Limburg-Weilburg in besonderer Verantwortung, die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung ernst zu nehmen.

Mit „Abpflaster“-Aktionen und Programmen haben Frankfurt, Marburg (www.z-u-g.org), Hamburg, Schleswig-Holstein begonnen. NRW hat mit seinem Förderprogramm „Coole Schulen“ das Thema Entsiegelung von Schulhöfen auf der Agenda. Es werden sogar Außenklassenzimmer gefördert, was Schulen die Möglichkeit eröffnet, an heißen Tagen im Schatten von Bäumen zu unterrichten. Klimaanpassung und hohe Lebensqualität gehen dabei einher mit Kinderschutz und Bildung (www.umwelt.nrw.de).

Auch in Hessen werden im Rahmen der kommunalen Klimarichtlinie, des Förderprogramms „Klimakommunen“ (www.klima-kommunen-hessen.de) sowie den KfW-Förderschwerpunkt D2/Programm 444 (https://ad.zentrum-klimaanpassung.de) die Entsiegelung, Begrünung und Wiederherstellung von Bodenfunktionen zur Reduktion von Hitzeinseln und Verbesserung der Klimaanpassung als Förderschwerpunkte benannt. Dies ist insbesondere für Schulhöfe relevant.

Vorteile einer Entsiegelung, d.h. Entfernen von Beton- und Asphaltflächen

- Oberflächen- und Grundwasser: Wasser versickert auf natürliche Weise in den Boden, Grundwasserspeicher werden aufgefüllt, Kanalisation wird entlastet, Überflutungen werden vermieden.
- Luftqualität: Verdunstung von Wasser führt zu einer besseren Luftqualität; Begrünung filtert Schadstoffe aus der Luft.
- Lärmreduktion: Grünflächen senken den Lärmpegel und bauen damit Stress ab.
- Gesundheitsförderung: Pflanzen schaffen ein gesundheitsförderndes Lern- und Begegnungsumfeld
- Soziale Interaktion: Grünflächen schaffen attraktive Aufenthaltsorte und fördern soziale Interaktionen. Aufenthalt im Grünen führt nachweislich zu einem positiveren sozialen und psychischen Wohlbefinden und reduzieren aggressives Verhalten.
- Verbesserung des Mikroklimas: die Aufenthaltsqualität auf den Schulhöfen und den angrenzenden Klassenzimmern wird verbessert. Wärmeinseleffekte und Hitzeextreme von asphaltierten Flächen werden abgemildert (Verdunstungskälte und Schattenwurf).
- Abkühlung: Grüne Schulhöfe führen zu natürlichen Klimatisierungseffekten der Schulgebäude, was die zukünftigen Kosten für Klimaanlagen senkt. Falls zusätzlich Pflanzen für Fassadenbegrünung angepflanzt werden, führt dies zu einer Wärmedämmung und Klimatisierung von Schulgebäuden. Gebäude werden vor extremen Temperaturschwankungen und Witterungseinflüssen geschützt, d.h. Materialien halten ggf. länger.
- Biodiversität: Artenvielfalt wird gefördert durch Grünflächen, die als Lebensräume für Pflanzen und Tiere dienen.
- Lebensmittelherstellung: Falls Teile der Grünflächen zum Nutzgarten umgewandelt werden, können Lebensmittel für die Mittagsversorgung der Schulgemeinschaft angebaut werden.

Landkreis
Limburg-Weilburg

Antrag

AT-8/2026

CDU und SPD

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	16.	26. Juni 2026	beschließend
Ausschuss für Schule, Aus- und Weiterbildung	3.	20. August 2026	vorberatend
Kreistag	21.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Grundschulbetreuung

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Limburg-Weilburg verweist die Thematik „Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Grundschulbetreuung“ dauerhaft in den Ausschuss für Schule, Aus- und Weiterbildung zur Beratung. Der/die Vorsitzende berichtet ggfs. jeweils in der folgenden Kreistagssitzung.

Begründung:

Die Aufgabenstellung Umsetzung des Rechtsanspruchs auf Betreuung ist schon seit langem Thema im Ausschuss für Schule, Aus- und Weiterbildung und wurde stets sehr zielführend unterstützt durch die Verwaltung begleitet und vorangetrieben. Da ab 1.8.2026 die Umsetzung beginnend mit der 1. Klasse beginnt, halten wir es für geboten, dass diese Thematik stets auf der Tagesordnung des Ausschusses steht, damit gegebenenfalls kurzfristig beraten und gehandelt werden kann.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-132/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	02.06.2026
Sachbearbeitung	Frau Stoll

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	3.	11. Juni 2026	vorberatend
Kreistag	12.	26. Juni 2026	beschließend
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss	3.	24. August 2026	vorberatend
Kreistag	22.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Anpassung des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH und Neufassung des Betrauungsaktes der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

1. Der Kreistag beschließt den als Anlage zu dieser Vorlage beigefügten Gesellschaftsvertrag.
2. Der Landkreis Limburg-Weilburg betraut die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH weiterhin mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) im Sinne des Artikel 4 der Entscheidung der EU-Kommission vom 20. Dezember 2011. Grundlage hierfür bietet der ebenfalls dieser Vorlage als Anlage beigefügte Betrauungsakt.
3. Die Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg in den Organen der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH werden angewiesen, darauf hinzuwirken, dass dieser Beschluss durch die Geschäftsführung der Gesellschaft umgesetzt wird.
4. Sind aus steuerrechtlichen, beihilferechtlichen oder sonstigen rechtlichen Gründen Änderungen erforderlich, die den wesentlichen Inhalt des Betrauungsakts nicht betreffen, ist die Verwaltung zur Vornahme dieser Änderungen berechtigt.

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Gesellschaftsvertrag

Zum 1. Januar 2026 ist der Versorgungsauftrag der Neurologie Weilmünster durch die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH übernommen worden (Grundsatzbeschluss zur Übernahme des Versorgungsauftrags Neurologie von der Vitos Weil-Lahn gGmbH vom Kreistag am 13. Juni 2025). Die Übernahme des Versorgungsauftrags wurde der Aufsichtsbehörde inkl. erforderlichem Aufsichtsraster bereits schriftlich angezeigt. In Folge der Übernahme der Neurologie ist auch der Gesellschaftsvertrag des Kreiskrankenhauses anzupassen. Der Geschäftsführer der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH Herr Schulz hat CURACON (Wirtschaftsprüfung und Beratung) mit dieser Anpassung beauftragt.

Der Gesellschaftsvertrag stammt ursprünglich aus dem Jahr 2005 und wurde seitdem mehrfach punktuell angepasst. Die Folge daraus ist, dass einige im Vertrag enthaltene Regelungen inhaltlich

unschlüssig und widersprüchlich sind. Daher dient die aktuelle Anpassung im Zuge der Übernahme der Neurologie auch der generellen Überarbeitung und systematischen Bereinigung des Vertrags.

Dabei sollen die Änderungen nicht der inhaltlichen Neuausrichtung der Gesellschaft dienen, sondern der rechtlichen und steuerlichen Absicherung der bestehenden und erweiterten Aufgaben sowie der Herstellung größerer Struktur- und Planungssicherheit für den Landkreis.

Betrauungsakt

Grundsätzlich kann sich der Landkreis Limburg-Weilburg zur Erfüllung von Aufgaben, die von der kommunalen Selbstverwaltungskompetenz erfasst werden, auch Eigengesellschaften oder privaten Unternehmen bedienen. Die Gewährleistung der bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung durch leistungsfähige Krankenhäuser ist gemäß § 3 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des Krankenhauswesens in Hessen (Hessisches Krankenhausgesetz – HKHG) eine öffentliche Aufgabe des Landkreises Limburg-Weilburg. Der Landkreis Limburg-Weilburg bedient sich dahingehend der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH.

Erhält ein Unternehmen kommunale Gelder, um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse (DAWI) zu erbringen, können diese Zahlungen eine (unzulässige) Beihilfe im Sinne des EU-Beihilferechts darstellen. Auch der Verlustausgleich an kommunale (Eigen-)Gesellschaften wird von der Europäischen Kommission als Beihilfe im Sinne des EU-Vertrages angesehen, welche zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt grundsätzlich unzulässig sind.

Der Betrauungsakt ist eine Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Beihilfen mit Europäischem Recht.

Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH wird weiterhin mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut. Damit setzt der Landkreis Limburg-Weilburg den EU-Beschluss zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen um und sichert etwaige Ausgleichs-zahlungen an die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH durch den Landkreis Limburg-Weilburg für die kommenden zehn Jahre.

Der vorhergehende Betrauungsakt (beschlossen 2020) wurde aufgrund der Änderung des Gesellschaftsvertrages (Übernahme Neurologie) ebenfalls angepasst. Die Neufassung des Betrauungsakt wird ab dem neuen Beschluss des Kreistages wieder zeitlich auf 10 Jahre befristet. Die Neuauflage des Betrauungsaktes für die Kreiskrankenhaus Weilburg (siehe Anlage) gGmbH wurde rechtlich auf aktuellen Stand gebracht und der neue Aufgabenbereich der Neurologie wurde hinzugefügt. Er entspricht sonst inhaltlich jedoch im Wesentlichen der Fassung von 2020.

Öffentlicher Betrauungsakt

(Bescheid)

des **Landkreises Limburg-Weilburg, Schiede 43, 65549 Limburg**

betreffend die

Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH, Am Steinbühl 2, 35781 Weilburg

auf der Grundlage des

Beschlusses der EU-Kommission

vom 20. Dezember 2011

über die Anwendung von Artikel 106 Abs. 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (2012/21/EU, ABI. EU Nr. L 7/3 vom 11. Januar 2012, Nachfolgeregelung 2025/2630/EU vom 8. Januar 2026)

- **Freistellungsbeschluss** -,

der **Mitteilung der Kommission**

vom 11. Januar 2012

über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

(2012/C 8/02, ABI. EU Nr. C 8/4 vom 11. Januar 2012),

der Mitteilung der EU-Kommission vom 11. Januar 2012

„Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen“

(2012/C 8/03, ABI. EU Nr. C 8/15 vom 11. Januar 2012),

der **Richtlinie 2006/111/EG der EU-Kommission**

vom 16. November 2006

über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen

(ABI. EU Nr. L 318/17 vom 17. November 2006)

-Altmark-Trans“ -Rechtsprechung-

Präambel

(1) Die Gewährleistung der bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung durch leistungsfähige Krankenhäuser ist gemäß § 3 des Zweiten Gesetzes zur Weiterentwicklung des Krankenhauswesens in Hessen (Hessisches Krankenhausgesetz - HKHG -) eine öffentliche Aufgabe des Landes, der Landkreise und der kreisfreien Städte. Sie handeln dabei im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Hiervon umfasst ist auch die Gewährleistung der bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung auf dem Gebiet des Gesundheitswesens. Auch die Altenhilfe ist nach §§ 71 Abs. 2 des Zwölften Buches Sozialgesetzbuch (SGB XII) i. V. m. § 1 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (HAG/SGB XII) eine öffentliche Aufgabe des Landkreises Limburg-Weilburg. Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH nimmt diese Versorgungsaufgaben des Landkreises Limburg-Weilburg wahr. Gesellschafter der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH sind der Landkreis sowie die Lahn-Dill-Kliniken GmbH.

Die Aufgaben und Zwecke sind im Gesellschaftsvertrag der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH festgeschrieben. Zweck der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH ist nach der Satzung die Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege durch bedarfs- und leistungsgerechte sowie wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit ambulanten und stationären Krankenhausleistungen, die Förderung des Wohlfahrtswesens durch die selbstlose Unterstützung von Personen, die infolge ihres körperlichen, geistigen oder seelischen Zustands auf die Hilfe anderer angewiesen sind sowie der Volks- und Berufsbildung, weiter der Betrieb von Heimen und Einrichtungen der Altenhilfe, die ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege von alten Menschen einschließlich deren sozialen und kulturellen Betreuung sowie das Angebot von Wohngelegenheiten nach den Grundsätzen der Altenhilfe. Im Übrigen sind die Aufgaben und Zwecke im Gesellschaftsvertrag der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH festgeschrieben. Auf den Gesellschaftsvertrag wird verwiesen.

(2) Der Landkreis Limburg-Weilburg betraut die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH im Rahmen dieses Betrauungsaktes mit den in diesem Betrauungsakt

definierten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI). Bei DAWI handelt es sich um wirtschaftliche Tätigkeiten, die mit besonderen Gemeinwohlaufgaben verbunden sind und die im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden. Auf Grundlage dieser Betrauung kann die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH zukünftig staatliche (kommunale) Beihilfen (Ausgleichsleistungen) für die Erbringung besonderer Gemeinwohlaufgaben (DAWI) erhalten, ohne dass diese Beihilfen (Ausgleichsleistungen) zuvor bei der EU-Kommission angemeldet (notifiziert) werden müssen.

Der nachfolgende Betrauungsakt bestätigt und konkretisiert den durch den Gesellschaftsvertrag der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH begründeten Gegenstand und Zweck der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH, DAWI zu erbringen, um damit den Anforderungen des Europäischen Beihilfenrechts (,,Almunia-Paket" und „Alt-mark-Trans"-Rechtsprechung) Rechnung zu tragen. Der Betrauungsakt zugunsten der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH beruht auf der am 8. Januar 2026 in Kraft getretenen Nachfolgeregelung des Freistellungsbeschlusses 2012/21/EU, dem Freistellungsbeschluss 2025/2630/EU der EU-Kommission. Aufgrund der Anpassung des Gesellschaftervertrages mit der inhaltlichen Änderung bezüglich der Übernahme Neurologie muss auch der bestehende Betrauungsakt angepasst werden. Der vorliegende Betrauungsakt ersetzt daher den Betrauungsakt vom 11. Dezember 2020.

§ 1 Gemeinwohlaufgabe, betrautes Unternehmen und Art der Gemeinwohlaufgaben

(1) Der Landkreis Limburg-Weilburg betraut die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH mit der Erbringung von DAWI in Form von medizinischen Versorgungsleistungen, Notfalldiensten sowie der Altenhilfe.

(2) Zu den DAWI der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH, die die Gesellschaft im Einklang mit ihrem Gesellschaftszweck im Interesse der Einwohner für das ganze Gebiet des Landkreises Limburg-Weilburg wahrnimmt, zählen insbesondere die

nachstehend aufgeführten Tätigkeiten. Die einzelnen DAWI-Tätigkeiten der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH können aufgrund der strukturellen Unwirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung in Bezug auf Qualität, Umfang, Bezahlbarkeit, Verfügbarkeit und Dauerhaftigkeit durch andere private Marktteilnehmer nicht oder nicht in der vom Landkreis Limburg-Weilburg aus allgemein- und strukturpolitischen Gründen für notwendig erachteten Weise zur Verfügung gestellt werden und sind daher vom Landkreis Limburg-Weilburg als bedarfsnotwendig und erforderlich anerkannt:

Medizinische Versorgungsleistungen:

Stationäre, teilstationäre und ambulante Krankenhausleistungen entsprechend den dem Krankenhaus durch das Land Hessen zugewiesenen Leistungsgruppen sowie den Festlegungen des jeweils geltenden Krankenhausplans. Hierzu zählen auch Leistungen der ambulanten Versorgung, des ambulanten Operierens, der integrierten Versorgung nach dem SGB V sowie der Betrieb medizinischer Versorgungsstrukturen.

Notfalldienste:

Teilnahme an der stationären und notfallmedizinischen Versorgung einschließlich der Vorhaltung einer jederzeitigen Aufnahme- und Behandlungskapazität, intensivmedizinischer Versorgungskapazitäten sowie der Sicherstellung einer 24/7-Notfallversorgung auch unter strukturell erschwerten Rahmenbedingungen.

Altenhilfe:

Betrieb von Heimen und Einrichtungen der Altenhilfe, die ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege von alten Menschen einschließlich deren soziale und kulturelle Betreuung sowie das Angebot von Wohngelegenheiten nach den Grundsätzen der Altenhilfe anbieten.

Unmittelbar mit diesen Haupttätigkeiten verbundene Nebenleistungen:

Hierzu zählen insbesondere Küchen-, Labor-, Radiologie-, Sterilisations-, Ausbildungs-, Unterkunfts-, Vermietungs- und sonstige infrastrukturelle Leistungen,

soweit diese der Erfüllung der Krankenhaus- und Versorgungsaufgaben dienen.

(3) Zur Erfüllung dieser Gemeinwohlaufgaben ist die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH berechtigt, artverwandte Tätigkeiten als unmittelbar mit den in Abs. 2 aufgeführten Haupttätigkeiten verbundene Nebendienstleistungen auszuüben, wenn diese geeignet sind, den gemeinnützigen Gesellschaftszweck zu fördern.

(4) Die in vorstehenden Absätzen 2 bis 3 genannten Aufgaben der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH stellen Aufgaben der klassischen „kommunalen Daseinsvorsorge" dar. Aufgrund der kommunalen Definitionshoheit für den Begriff „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse" (DAWI) ist anerkannt, dass diese Leistungen auch eine DAWI mit einem spezifischen Gemeinwohlbezug im Sinne des Europäischen Beihilfenrechts darstellen. Aufgrund der Formulierungen in § 2 des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH ist sichergestellt, dass diese bei den in § 1 Abs. 1 genannten Maßnahmen auf die Erbringung von DAWI und auf das kommunalrechtlich zulässige Maß beschränkt ist.

(5) DAWI gem. Art. 106 Abs. 2 AEUV:

a. Bei den Leistungen, die zur Erfüllung der unter Abs. 2 bezeichneten Aufgaben erforderlich sind, handelt es sich um Dienstleistungen, die im Sinne von Art. 106 Abs. 2 AEUV im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erbracht werden (DAWI). Dies sind besondere Dienstleistungsaufgaben, die im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden und dazu mit besonderen Gemeinwohlverpflichtungen verbunden sind, denen ein Unternehmen - wenn es im eigenen gewerblichen Interesse handeln würde - nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen nachkommen würde (vgl. Ziffer 47 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI - 2012/CS/02, ABI. C 8 vom 11. Januar 2012, S. 4, im Folgenden: DAWI-Mitteilung).

b. Art. 2 b) des DAWI-Freistellungsbeschlusses ordnet Krankenhäuser, die

medizinische Versorgung leisten, gegebenenfalls einschließlich Notdiensten, ausdrücklich den Kategorien zu, in denen DAWI gern. Art. 106 Abs. 2 AEUV erbracht werden dürfen. Die Erbringung von Nebendienstleistungen, die unmittelbar mit der Haupttätigkeit verbunden sind, insbesondere der Forschung, steht der Anwendung jedoch nicht entgegen. Zu den Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge gehört es, im Gemeinwohlinteresse die Versorgung der örtlichen Bevölkerung mit angemessenem Gesundheitswesen sicherzustellen.

c. Ohne zusätzliche Anreize bietet der Gesundheitssektor kein diesen Anforderungen Rechnung tragendes, ausreichendes Gesundheitsangebot für die breite Bevölkerung einschließlich der zugezogenen Flüchtlinge und Migranten.

d. Die für die Erbringung der DAWI gewährten Ausgleichsleistungen sind von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Abs. 3 AEUV befreit.

(6) Daneben kann die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH folgende Dienstleistungen erbringen, die nicht zu den DAWI zählen, soweit sie im konkreten Fall nicht doch als unmittelbar mit den Haupttätigkeiten verbundene Nebendienstleistungen zur Erfüllung des Unternehmenszwecks erbracht werden und für die Erbringung von DAWI unmittelbar förderlich sind. Hierzu zählen insbesondere Wahlleistungen, sonstige privatwirtschaftliche Leistungen, Vermietungsleistungen sowie sonstige medizinische, therapeutische, technische, gastronomische und ausbildungsbezogene Nebenleistungen.

§ 2 Geltungsdauer, Aufhebung

Die Betrauung der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH erfolgt für eine Dauer von zehn Jahren ab Wirksamwerden des Betrauungsaktes.

Soweit Investitionen der gGmbH für die Erbringung der DAWI nach § 1 Abs. 2 und 3 erforderlich werden, die so erheblich sind, dass sie nach allgemeinen

Rechnungslegungsgrundsätzen über einen längeren Zeitraum abgeschrieben werden müssen, verlängert sich der Betrauungszeitraum hinsichtlich dieser Investitionen längstens um die Abschreibungsdauer.

Über eine anschließende Betrauung in Übereinstimmung mit dem nationalen und europäischen Recht wird der Landkreis jeweils möglichst frühzeitig befinden.

Der Landkreis Limburg-Weilburg kann die Betrauung, die sich als öffentlich-rechtliche Verwaltungsentscheidung im Sinne des § 35 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) darstellt, auf der Grundlage der §§ 48, 49 HVwVfG ganz oder teilweise aufheben. Eine Aufhebung steht insbesondere im Raum, soweit die in § 2 Abs. 1 dieses Betrauungsaktes dargestellten Aufgaben infolge der fortschreitenden Entwicklung der relevanten Entscheidungspraxis der EU-Kommission und / oder der europäischen wie nationalen Gerichte nicht mehr als DAWI-Leistungen angesehen werden können oder die Voraussetzungen des Freistellungsbeschlusses in anderer Weise nicht mehr erfüllt sind.

§ 3 Berechnung und Änderung der Ausgleichsleistungen, Trennungsrechnung

(1) Soweit für die mit der Erbringung der DAWI durch die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH verbundenen Gemeinwohlaufgaben nach § 1 Abs. 2 und 3 erforderlich, kann der Landkreis Ausgleichsleistungen im Sinne von Art. 5 des Freistellungsbeschlusses gewähren. Neben dem Ausgleich der entstehenden Verluste ist der Landkreis insbesondere berechtigt, auf Grundlage dieses Betrauungsakts Bürgschaften oder vergleichbare Haftungserklärungen zur Absicherung von Darlehen und Krediten, die von der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH aufgenommen werden, zu übernehmen. Darüber hinaus ist der Landkreis Limburg-Weilburg zur Leistung von Kapital- und Sacheinlagen berechtigt sowie des Weiteren etwa zu Betriebs- und Investitionskostenzuschüssen, zur Gewährung von Darlehen zu marktunüblichen Konditionen oder zu verbilligten bzw. unentgeltlichen Grundstücksüberlassungen.

(2) Die jeweilige Höhe der Ausgleichsleistungen, die in einem Haushaltsplan des Landkreises veranschlagt ist, ergibt sich aus dem nach den gesetzlichen Regelungen

und den dort vorgesehenen Parametern erstellten und beschlossenen jeweiligen Finanz- und Wirtschaftsplan oder einem entsprechenden anderen Nachweis der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für das jeweilige Jahr. Die maximale Höhe der Ausgleichsleistungen im Sinne des Freistellungsbeschlusses ergibt sich wiederum aus dem jeweiligen Haushaltsplan des Landkreises Limburg-Weilburg in Verbindung mit § 3 Abs. 4 dieses Betrauungsakts.

(3) Die Ausgleichsleistungen des Landkreises Limburg-Weilburg erfolgen allein zu dem Zweck, die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH aus allgemein- und gesundheitspolitischen Gründen zu fördern und sie in die Lage zu versetzen, die ihr nach dem Gesellschaftsvertrag obliegenden Gemeinwohlaufgaben im Landkreis Limburg-Weilburg zu erfüllen. Der Ausgleichsbetrag resultiert ausschließlich aus der Erbringung der DAWI nach § 1 Abs. 2 und 3. Soweit Kosten auf Tätigkeiten nach § 1 Abs. 6 entfallen, bleiben sie unberücksichtigt.

(4) Führen unvorhersehbare Ereignisse aufgrund der Erbringung von DAWI nach § 1 Abs. 2 und 3 zu höheren, nicht gedeckten Kosten, können auch diese ausgeglichen werden. Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH hat den Bedarf einer höheren Finanzausstattung rechtzeitig anzuzeigen und nachzuweisen. Der Landkreis Limburg-Weilburg wird dann unter Beachtung der Regelungen des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH über den erhöhten Finanzbedarf entscheiden.

(5) Aus diesem Betrauungsakt folgt kein Rechtsanspruch der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH auf die Ausgleichsleistungen des Landkreises Limburg-Weilburg, vielmehr entscheidet der Landkreis Limburg-Weilburg über die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach eigenem freiem Ermessen. Bereits in der Vergangenheit gewährte Ausgleichsleistungen des Landkreises Limburg-Weilburg an die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH werden von dieser Betrauung umfasst.

(6) Die Ausgleichsleistungen des Landkreises Limburg-Weilburg dürfen nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um den durch die Erfüllung der Gemeinwohlaufgaben verursachten Ausgleichsbedarf unter Berücksichtigung einer

angemessenen gemeinnützigkeitskonformen Verzinsung des Eigenkapitals der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH abzudecken (vgl. Art. 5 Abs. 1 des Freistellungsbeschlusses). Dabei umfassen die zu berücksichtigenden Kosten sämtliche in Verbindung mit der Erbringung der DAWI angefallenen Kosten der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH. Die zu berücksichtigenden Erträge beinhalten die gesamten Erträge, die mit den DAWI erzielt wurden. Als angemessene Verzinsung des Eigenkapitals gilt die Kapitalrendite, die ein durchschnittliches Unternehmen zugrunde legt, um unter Berücksichtigung des jeweiligen Risikos zu entscheiden, ob es die betreffende DAWI für die gesamte Dauer der Betrauung erbringt. Der Begriff „Kapitalrendite" bezeichnet den internen Zinsfuß (Internal Rate of Return – IRR), den die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH während des Betrauungszeitraums mit ihrem investierten Kapital erzielt. Sofern die Verwendung der „Kapitalrendite" nicht möglich ist, kann auf andere Indikatoren wie die durchschnittliche Eigenkapitalrendite, die Rendite des eingesetzten Kapitals, die Gesamtkapitalrendite oder die Umsatzrendite zurückgegriffen werden (vgl. Art. 6 Abs. 4 des Freistellungsbeschlusses). Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind die nach Art. 5 und 6 des Freistellungsbeschlusses zu berechnenden „Nettokosten" maßgeblich. Die möglichen Gewinne aus den Tätigkeiten nach § 1 Abs. 6 sollen dabei soweit wie möglich der Finanzierung der Tätigkeiten nach § 1 Abs. 2 und 3 dienen.

(7) Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH hat im Rahmen der Aufstellung des Jahres-Wirtschaftsplans eine Planrechnung zu erstellen, in der der Ausgleichsbedarf für die Tätigkeiten nach § 1 Abs. 2 und 3 und die Nettokosten der sonstigen Tätigkeiten nach § 1 Abs. 6 jeweils gesondert dargestellt werden. Diese Trennungsrechnung hat die Anforderungen des Art. 5 des Freistellungsbeschlusses i. V. m. der Transparenzrichtlinie 2006/111/EG der EU-Kommission zu erfüllen. Die der Trennungsrechnung zugrundeliegenden Rechnungslegungsgrundsätze (Kostenrechnung) müssen bereits bei Aufstellung des jeweiligen Jahres-Wirtschaftsplans eindeutig bestimmt sein und sind in der Regel erst für die Trennungsrechnung des Folgejahres änderbar. Über die Rechnungslegungsgrundsätze, insbesondere die Maßstäbe der Schlüsselung für einzelne Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Tätigkeiten entfallen, sind Aufzeichnungen zu führen. Die Trennungsrechnung wird von einem

Wirtschaftsprüfer, einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder einer anderen sachkundigen Stelle gemäß Art. 6 des Freistellungsbeschlusses im Rahmen oder neben der jeweiligen Jahresabschlussprüfung der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH geprüft. Die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH legt dem Landkreis Limburg-Weilburg den Prüfungsbericht, dessen Bestandteil auch ein Nachweis über die Höhe der Nicht-DAWI-Leistungen der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH im gleichen Betrachtungszeitraum ist, umgehend zur vertraulichen Kenntnisnahme vor.

§ 4 Vermeidung von Überkompensation und Rückerstattungsverpflichtungen

(1) Um sicherzustellen, dass durch die Ausgleichsleistungen keine Überkompensation für die Erbringung von DAWI nach § 1 Abs. 2 und 3 entsteht und für die Erbringung von Nicht-DAWI-Leistungen nach § 1 Abs. 6 keine Vorteile gewährt werden, führt die Krankenhaus Weilburg gGmbH gegenüber dem Landkreis Limburg-Weilburg jährlich nach Ablauf des Geschäftsjahres den Nachweis über die Verwendung der Mittel. Dies geschieht auf Grundlage des jeweiligen Jahresabschlusses und anderweitiger, durch den Landkreis Limburg-Weilburg auf eine Überkompensierung der zur Verfügung gestellten Mittel hin zu überprüfender Nachweise entsprechend § 3 Abs. 2, insbesondere durch die zu erstellende Trennungsrechnung nach § 3 Abs. 7. Der Nachweis ist im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder eine sonstige geeignete Stelle zu erbringen und unverzüglich nach seiner Erstellung dem Landkreis Limburg-Weilburg zur Kenntnisnahme vorzulegen.

(2) Anhand der Trennungsrechnung im Sinne des § 3 Abs. 7 ist für den betrauten Bereich zu überprüfen, ob eine Überkompensation eingetreten ist. Ergibt die Prüfung eine Überkompensierung von mehr als 10 % des durchschnittlichen jährlichen Ausgleichs fordert der Landkreis Limburg-Weilburg die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH zur Rückzahlung des überhöhten Betrages auf. Ergibt die Prüfung eine Überkompensierung von maximal 10 % (Art. 7 des Freistellungsbeschlusses), darf der überhöhte Betrag auf den nächstfolgenden Ausgleichszeitraum angerechnet werden. Der durchschnittliche jährliche Ausgleich ergibt sich dabei aus der

Betrachtung eines zusammenhängenden dreijährigen Zeitraums, einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt. Die Überkompensierung ist bei der künftigen Berechnung der Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) zu berücksichtigen.

(3) Der Landkreis Limburg-Weilburg trägt dafür Sorge, dass im Rahmen oder neben der jeweiligen Jahresabschlussprüfung der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH ein Wirtschaftsprüfer, eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder eine andere sachkundige Stelle gemäß Art. 7 des Freistellungsbeschlusses prüft, ob die Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) an die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH die in dem Freistellungsbeschluss festgelegten Voraussetzungen erfüllt haben und EU-beihilfenrechtskonform verwendet worden sind. Das Recht des Landkreises Limburg-Weilburg zur Ergreifung alternativer Maßnahmen für die regelmäßige Kontrolle, die während des Betrauungszeitraums zumindest alle drei Jahre sowie am Ende des Betrauungszeitraums zu erfolgen hat, bleibt hierdurch unberührt. Im Hinblick auf mögliche Investitionskostenzuschüsse kontrolliert der Landkreis Limburg-Weilburg ergänzend die Schlussrechnung über die Maßnahmen, die ihm von der gGmbH rechtzeitig vorzulegen sind. Im Hinblick auf mögliche Bürgschaften stellt der Landkreis zusätzlich jährlich eine Übersicht über etwaige vom Landkreis Limburg-Weilburg übernommene Bürgschaften auf.

§ 5 Transparenz und Vorhaltepflicht von Unterlagen

(1) Soweit nach dem jeweils geltenden europäischen oder nationalen Recht Transparenz-, Veröffentlichungs- oder Registerpflichten für Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse bestehen, hat die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH dem Landkreis Limburg-Weilburg die hierfür erforderlichen Informationen und Nachweise rechtzeitig und vollständig bereitzustellen. Der Landkreis ist berechtigt, die insoweit erforderlichen Angaben zu verarbeiten und an zuständige Stellen zu übermitteln.

(2) Unbeschadet weitergehender Vorschriften und Aufbewahrungspflichten ist die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH verpflichtet, sämtliche Unterlagen, anhand

derer sich feststellen lässt, ob die gewährten Ausgleichsleistungen mit dem Freistellungsbeschluss vereinbar sind, während des Betrauungszeitraums sowie für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren ab Ende des Betrauungszeitraumes aufzubewahren.

§ 6 Zuständige Stelle

Zuständige Stelle für den Vollzug dieses Betrauungsaktes ist auf Seiten des Landkreises Limburg-Weilburg der Kreisausschuss. Zuständig auf Seiten der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH ist die Geschäftsführung, die für bestimmte oder alle Angelegenheiten eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter benennen kann.

§ 7 Anpassung an geänderte Rechtslage

(1) Der Landkreis Limburg-Weilburg wird bei (wesentlichen) Änderungen der Rechtslage oder des Tätigkeitsumfangs der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH eine Anpassung der Betrauung vornehmen, sofern die Erreichung des Zwecks der Betrauung dies erfordert.

§ 8 Wirksamkeit

Der Kreistag Limburg-Weilburg hat in seiner Sitzung am 26. Juni 2026 den vorliegenden Betrauungsakt (Bescheid) beschlossen. Dadurch wird der durch den Kreistag in seiner Sitzung am 4. Dezember 2020 beschlossene Betrauungsakt (Bescheid) ersetzt. Der vorliegende Betrauungsakt (Bescheid) wird mit dem Tage seiner Bekanntgabe am XXXX an die Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH wirksam.

Limburg, den 26. Juni 2026

Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg	Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Limburg-Weilburg

Anhang

Der Erhalt des Betrauungsaktes vom _____wird hiermit bestätigt.

Limburg, den _____

_____

Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH
(Geschäftsführung)

Gesellschaftsvertrag

der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH

Entwurf: 30.03.2026

§ 1
Firma, Sitz

(1) Die Gesellschaft führt die Firma:

„Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH"

(2) Der Sitz der Gesellschaft ist

Weilburg.

§ 2
Zweck und Gegenstand des Unternehmens

(1) Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.

(2) Zweck der Gesellschaft ist die Förderung des öffentlichen Gesundheitswesens und der öffentlichen Gesundheitspflege durch bedarfs- und leistungsgerechte sowie wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit ambulanten und stationären Krankenhausleistungen, die Förderung des Wohlfahrtswesens durch die selbstlose Unterstützung von Personen, die infolge ihres körperlichen, geistigen oder seelischen Zustands auf die Hilfe anderer angewiesen sind sowie der Volks- und Berufsbildung. Zur Verwirklichung dieses Zwecks

ist Gegenstand des Unternehmens der Betrieb des Kreiskrankenhauses Weilburg in Weilburg mit angeschlossener Pflegefachschule, die der wissenschaftlichen und krankenhausbezogenen und der sonstigen ergänzenden medizinisch-pflegerischen Fort- und Weiterbildung dienen sowie der Betrieb aller sonstigen Nebeneinrichtungen und Hilfsbetriebe. Dies geschieht auf der Grundlage des Krankenhausplanes des Landes Hessen und zur Gewährleistung der bedarfsgerechten und entsprechend den gesetzlichen Vorschriften bestmöglichen Versorgung der Bevölkerung durch leistungsfähige Krankenhäuser. Die Gesellschaft stellt den mit dem Betrieb des Kreiskrankenhauses verbundenen öffentlich-rechtlichen Versorgungsauftrag, insbesondere die ausreichende Versorgung von Personen im Kreis Limburg-Weilburg, die im Sinne von § 53 AO hilfsbedürftig sind, mit allgemeinen Krankenhausleistungen gemäß den Vorschriften der Bundespflegesatzverordnung sicher.

(3) Darüber hinaus ist Zweck der Gesellschaft der Betrieb von Heimen und Einrichtungen der Altenhilfe, die ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege von alten Menschen einschließlich deren sozialen und kulturellen Betreuung sowie das Angebot von Wohngelegenheiten nach den Grundsätzen der Altenhilfe (Förderung der Altenhilfe). Zur Verwirklichung dieses Zwecks ist Gegenstand des Unternehmens auch der Betrieb sowie die Unterhaltung von Heimen und Einrichtungen, in denen alte, pflegebedürftige Menschen im Rahmen abzuschließender Verträge interdisziplinär gepflegt, betreut, untergebracht und beköstigt werden.

(4) Die Satzungszwecke können zudem durch das Halten und Verwalten von Beteiligungen an steuerbegünstigten Kapitalgesellschaften im Sinne des § 57 Abs. 4 AO verwirklicht werden.

(5) Die Gesellschaft verwirklicht ihre Zwecke auch im Rahmen des planmäßigen Zusammenwirkens mit ihren Gesellschaftern sowie ihren mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen, sofern diese im Übrigen die Voraussetzungen der §§ 51-68 AO erfüllen.

Die zu erbringenden Leistungen der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH umfassen insbesondere die Speisenversorgung sowie weitere Leistungen im Bereich der Hygiene und der medizinischen und wirtschaftlichen Bedarfsversorgung, die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich von administrativ ausgerichteten zentralen Unterstützungsbereichen (Finanzwesen, Personalverwaltung, Einkauf, IT), die miet- und pachtweise Überlassung von beweglichem und unbeweglichem Anlagevermögen sowie die Gewährung

von Darlehen. Zu den empfangenen Leistungen der Gesellschaft zählen insbesondere Personalgestellungen und ebenfalls die miet- und pachtweise Überlassung von beweglichem und unbeweglichem Anlagevermögen (Nutzungsüberlassungen).

(6) Die Zwecke der Gesellschaft können darüber hinaus auch durch die ideelle und finanzielle Förderung der unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen der Gesellschaft im Sinne des § 58 Nr. 1 AO verwirklicht werden, sofern diese als steuerbegünstigt im Sinne der §§ 51 ff. AO anerkannt sind.

Die Gesellschaft ist berechtigt, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften, der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und unter Beachtung ihrer Gemeinnützigkeit alle Geschäfte und sonstigen Maßnahmen vorzunehmen sowie Einrichtungen zu unterhalten, die zur Erreichung ihrer Gesellschaftszwecke notwendig und nützlich sind oder ihnen unmittelbar dienen.

Die Gesellschaft kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben einer Hilfsperson im Sinne des § 57 Abs. 1 S. 2 AO bedienen, soweit sie die Aufgaben nicht selbst wahrnimmt und dies durch den Beleihungsvertrag legitimiert ist. Sie kann auch ihrerseits als Hilfsperson im Sinne des § 57 Abs. 1 S. 2 AO für andere steuerbegünstigte Körperschaften und Körperschaften des öffentlichen Rechts tätig werden.

Die Gesellschaft kann sich an gemeinnützigen Unternehmen mit gleicher Zielsetzung beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe erwerben, errichten oder pachten.

§ 3
Selbstlosigkeit und Mittelverwendung

(1) Die Gesellschaft ist selbstlos tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

(2) Die Mittel der Gesellschaft dürfen nur für ihre satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Gesellschafter[1] dürfen in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter keine Gewinnanteile und auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten.

Diese Beschränkungen gelten nicht für Gewinnausschüttungen im Rahmen der Vorschrift des § 58 Nr. 1 der AO an Gesellschafter, die im Zeitpunkt der Beschlussfassung und der Vornahme der Gewinnausschüttung als steuerbegünstigte Körperschaften anerkannt sind. Auch andere nach den Vorschriften der Abgabenordnung über steuerbegünstige Zwecke geregelte Zuwendungen und Mittelüberlassungen sind an Gesellschafter zulässig, wenn diese selbst als steuerbegünstigte Körperschaften anerkannt sind. Die Ausnahmeregelungen gelten analog für juristische Personen des öffentlichen Rechts, die die Mittel für steuerbegünstigte Zwecke verwenden.

(3) Die Gesellschafter erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke nicht mehr als ihre eingezahlten Kapitalanteile und den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück.

(4) Die Gesellschaft darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Gesellschaft fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigen.

§ 4
Dauer der Gesellschaft, Geschäftsjahr

(1) Die Gesellschaft beginnt ihre Tätigkeit mit dem Tage der Beurkundung des Gesellschaftsvertrages, im Innenverhältnis mit Wirkung ab 1. Januar 2005. Ihre Dauer ist unbestimmt.

(2) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.

[1] Sämtliche Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Gesellschaftsvertrag verstehen sich – aus Gründen der besseren Lesbarkeit – sowohl in weiblicher als auch in männlicher sowie in diverser Form.

§ 5
Stammkapital

(1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt EUR 110.000,- (in Worten: Euro Einhundertzehntausend).

Es wird vom Kreis Limburg-Weilburg i. H. v. EUR 100.000,- (in Worten: Euro Einhunderttausend) (lfd. Nr. 1) und von der Lahn-Dill-Kliniken GmbH (nachfolgend LDK) i. H. v. EUR 10.000,- (in Worten: Euro Zehntausend [entspricht — 9,1 %]) (lfd. Nr. 2) übernommen.

(2) Die Stammeinlage wurde durch den Landkreis Limburg-Weilburg in voller Höhe dadurch geleistet, dass das Vermögen des vom Kreis Limburg-Weilburg als Eigenbetrieb geführten Kreiskrankenhauses Weilburg mit Ausnahme des Grund und Bodens und der hierauf stehenden Gebäude, auf der Grundlage der in der Ausgliederungsbilanz zum 31. Dezember 2004 ausgewiesenen Aktiva und Passiva gem. den §§ 168 ff. i. V. m. §§ 136, 123 ff. UmwG als Gesamtheit im Wege der Ausgliederung nach näherer Maßgabe des Ausgliederungsplans vom 15. Juli 2005 auf die neu gegründete gemeinnützige Gesellschaft übertragen wurde. Der hierfür an den Kreis Limburg-Weilburg gewährte Geschäftsanteil beträgt EUR 100.000 und entspricht dem Anteil des Landkreises Limburg-Weilburg am Stammkapital der Gesellschaft. Der den Betrag der zu leistenden Stammeinlage überschreitende Wert der Sacheinlage wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Die LDK hat ihren Anteil am Stammkapital in bar erbracht.

§ 6
Organe der Gesellschaft

(1) Organe der Gesellschaft sind:

a) Der Geschäftsführer,
b) der Aufsichtsrat,
c) die Gesellschafterversammlung.

(2) Die Mitglieder der Organe sind verpflichtet, über Angelegenheiten, die ihrem Wesen nach vertraulich oder als solche ausdrücklich bezeichnet worden sind, dauernd, auch nach Ausscheiden aus dem Amt, Verschwiegenheit zu wahren.

Die Schweigepflicht der Aufsichtsratsmitglieder gilt nicht gegenüber dem Kreisausschuss und der Beteiligungsverwaltung des Landkreises. Auf Anfordern haben die Aufsichtsratsmitglieder dem Kreisausschuss oder den sonstigen zuständigen, durch den Landkreis bestimmten, Organen (z. B. Beteiligungsverwaltung) auch über Geschehnisse zu berichten, die ansonsten der Schweigepflicht unterliegen. Im Übrigen gilt § 394 AktG entsprechend.

§ 7
Geschäftsführung, Vertretung der Gesellschaft

(1) Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Die Gesellschaft wird durch den Geschäftsführer gerichtlich und außergerichtlich im Sinne von § 35 GmbHG vertreten. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer gemeinschaftlich oder durch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch diesen allein vertreten, solange er einziger Geschäftsführer der Gesellschaft ist.

(2) Die Gesellschafterversammlung kann auch bei Vorhandensein mehrerer Geschäftsführer einzeln oder allen von ihnen Einzelvertretungsbefugnis einräumen, die Geschäftsführungsbefugnis einschränken oder erweitern, sowie Befreiung von den Beschränkungen des Mehrfachvertretungsverbotes des § 181 2. Alt. BGB erteilen.

(3) Der Geschäftsführer wird von der Gesellschafterversammlung in der Regel für die Dauer von 5 Jahren bestellt und abberufen. Die Bestellung des oder der Geschäftsführer kann befristet werden. In diesem Fall ist eine erneute (auch mehrfache) Bestellung zulässig. Spätestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit soll die Gesellschafterversammlung über eine erneute Bestellung entscheiden.

(4) Der Geschäftsführung obliegt die Führung sämtlicher Aufgaben und Geschäfte nach Maßgabe der Gesetze, des Gesellschaftsvertrages, der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung sowie der Beschlüsse des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung in eigener Verantwortung.

(5) Alle Geschäfte und Handlungen, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft erheblich beeinflussen oder die besonders risikobehaftet sind, bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrates. Soweit der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat erlässt, kann darin ein Katalog weiterer zustimmungsbedürftigen Geschäfte festgelegt werden.

(6) Bei Abschluss, Änderung oder Beendigung von Anstellungsverträgen mit Geschäfts-führer wird die Gesellschaft ausschließlich durch den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vertreten. Im Übrigen bleibt die Vertretung der Gesellschaft gegenüber Geschäftsführer nach § 11 Ziffer 1 unberührt.

(7) Geschäfte, die in die Zuständigkeit des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung fallen, dürfen erst nach vorher eingeholter Zustimmung durchgeführt werden. In Eilfällen kann der Vorsitzende des Aufsichtsrates die Geschäftsführung zum Abschluss eines Geschäftes, das der Zustimmung des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung bedarf, ermächtigen, wenn das Geschäft keinen Aufschub duldet und ein rechtzeitiger Beschluss des jeweiligen zuständigen Gesellschaftsorgans nicht herbeigeführt werden kann. Derartige Geschäfte müssen dem jeweils zuständigen Gesellschaftsorgan in seiner nächsten Sitzung bekanntgegeben werden.

(8) Die Geschäftsführung nimmt an den Gesellschafterversammlungen und den Sitzungen des Aufsichtsrates teil und gibt die erforderlichen Auskünfte, sofern der Aufsichtsrat im Einzelfall deren Teilnahme nicht ausschließt.

(9) Die Geschäftsführung berichtet dem Aufsichtsrat in schriftlicher bzw. mündlicher Form in sinngemäßer Anwendung des § 90 Aktiengesetz (AktG). Aus wichtigem Anlass ist dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder seinem Stellvertreter mündlich oder schriftlich zu berichten. Die Berichte haben den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft zu entsprechen.

§ 8
Aufsichtsrat, Zusammensetzung und Amtsdauer

(1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat zu bilden. Für dessen Zusammensetzung sowie seine Rechte und Pflichten gelten - soweit auf die Gesellschaft das Drittelbeteiligungsgesetz (DrittelbG) Anwendung findet - das DrittelbG und die in § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG in Bezug genommenen Vorschriften des AktG (§ 90 Abs. 3, 4, 5 Satz 1 und 2, §§ 95-114, § 116, § 118 Abs. 3, § 125 Abs. 3 und 4, §§ 170, 171, § 268 Abs. 2 AktG). Im Übrigen gelten die Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages, soweit gesetzlich zulässig.

(2) Der Aufsichtsrat besteht aus 9 Mitgliedern. Er setzt sich zusammen aus:

a) Dem Landrat des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit oder dem von ihm bestimmten Mitglied des Kreisausschusses.
b) Dem Ersten Kreisbeigeordneten des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit.
c) Vier weiteren Personen, die über Sachkunde in Krankenhausangelegenheiten bzw. wirtschaftlichen/finanziellen Angelegenheiten verfügen sollen.
d) Drei Mitglieder als Arbeiternehmer-Vertreter, die von den Arbeitnehmern gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat zu wählen sind.

(3) Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder - mit Ausnahme der Mitglieder, welche dem Aufsichtsrat kraft Amtes angehören – endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte auf den Beginn der Amtszeit folgende Geschäftsjahr beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. Unbeschadet der vorstehenden Sätze dieser Ziffer 3 dieses § 8 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 2 Satz 4), soweit dem nicht das Drittelbeteiligungsgesetz und/oder gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zuwählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht das DrittelbG und/oder

gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat und den Ersten Kreisbeigeordneten.

(4) Aufsichtsratsmitglieder, welche durch Gesellschafterbeschluss bestellt sind, können vor Ablauf ihrer Amtszeit ohne Angabe von Gründen durch Gesellschafterbeschluss abberufen werden. Für die Abberufung der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer gelten § 12 DrittelbG und die dort geregelten Verfahren.

Aufsichtsratsmitglieder können ohne Angabe von Gründen vor Ablauf ihrer Amtszeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, bei dessen Verhinderung gegenüber dem Stellvertreter das Amt niederlegen.

Die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat endet zudem bei Tod eines Aufsichtsratsmitgliedes.

(5) Endet die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat vorzeitig, wählt die Gesellschafterversammlung unverzüglich für den Rest der Amtszeit des Ausgeschiedenen ein neues Mitglied.

(6) Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben die Interessen der Gesellschaft wahrzunehmen.

(7) Mitglieder des Aufsichtsrats können nicht zugleich Geschäftsführer sein. Geschäftsführer können nicht dem Aufsichtsrat angehören.

(8) Wer in einem entgeltlichen Beschäftigungsverhältnis zur Gesellschaft oder zu einer Körperschaft oder Einrichtung steht, an der die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, kann nicht in den Aufsichtsrat gewählt werden. Dies gilt nicht für die Aufsichtsratsmitglieder gemäß Abs. 2 lit. d) des Gesellschaftsvertrages.

(9) Die Tätigkeit des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates erhält für seine Tätigkeit eine Entschädigung und die weiteren Mitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ein Sitzungsgeld nach Maßgabe eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung.

(10) Der Aufsichtsrat kann zur Vorbereitung seiner Beschlüsse oder für einzelne Angelegenheiten Ausschüsse einsetzen. Der Aufsichtsrat kann zudem Gäste oder sachkundige Personen beratend zu den Sitzungen hinzuziehen.

(11) Auf den Aufsichtsrat finden die in § 52 Abs. 1 GmbHG genannten Regelungen des AktG keine Anwendung, es sei denn, der Gesellschaftsvertrag verweist ausdrücklich auf Regelungen aus dem AktG.

§ 9
Vorsitz des Aufsichtsrates

(1) Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg oder ein von ihm benanntes Mitglied des Kreisausschusses („Stellvertretende/r Vorsitzende/r“).

(2) Der Aufsichtsratsvorsitzende setzt die Tagesordnung und den Ort der Aufsichtsratssitzungen fest und leitet die Sitzungen. Er kann eine andere Form der Beschlussfassung herbeiführen.

§ 10
Einberufung und Beschlussfähigkeit des Aufsichtsrates

(1) Sitzungen des Aufsichtsrates werden durch den Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung durch den Stellvertreter schriftlich oder in Textform unter Angabe von Tagesordnung, Tagungsort und –zeit einberufen. Der Einberufung sind die zur Vorbereitung auf die Sitzung notwendigen Unterlagen beizufügen. Zwischen der Einberufung und dem Zeitpunkt der Sitzung muss eine Frist von mindestens zwei Wochen liegen. Die Frist beginnt mit dem auf die Absendung der Einladung folgenden Tag. Der Tag der Sitzung wird für die Berechnung der Frist nicht mitgezählt. In dringenden Ausnahmefällen kann die Ladungsfrist auf drei Tage, bei Gefahr in

Verzug auf 24 Stunden verkürzt werden. Ob ein dringender Fall vorliegt, entscheidet der Aufsichtsratsvorsitzende. Die Frist gilt nicht, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrates auf sie verzichten.

(2) Der Aufsichtsrat tritt zusammen, so oft die Geschäfte dies erfordern, mindestens jedoch zweimal im Geschäftsjahr.

(3) Verlangen mehr als vier Aufsichtsratsmitglieder oder der Geschäftsführer unter Angabe der gewünschten Tagesordnungspunkte schriftlich oder per E-Mail beim Vorsitzenden eine Sitzung, so ist der Aufsichtsrat unverzüglich einzuberufen.

(4) Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn nach ordnungsgemäßer Einberufung die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist. Im Falle der Beschlussunfähigkeit ist unverzüglich innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen nach der beschlussunfähigen Sitzung eine neue Sitzung des Aufsichtsrates innerhalb weiterer zwei Wochen mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen. In dieser Sitzung ist der Aufsichtsrat ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig, sofern der Aufsichtsratsvorsitzende oder sein Stellvertreter anwesend ist. In der Einladung ist darauf hinzuweisen.

(5) Sind sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend, kann eine Sitzung auch ohne Einhaltung der Form- und Fristvorschriften abgehalten sowie die mitgeteilte Tagesordnung geändert oder ergänzt werden, wenn sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates damit einverstanden sind.

(6) Sitzungen des Aufsichtsrats können auch in digitaler Form (z. B. als reine Video- oder Webkonferenz oder als Hybridsitzung) oder auf anderem elektronischem Wege stattfinden, sofern jedes Aufsichtsratsmitglied die technische Möglichkeit hat, an der Versammlung teilzunehmen. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig, wenn sich mindestens die Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder dagegen aussprechen. Für die Einberufung, Beschlussfähigkeit und die Beschlussfassung in der Sitzung gelten die vor- und nachstehenden Regelungen sinngemäß.

(7) Beschlüsse des Aufsichtsrats können auf Anfrage des Vorsitzenden – im Verhinderungsfall auf Anfrage seines Stellvertreters – in dringenden Fällen auch per Brief oder E-Mail gefasst werden (Umlaufverfahren). In der Anfrage ist eine Frist zur Stimmabgabe

festzulegen, die mindestens sieben Tage ab Versand der Anfrage betragen muss. Der Beschluss wird mit der Mehrheit der bis zum Ende der Frist abgegeben Stimmen gefasst.

Ein Beschluss im Umlaufverfahren ist nur wirksam, wenn sich mindestens die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats daran beteiligt haben und nicht mehr als die Hälfte des Aufsichtsrats dem Verfahren bis zum Ablauf der Stimmabgabefrist per Brief oder E-Mail gegenüber dem Anfragenden widerspricht.

Das Ergebnis der Beschlussfassung im Umlaufverfahren und die Beteiligung daran sind allen Mitgliedern des Aufsichtsrats unverzüglich per Brief oder E-Mail bekanntzugeben und in die Niederschrift der nächsten Sitzung des Aufsichtsrats aufzunehmen.

(8) Beschlüsse des Aufsichtsrates kommen, soweit nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen zustande. Stimmenthaltungen zählen zur Feststellung der Mehrheit nicht mit. Die Beschlussfassung im Aufsichtsrat erfolgt ausschließlich in offener Abstimmung. Dabei hat jedes Mitglied eine Stimme. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden bzw. seines Stellvertreters den Ausschlag. Ein abwesendes Aufsichtsratsmitglied kann seine schriftliche Stimmabgabe auch durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied überreichen lassen und sich ferner durch Erteilung einer schriftlichen Vollmacht für einzelne Sitzungen durch ein anderes Mitglied des Aufsichtsrates vertreten lassen.

(9) Erklärungen des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung sowie gegenüber Dritten werden im Namen des Aufsichtsrates vom Vorsitzenden oder bei dessen Verhinderung von dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats abgegeben, und zwar unter der Bezeichnung „Aufsichtsrat der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH".

(10) Über eine Sitzung des Aufsichtsrates ist ein Ergebnisprotokoll anzufertigen. In diesem sind Ort und Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung und die Beschlüsse des Aufsichtsrates anzugeben. Für Beschlüsse des Aufsichtsrates, die außerhalb von Sitzungen gefasst werden, gilt dies entsprechend mit der Maßgabe, dass in dem Protokoll auch die Art des Zustandekommens der gefassten Beschlüsse anzugeben ist. Das Protokoll ist von dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfall von dem stellvertretenden Vorsitzenden zu unterschreiben. Die Geschäftsführung erhält eine Abschrift des Protokolls. Es ist unverzüglich jedem Aufsichtsratsmitglied zu übersenden.

§ 11
Aufgaben des Aufsichtsrates

(1) Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung. Er greift jedoch nicht in die unmittelbare Führung der laufenden Geschäfte ein. Er vertritt die Gesellschaft gegenüber der Geschäftsführung gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht dieser Gesellschaftsvertrag für bestimmte Rechtsgeschäfte eine abweichende Vertretungsregelung trifft. Er kann jederzeit von der Geschäftsführung Berichterstattung verlangen und selbst oder durch einzelne von ihm zu bestimmende Mitglieder des Aufsichtsrates die Bücher und Schriften der Gesellschaft einsehen und sich zugänglich machen. Diese Rechte können außerhalb einer Sitzung nur von dem Vorsitzenden oder durch ein im Einzelfall durch Beschluss des Aufsichtsrates oder vom Aufsichtsratsvorsitzenden bestimmtes Mitglied oder einem von ihm bestimmten Dritten ausgeübt werden.

(2) Der Aufsichtsrat ist, unbeschadet der Bestimmung in Abs. 1 und den in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung geregelten Zustimmungserfordernissen für folgende Angelegenheiten zuständig, soweit sie nicht der Entscheidung der Gesellschafterversammlung unterliegen oder zu den Geschäften der laufenden Geschäftsführung gehören:

a) Entlastung der Geschäftsführung.
b) Entgegennahme und Genehmigung des Wirtschaftsplanes.
c) Erteilung des Prüfungsauftrages an den Wirtschaftsprüfer.
d) Stellungnahme zum Jahresabschluss, Lagebericht, zum Vorschlag der Geschäftsführung für die Verwendung eines Jahresüberschusses oder für die Deckung eines Jahresfehlbetrages mit Beschlussvorschlag und Weiterleitung an die Gesellschafterversammlung zur Feststellung des Jahresabschlusses.
e) Rechtsgeschäfte, die in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung als zustimmungsbedürftige Rechtsgeschäfte festgelegt sind.
f) Entscheidung über grundlegende Änderungen im medizinischen Leistungsangebot des Krankenhauses und dessen medizinischer Zielsetzung einschließlich der Gliederung des medizinischen Bereiches in Fachabteilungen.

g) Die Vertretung der Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern gemäß § 11 Ziffer 1 Satz 3 des Gesellschaftsvertrages. Die Zustimmung zu Verträgen zwischen Aufsichtsratsmitgliedern im Rahmen eines Dienstvertrages, durch den kein Arbeitsverhältnis begründet wird oder zu einem Werkvertrag gegenüber der Gesellschaft zu einer Tätigkeit höherer Art.

h) Die Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichts und des Vorschlags für die Verwendung des Bilanzgewinns und bei Mutterunternehmen (§ 290 Abs. 1 Satz 2 des HGB) auch des Konzernabschlusses und des Konzernberichts.

i) Die Prüfung des gesonderten nicht finanziellen Berichts (§ 289 b des HGB) und des gesonderten nicht finanziellen Konzernberichts (§ 315 b HGB), sofern sie erstellt werden.

j) Erstellung und Zusendung eines Berichts über das Ergebnis der Prüfung gemäß vorstehender lit. h) in schriftlicher Form an die Gesellschafterversammlung. In dem Bericht hat der Aufsichtsrat auch mitzuteilen, in welcher Art und in welchem Umfang er die Geschäftsführung der Gesellschaft während des Geschäftsjahres geprüft hat und eine Stellungnahme abzugeben zu dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses durch einen Abschlussprüfer sowie die Erklärung, ob der Aufsichtsrat nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung Einwendungen gegen den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss erhebt oder ihn billigt; bei Mutterunternehmen (vgl. § 290 Abs. 2 Satz 2 HGB) finden die Sätze 3 und 4 entsprechende Anwendung auf den Konzernabschluss.

k) Die Wahrnehmung von Rechten und die Erfüllung von Pflichten aus dem DrittelbG, soweit Rechte und Pflichten für den Aufsichtsrat begründet werden (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG in Verbindung mit § 90 Absätze 3, 4, 5 Satz 1 und 2, §§ 95 bis 114, 116, 118 Abs. 3, § 125 Abs. 3 und 4 und 170, 171, 268 Abs. 2 des AktG.

l) Berufung und Abberufung der Mitglieder der Krankenhausleitung auf Vorschlag der Geschäftsführung.

Darüber hinaus entscheidet der Aufsichtsrat über alle weiteren Aufgaben, die ihm nach diesem Gesellschaftsvertrag zugewiesen sind.

(3) Der Aufsichtsrat kann sich eine Geschäftsordnung geben.

(4) Im Übrigen gilt § 52 GmbHG in Verbindung mit § 111 Abs. 4 AktG.

§ 12
Die Gesellschafterversammlung

(1) Oberstes Organ der Gesellschaft ist die Gesellschafterversammlung.

(2) Der Gesellschafter LDK wird in der Gesellschafterversammlung durch seinen gesetzlichen Vertreter vertreten. Der Kreis Limburg-Weilburg wird in der Gesellschafterversammlung durch den Kreisausschuss vertreten, welcher wiederum durch den Landrat oder dem von ihm bestellten Vertreter vertreten wird. Der Gesellschafterversammlung gehören des Weiteren der Erste Kreisbeigeordnete sowie sechs Mitglieder des Kreistages als weitere rechtsgeschäftliche Vertreter des Kreises Limburg-Weilburg an. Diese werden gemäß § 52 Abs. 1 KHO i. V. m. § 125 HGO durch den Kreisausschuss bestimmt.

(3) Der Vorsitz in der Gesellschafterversammlung (Sitzungsleitung) obliegt dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, im Verhinderungsfall seinem Stellvertreter.

(4) Der Sitzungsleiter bestimmt zu Beginn der Versammlung einen Protokollführer.

(5) Gesellschafterversammlungen finden in der Regel am Sitz der Gesellschaft statt.

§ 13
Einberufung und Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung

(1) Gesellschafterversammlungen werden durch den Geschäftsführer einberufen. Es genügt die Einberufung durch einen Geschäftsführer. Sie tritt darüber hinaus auf Verlangen der Mehrheit des Aufsichtsrates zusammen. Eine außerordentliche Gesellschafterversammlung ist zudem unverzüglich einzuberufen, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint, das Stammkapital der Gesellschaft zur Hälfte aufgebraucht ist oder ein Gesellschafter es im Gesellschaftsinteresse verlangt.

Lehnt die Geschäftsführung den Antrag auf Einberufung einer Gesellschafterversammlung ab oder hat sie binnen sieben Tagen nach Eingang des Antrags die Gesellschafterversammlung nicht einberufen, ist der antragstellende Gesellschaftervertreter selbst zur Einberufung der Gesellschafterversammlung berechtigt.

(2) Eine ordentliche Gesellschafterversammlung, die alljährlich innerhalb der ersten acht Monate eines Geschäftsjahres stattfindet, stellt den Jahresabschluss für das abgelaufene Geschäftsjahr fest, beschließt über die Ergebnisverwendung, die Entlastung des Aufsichtsrates und bestellt den Abschlussprüfer für das laufende Geschäftsjahr.

(3) Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 50 % des Stammkapitals wirksam im Sinne des § 12 Ziffer 2 vertreten sind. Ist die Gesellschafterversammlung nicht beschlussfähig, so ist unverzüglich eine neue Gesellschafterversammlung mit der gleichen Tagesordnung und einer Ladungsfrist von sieben Tagen einzuberufen. Diese zweite Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 25 % des Stammkapitals wirksam im Sinne des § 12 Ziffer 2 vertreten sind. Darauf ist in der Einladung hinzuweisen.

(4) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden, soweit der Gesellschaftsvertrag oder das Gesetz nicht eine höhere Mehrheit vorsieht, mit einfacher Stimmenmehrheit der abgegebenen gültigen gefasst. Dabei hat der Kreis Limburg-Weilburg entsprechend der Anzahl seiner in § 12 Ziffer 2 bestimmten Vertreter acht Stimmen und die Lahn-Dill-Kliniken GmbH eine Stimme.

(5) Die Stimmen eines Gesellschafters können im Rahmen der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung nur einheitlich abgegeben werden.

(6) Der Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung geht jedoch eine interne Beschlussfassung der Vertreter des Kreis Limburg-Weilburg im Sinne des § 12 Ziffer 2 voraus. Jeder dieser Vertreter hat im Rahmen dieser vorherigen Willensbildung eine Stimme. Hierbei führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Vertreter den Vorsitz. Beschlüsse, die dieser vorherigen Willensbildung der Gesellschafterversammlung der Vertreter des Kreis Limburg-Weilburg im Sinne des § 12 Ziffer 2 dienen, werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Es erfolgt eine Abstimmung nach Köpfen. Stimmenthaltung und ungültige Stimmen zählen zur Berechnung der Mehrheit nicht mit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

(7) Die Einberufung erfolgt schriftlich oder in Textform unter Angabe von Ort, Tag, Zeit und Tagesordnung. Zwischen dem Tag der Absendung der Einladung und dem Versammlungstag muss eine Frist von mindestens zwei Wochen liegen. Der Tag der Absendung der Einladung und der Versammlungstag sind in dieser Frist nicht einzurechnen.

Außerordentliche Gesellschafterversammlungen sind von der Geschäftsführung mit einer Frist von mindestens einer Woche, bei Eilbedürftigkeit mit angemessener kürzerer Frist einzuberufen, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint oder wenn Gesellschafter, deren Geschäftsanteile zusammen mindestens zehn Prozent des Stammkapitals erreichen, es unter Angabe von Gründen verlangen.

Eine nicht form- oder fristgerecht einberufene Gesellschafterversammlung kann Beschlüsse nur fassen, wenn alle Gesellschafter in der Gesellschafterversammlung ordnungsgemäß im Sinne von § 12 Ziffer 2 vertreten sind und kein Widerspruch gegen die Beschlussfassung erhoben wird.

(8) Beschlüsse der Gesellschafter werden grundsätzlich in Versammlungen gefasst. Beschlüsse können – sofern keine zwingenden gesetzlichen Regelungen entgegenstehen – auch außerhalb von Versammlungen gefasst werden, wenn alle Gesellschafter dem Beschluss zustimmen.

Gesellschafterversammlungen können auch in digitaler Form (z. B. als Video- oder Webkonferenzen oder als Hybridsitzung) oder auf anderem elektronischem Wege stattfinden, sofern jeder Gesellschaftervertreter im Sinne von § 12 Ziffer 2 die technische Möglichkeit hat, an der Versammlung teilzunehmen. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig, wenn sich der Mehrheitsgesellschafter binnen einer Frist von vier *T*agen nach Versand der Einladung gegen dieses Verfahren ausspricht. Für die Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung sowie für die Protokollierung gelten die vor- und nachstehenden Ziffern sinngemäß.

Beschlüsse der Gesellschafterversammlung können außer in Gesellschafterversammlungen ausnahmsweise auch per Brief, Fax oder E-Mail oder in jeder anderen datenrechtlich zulässigen digitalen Telekommunikationsform gefasst werden („Umlaufverfahren“), sofern

der Mehrheitsgesellschafter diesem Verfahren binnen einer Frist von vier Tagen nach Versand der Beschlussvorlage nicht widerspricht.

An Gesellschafterversammlungen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die Geschäftsführer mit beratender Stimme teil, sofern die Gesellschafterversammlung deren Teilnahme im Einzelfall nicht ausschließt. Gäste oder sachkundige Personen können beratend an den Sitzungen teilnehmen.

Über die Verhandlungen und die gefassten Beschlüsse in den Gesellschafterversammlungen ist eine Niederschrift anzufertigen, die den Tag der Sitzung, die Namen der Anwesenden und die gefassten Beschlüsse enthalten muss. Die Niederschrift ist vom Sitzungsleiter und vom Protokollführer zu unterzeichnen und allen Gesellschaftsvertretern binnen [zwei/vier] Wochen nach der Sitzung schriftlich oder in Textform zuzuleiten. Die Gesellschafter sorgen für die Weiterleitung der Niederschriften an ihre Gesellschaftervertreter. *Über die Genehmigung der Niederschrift ist in der folgenden Sitzung zu beschließen. Wird binnen weiterer vier Wochen nach Versand kein Widerspruch gegen die Richtigkeit der Niederschrift bei der Geschäftsführung eingelegt, gilt diese als genehmigt.* Die Originale der Niederschriften sind von der Geschäftsführung zu verwahren.

Über Beschlüsse außerhalb von Versammlungen hat der Gesellschafter mit der größten Beteiligung am Stammkapital unverzüglich eine Niederschrift anzufertigen und diese den anderen Gesellschaftern zuzuleiten. Die Beschlüsse sind auf der nächsten Gesellschafterversammlung nochmals bekanntzugeben und dann in die Niederschrift dieser Sitzung aufzunehmen.

Anfechtungsklagen können nur innerhalb von einem Monat ab Erhalt des Protokolls erhoben werden.

(9) Alle Gesellschafterbeschlüsse, auch die formlos gefassten, sind zu protokollieren und von dem Landrat bzw. dem von ihm bestimmten Vertreter zu unterzeichnen.

(10) Unbeschadet der vorstehenden Sätze der Ziffer 2 des § 12 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 2 Satz 4 HGO), nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen.

Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zuwählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat.

§ 14
Aufgaben der Gesellschafterversammlung

(1) Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen neben den im Gesetz oder an anderer Stelle im Gesellschaftsvertrag vorgesehenen Fällen folgende Aufgaben:

a) Übernahme neuer Aufgaben und Einstellung bisheriger Unternehmensgegenstände,
b) Änderung des Gesellschaftsvertrages einschließlich Kapitalerhöhungen und -herabsetzungen,
c) wesentliche Aus- und Umgestaltung oder Auflösung der Gesellschaft,
d) Verschmelzung mit anderen Gesellschaften oder Umwandlung in eine andere Rechtsform,
e) Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan,
f) Berufung, Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrates nach Maßgabe des § 8 sowie deren Entlastung; dies gilt nicht für die nach dem DrittelbG als Aufsichtsratsmitglieder gewählten Arbeitnehmer, die mit ihrer Wahl nach den Vorschriften des DrittelbG für den Zeitraum gewählte Aufsichtsratsmitglieder sind, die im Gesetz oder in der Satzung für die von der Hauptversammlung zu wählende Aufsichtsratsmitglieder bestimmt ist,
g) Ernennung/Abberufung von Liquidatoren,
h) Erwerb und Veräußerung von Unternehmen oder Unternehmensteilen, Gründung von Tochtergesellschaften,
i) Aufnahme und Aufgabe von Fachbereichen, Einrichtungen oder wesentlichen Teilen von Einrichtungen des Kreiskrankenhauses,
j) Erwerb, Veräußerung, Belastung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen,

k) Bestellung des Abschlussprüfers für das laufende Geschäftsjahr gemäß § 13 Ziffer 2 des Gesellschaftsvertrages,
l) Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen Mitglieder des Aufsichtsrates,
m) Erwerb, Veräußerung, Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten,
n) Abschluss, Änderung oder Aufhebung von Betriebsführungs- und Betriebsüberlassungsverträgen und sonstigen Unternehmensverträgen,
o) Abgabe von Patronatserklärungen oder Garantieversprechen,
p) Angelegenheit, welche die Geschäftsführung oder der Aufsichtsrat ihr vorlegen,
q) Bestimmung einer Geschäftsordnung für die Geschäftsführung, insbesondere wenn diese aus mehreren Personen besteht und nicht eine inhaltsgleiche Regelung in dem oder den Geschäftsführeranstellungsverträgen enthalten ist und einseitig, also ohne Mitwirkung des oder der Geschäftsführer, eine Änderung möglich ist,
r) ist nach dem DrittelbG ein Aufsichtsrat zu bestellen, so legt die Gesellschafterversammlung für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und unter den Geschäftsführern Zielgrößen fest, es sei denn, sie hat dem Aufsichtsrat diese Aufgabe übertragen. Liegt der Frauenanteil bei Feststellung der Zielgrößen unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig sind Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festzulegen. Die Fristen dürfen jeweils nicht länger als 5 Jahre sein.

(2) Im Übrigen entscheidet die Gesellschafterversammlung über Angelegenheiten, die nicht zur laufenden Geschäftstätigkeit gehören, sowie für alle Fragen, die ihr von der Geschäftsführung zur Entscheidung vorgelegt werden, soweit sie nicht einem anderen Organ der Gesellschaft zugewiesen sind.

§ 15
Wirtschaftsplan, Berichterstattung

(1) Die Geschäftsführung stellt rechtzeitig für jedes Geschäftsjahr einen Wirtschaftsplan auf, damit die Gesellschafterversammlung vor oder zu Beginn des Geschäftsjahres hierüber beschließen kann. Der Wirtschaftsplan umfasst den Erfolgs- und Vermögensplan und

soweit erforderlich eine Stellenübersicht. Der Wirtschaftsführung ist eine fünfjährige Finanzplanung zugrunde zu legen und dem Kreis Limburg-Weilburg zur Kenntnis zu bringen.

(2) Die Geschäftsführung unterrichtet den Aufsichtsrat mindestens vierteljährlich über die Entwicklung der Geschäftslage der Gesellschaft, darüber hinaus nach Bedarf unverzüglich, insbesondere bei Erfolg gefährdenden Mindererträgen oder Mehraufwendungen der Gesellschaft. Wenn es die Situation erfordert, hat die Berichterstattung auch in kürzeren Abständen entsprechend § 7 Ziffer 9 zu erfolgen.

§ 16
Jahresabschluss, Lagebericht

(1) Die Geschäftsführung hat innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen First eines jeden Geschäftsjahres den Jahresabschluss (Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang) für das abgelaufene Geschäftsjahr und den Lagebericht gemäß den geltenden Vorschriften für große Kapitalgesellschaften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches sowie den krankenhausspezifischen Vorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung unter Ausübung des Wahlrechtes hinsichtlich der Gliederungsvorschriften gem. § 1 Abs. 3 Krankenhausbuchführungsverordnung aufzustellen. Erforderlichenfalls hat dieses in der nach §§ 266 ff HGB vorgeschriebenen Form zu geschehen.

(2) Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind von dem von der Gesellschafterversammlung bestimmten Abschlussprüfer zu prüfen. Der Abschlussprüfer ist zu verpflichten, die Prüfung auch auf die Erfordernisse des §§ 53 Abs. 1 Haushaltsgrundsätzegesetz zu erstrecken. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind im Prüfungsbericht auszuweisen. Für die Prüfung der Betätigung des Landkreises Limburg-Weilburg sind der Revision des Landkreises Limburg-Weilburg und der für die überörtliche Prüfung zuständigen Prüfungsbehörde des Landkreises Limburg-Weilburg die in § 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes in seiner jeweils aktuellen Fassung vorgesehenen Prüfungsbefugnisse einzuräumen. Darüber hinaus wird den zuständigen Stellen das Recht zur überörtlichen Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft nach Maßgabe der Hessischen Gemeindeordnung in ihrer jeweils aktuellen Fassung eingeräumt.

(3) Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss zusammen mit dem Lagebericht und dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichtes dem Gesellschafter zur Feststellung des Jahresabschlusses und gleichzeitig dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorzulegen. Der Bericht des Aufsichtsrates über das Ergebnis seiner Prüfung ist der Gesellschafterversammlung zusammen mit dem Vorschlag über die Ergebnisverwendung ebenfalls unverzüglich vorzulegen. Die Gesellschafterversammlung hat über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung zu beschließen.

(4) Die Offenlegung des Jahresabschlusses richtet sich nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches.

§ 17
Verwendung des Ergebnisses

(1) Der Gesellschafter darf keine Gewinnanteile und, in seiner Eigenschaft als Gesellschafter, auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten. Werden Gewinne auf neue Rechnung vorgetragen, so sind sie im nachfolgenden Geschäftsjahr ausschließlich und unmittelbar zu dem Gesellschaftszweck zu verwenden oder einer Rücklage nach Maßgabe des Abs. 2 zuzuführen.

(2) Die Gesellschafterversammlung kann beschließen:

a) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang den Überschuss der Einnahmen über die Unkosten aus Vermögensverwaltung und darüber hinaus in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang sonstige zeitnah zu verwendende Mittel einer freien Rücklage (Gewinnrücklage) zuzuführen;

b) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang die Mittel der Gesellschaft einer zweckgebundenen Rücklage (Gewinn- bzw. Kapitalrücklage) zuzuführen, wenn und solange dies erforderlich ist, damit die Gesellschaft ihre Zwecke nachhaltig erfüllen kann, insbesondere zur Finanzierung langfristiger Förderungsvorhaben; der Verwendungszweck ist bei der Rücklagenbildung oder -zuführung auf Vorschlag der Geschäftsführung von der Gesellschafterversammlung zu bestimmen.

(3) Die Zuwendung von Mitteln an eine andere gemeinnützige Körperschaft und/oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts zur Verwendung für den in § 2 genannten Gesellschaftszweck ist zulässig. Die Erfüllung des Gesellschaftszwecks durch eine solche Mittelzuwendung darf jedoch nicht überwiegen.

§ 18
Übertragung und Belastung von Geschäftsanteilen

Die Übertragung von Geschäftsanteilen oder Teilen davon darf außer an die Gesellschaft oder an die Gesellschafter nur an Körperschaften des öffentlichen Rechts oder an juristische Personen erfolgen, die als steuerbegünstigt im Sinne der Vorschriften des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung anerkannt sind.

Die Abtretung eines Geschäftsanteils oder eines Teiles eines Geschäftsanteiles bedarf zu ihrer Wirksamkeit der schriftlichen Zustimmung aller übrigen Gesellschafter.

Geschäftsanteile dürfen weder verpfändet noch in sonstiger Weise mit Rechten Dritter belastet werden.

§ 19
Kündigung, Auflösung

(1) Jeder Gesellschafter kann die Gesellschaft mit einer Frist von sechs Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres. Die Kündigung hat durch Einschreiben an die Geschäftsführung zu erfolgen, die die anderen Gesellschafter unverzüglich darüber zu unterrichten hat.

Jeder Gesellschafter ist auch berechtigt, anstelle der Kündigung der Gesellschaft, seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft mit einer Frist von 6 Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres zu kündigen. Auch diese Kündigung hat durch Einschreiben an die Geschäftsführung zu erfolgen, die die anderen Gesellschafter unverzüglich darüber zu unterrichten hat. In den Fällen der Kündigung

der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Ziffer 4 dieses § 19 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.

(2) Unbeschadet des Rechtes zur fristgerechten ordentlichen Kündigung der Gesellschaft bzw. der Mitgliedschaft kann jeder Gesellschafter aus wichtigem Grunde die Gesellschaft oder seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft kündigen. In den Fällen der Kündigung der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft aus wichtigem Grunde wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Ziffer 4 dieses § 19 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.

(3) Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn die Gesellschaft Maßnahmen trifft, durch die sich ihre rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in einer für die Gesellschafter nicht nutzbaren Weise ändern. Ein Gesellschafter ist zur Kündigung nicht berechtigt, wenn er die ihm drohenden Nachteile durch andere zumutbare Mittel abwenden kann.

(4) Im Falle der Kündigung der Gesellschaft, der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft (= Austritt aus der Gesellschaft) und im Falle der Auflösungsklage wird die Gesellschaft nicht aufgelöst, sondern von den verbleibenden Gesellschaftern fortgesetzt, falls diese mit 2/3 ihrer Stimmen die Fortsetzung beschließen und davon dem ausscheidenden Gesellschafter binnen einer Frist von zwei Monaten seit Zugang der Kündigungserklärung schriftlich Mitteilung machen. Im Fall eines Fortsetzungsbeschlusses scheidet der die Gesellschaft oder seiner Mitgliedschaft kündigende Gesellschafter aus der Gesellschaft aus.

(5) In allen vorgenannten Fällen des Ausscheidens eines Gesellschafters ist der ausscheidende Gesellschafter verpflichtet, nach Wahl der Gesellschaft seinen Anteil ganz oder geteilt an die Gesellschaft selbst, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen von der Gesellschaft zu benennenden Dritten abzutreten.

(6) Dem betroffenen Gesellschafter steht eine auf den Einziehungsstichtag zu ermittelnde Abfindung zu, die gemäß § 3 Ziffer 3 dieses Gesellschaftsvertrages nicht mehr als seinem eingezahlten Geschäftsanteil und dem gemeinen Wert seiner geleisteten Sacheinlagen beträgt.

(7) Wird im Falle der Kündigung der Gesellschaft oder im Falle der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft, die Gesellschaft nicht fortgesetzt, so tritt die Gesellschaft in Liquidation.

§ 20
Einziehung von Geschäftsanteilen

(1) Die Einziehung von Geschäftsanteilen eines Gesellschafters mit dessen Zustimmung ist jederzeit zulässig.

(2) Die Einziehung von Geschäftsanteilen eines Gesellschafters ohne dessen Zustimmung ist zulässig, wenn

a) ein Gesellschafter kündigt oder seinen Austritt aus der Gesellschaft erklärt;
b) in der Person eines Gesellschafters ein wichtiger Grund vorliegt, der die Ausschließung rechtfertigt; ein solcher Grund liegt vor, wenn ein weiteres Verbleiben des Gesellschafters in der Gesellschaft für diese untragbar ist, insbesondere wenn der Gesellschafter eine ihm nach dem Gesellschaftsvertrag obliegende wesentliche Verpflichtung vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit verletzt oder sonst durch sein Verhalten die Gesellschaftsinteressen erheblich schädigt;
c) über das Vermögen des Gesellschafters das Insolvenzverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels Masse abgelehnt wird;
d) ein Geschäftsanteil von einem Gläubiger des Gesellschafters gepfändet oder es in sonstiger Weise in den Geschäftsanteil vollstreckt und die Vollstreckungsmaßnahme nicht innerhalb von drei Monaten aufgehoben wird.

(3) Die Einziehung bedarf eines einstimmigen Gesellschafterbeschlusses. Die Einziehung ist mit einer Kapitalherabsetzung, einer Aufstockung der verbleibenden Geschäftsanteile oder der Neubildung der untergegangenen Geschäftsanteile und deren Übernahme durch die Gesellschaft, einen oder mehrere Gesellschafter oder einen zur Übernahme bereiten Dritten zu verbinden.

(4) Dem betroffenen Gesellschafter steht bei den nach Ziffer 3 zu fassenden Beschlüssen kein Stimmrecht zu. Ab dem Zeitpunkt des Einziehungsbeschlusses bis zur Wirksamkeit der Einziehung nach Ziffer 5 gewähren die betroffenen Geschäftsanteile auch im Übrigen kein Stimmrecht mehr.

(5) Die Einziehung wird durch die Geschäftsführung erklärt. Sie wird, soweit nicht im Beschluss über die Einziehung Abweichendes geregelt wird, mit Bekanntgabe der Einziehung durch die Geschäftsführung gegenüber dem betroffenen Gesellschafter wirksam, unabhängig davon, wann die Abfindung gemäß nachfolgender Ziffer 6 gezahlt wird.

(6) Für die Abfindung des Gesellschafters gilt § 19 Ziffer 6 dieses Vertrages.

(7) Soweit die Einziehung eines Geschäftsanteils zulässig ist, kann die Gesellschafterversammlung stattdessen beschließen, dass die Geschäftsanteile an die Gesellschaft, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen oder mehrere, im Beschluss zu benennende und zur Übernahme bereite Dritte abzutreten sind. In diesem Fall gelten die Bestimmungen in vorstehenden Ziffern 3, 4 und 6 entsprechend mit der Maßgabe, dass die Abfindung für den abzutretenden Geschäftsanteil von dem oder den Erwerber/n der Geschäftsanteile geschuldet wird.

§ 21
Auflösung der Gesellschaft, Liquidation

(1) Die Gesellschaft wird außer in den Fällen eines Auflösungsbeschlusses eines Gesellschafters auch dann aufgelöst, wenn über den Wegfall steuerbegünstigter Zwecke der Gesellschaft eine bestandskräftige Entscheidung der Finanzverwaltung oder ein rechtskräftiges Urteil vorliegt.

(2) Im Falle der Auflösung der Gesellschaft erfolgt die Liquidation durch den oder die Geschäftsführer, sofern nicht durch Gesellschafterbeschluss andere Liquidatoren bestellt werden. § 7 Ziffern 1 und 2 gilt für die Vertretungsbefugnis der Liquidatoren entsprechend.

(3) An den Gesellschafter dürfen im Rahmen der Liquidation nur seine eingezahlten Kapitalanteile (Bareinlagen) und Beträge in Höhe des gemeinen Werts der von ihm geleisteten Sacheinlagen im Zeitpunkt der Leistung zurückgezahlt werden.

(4) Bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen, soweit es die eingezahlten Kapitalanteile des Gesellschafters und den gemeinen Wert der von dem Gesellschafter geleisteten Sacheinlagen übersteigt, an den Kreis Limburg-Weilburg, der es ausschließlich und unmittelbar zu steuerbegünstigten Zwecken zu verwenden hat.

§ 22
Bekanntmachungen

Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen in den jeweiligen amtlichen Bekanntmachungsorganen des Kreises Limburg-Weilburg und, soweit sie gesetzlich vorgeschrieben sind oder die Zusammensetzung des Aufsichtsrates betreffen, im elektronischen Bundesanzeiger.

§ 23
Salvatorische Klausel

(1) Alle das Gesellschaftsverhältnis betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Gesellschafter und der Gesellschaft bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, soweit nicht kraft Gesetzes notarielle Beurkundung vorgeschrieben ist. Dies gilt auch für einen etwaigen Verzicht auf das Schriftformerfordernis.

(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmung gilt diejenige wirksame Bestimmung als vereinbart, die dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt. Im Falle von Lücken gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieses Vertrages vereinbart wäre, hätte man die Angelegenheit von vorneherein bedacht.

(3) Soweit in diesem Gesellschaftsvertrag nichts anderes geregelt ist, gelten die Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
Präambel	**Präambel**
Der Landkreis Limburg-Weilburg ist alleiniger Anteilseigner der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH, der Lahn-Dill-Kreis ist alleiniger Eigentümer der Lahn-Dill-Kliniken GmbH (nachfolgend LDK), so dass beide Krankenhäuser vollständig in kommunaler Trägerschaft sind. Beiden Eigentümern obliegt die kommunale Verantwortung für die regionale gesundheitliche Daseinsvorsorge ebenso wie der stationäre Versorgungsauftrag.	~~Der Landkreis Limburg-Weilburg ist alleiniger Anteilseigner der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH, der Lahn-Dill-Kreis ist alleiniger Eigentümer der Lahn-Dill-Kliniken GmbH (nachfolgend LDK), so dass beide Krankenhäuser vollständig in kommunaler Trägerschaft sind. Beiden Eigentümern obliegt die kommunale Verantwortung für die regionale gesundheitliche Daseinsvorsorge ebenso wie der stationäre Versorgungsauftrag.~~
Das Land Hessen beabsichtigt im Rahmen eines neuen hessischen Krankenhausgesetzes regionale Krankenhausverbünde, auch landkreisübergreifend, durch Anreize bei der Zuordnung von Fördermitteln für Investitionen besonders zu stärken. Gleichzeitig ist es Zielsetzung, die kommunale Trägerschaft nachhaltig im Sinne der Trägervielfalt zu unterstützen.	~~Das Land Hessen beabsichtigt im Rahmen eines neuen hessischen Krankenhausgesetzes regionale Krankenhausverbünde, auch landkreisübergreifend, durch Anreize bei der Zuordnung von Fördermitteln für Investitionen besonders zu stärken. Gleichzeitig ist es Zielsetzung, die kommunale Trägerschaft nachhaltig im Sinne der Trägervielfalt zu unterstützen.~~
Durch eine engere Kooperation des Kreiskrankenhauses Weilburg mit den Lahn-Dill-Kliniken will der Landkreis Limburg-Weilburg die Gesundheitsversorgung verbessern, durch Synergieeffekte eine hohe Wirtschaftlichkeit fördern und durch eine hochgradige Vernetzung der Kliniken den Standort Kreiskrankenhaus Weilburg langfristig sichern.	~~Durch eine engere Kooperation des Kreiskrankenhauses Weilburg mit den Lahn-Dill-Kliniken will der Landkreis Limburg-Weilburg die Gesundheitsversorgung verbessern, durch Synergieeffekte eine hohe Wirtschaftlichkeit fördern und durch eine hochgradige Vernetzung der Kliniken den Standort Kreiskrankenhaus Weilburg langfristig sichern.~~
Dies erfolgt u. a. durch eine Verbesserung der internen Prozesse wie z. B. der Schaffung einer gemeinsamen IT-Plattform als Basis einer Kooperation z. B. in den Bereichen Verwaltung, Einkauf und Telemedizin.	~~Dies erfolgt u. a. durch eine Verbesserung der internen Prozesse wie z. B. der Schaffung einer gemeinsamen IT-Plattform als Basis einer Kooperation z. B. in den Bereichen Verwaltung, Einkauf und Telemedizin.~~
Darüber hinaus ist als wichtigstes Ziel eines für das Kreiskrankenhaus Weilburg existentiell notwendige Versorgung im Bereich Radiologie geplant. Hierbei verpflichten sich die LDK die ambulante und stationäre radiologische Versorgung	~~Darüber hinaus ist als wichtigstes Ziel eines für das Kreiskrankenhaus Weilburg existentiell notwendige Versorgung im Bereich Radiologie geplant. Hierbei verpflichten sich die LDK die ambulante und stationäre radiologische Versorgung~~

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
am Standort Kreiskrankenhaus Weilburg sicherzustellen. Hierdurch sollen u. a. die medizinischen Fachabteilungen gestärkt werden.	~~am Standort Kreiskrankenhaus Weilburg sicherzustellen. Hierdurch sollen u. a. die medizinischen Fachabteilungen gestärkt werden.~~
Um diese Intensivierung in der Zusammenarbeit auch gesellschaftsrechtlich zu etablieren, beteiligt sich die LDK mit einer Minderheitsbeteiligung an der Gesellschaft zu den Bedingungen des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH in der Fassung vom 09.12.2011 und der nachfolgenden Änderungen des Gesellschaftsvertrages.	~~Um diese Intensivierung in der Zusammenarbeit auch gesellschaftsrechtlich zu etablieren, beteiligt sich die LDK mit einer Minderheitsbeteiligung an der Gesellschaft zu den Bedingungen des Gesellschaftsvertrages der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH in der Fassung vom 09.12.2011 und der nachfolgenden Änderungen des Gesellschaftsvertrages.~~
§ 1 **Firma, Sitz**	**§ 1** **Firma, Sitz**
(1) Die Gesellschaft führt die Firma: „Kreiskrankenhaus Weilburg gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung'	((1) Die Gesellschaft führt die Firma: „Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH ~~gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung'~~
(2) Der Sitz der Gesellschaft ist Weilburg.	(2) Der Sitz der Gesellschaft ist Weilburg.
§ 2 **Zweck und Gegenstand des Unternehmens**	**§ 2** **Zweck und Gegenstand des Unternehmens**
(1) Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.	(1) Die Gesellschaft verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige und mildtätige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.
(2) Zweck der Gesellschaft ist die Förderung der öffentlichen Gesundheitspflege durch bedarfs- und leistungsgerechte sowie wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit ambulanten und stationären Krankenhausleistungen. Zur Verwirklichung dieses Zwecks ist Gegenstand des Unternehmens der Betrieb des Kreiskrankenhauses Weilburg in Weilburg mit angeschlossener Krankenpflegeschule, die der wissenschaftlichen und krankenhausbezogenen und der sonstigen ergänzenden medizinisch-pflegerischen Fort- und Weiterbildung dienen sowie der Betrieb aller sonstigen Nebeneinrichtungen und Hilfsbetriebe. Dies	(2) Zweck der Gesellschaft ist die Förderung des öffentlichen Gesundheitswesens und der öffentlichen Gesundheitspflege durch bedarfs- und leistungsgerechte sowie wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit ambulanten und stationären Krankenhausleistungen, die Förderung des Wohlfahrtswesens durch die selbstlose Unterstützung von Personen, die infolge ihres körperlichen, geistigen oder seelischen Zustands auf die Hilfe anderer angewiesen sind sowie der Volks- und Berufsbildung. Zur Verwirklichung dieses Zwecks ist Gegenstand des Unternehmens der Betrieb des Kreiskrankenhauses Weilburg in Weilburg mit angeschlossener

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
geschieht auf der Grundlage des Krankenhausplanes des Landes Hessen und zur Gewährleistung der bedarfsgerechten und entsprechend den gesetzlichen Vorschriften bestmöglichen Versorgung der Bevölkerung durch leistungsfähige Krankenhäuser. Die Gesellschaft stellt den mit dem Betrieb des Kreiskrankenhauses verbundenen öffentlich-rechtlichen Versorgungsauftrag, insbesondere die ausreichende Versorgung von Personen im Kreis Limburg-Weilburg, die im Sinne von § 53 AO hilfsbedürftig sind, mit allgemeinen Krankenhausleistungen gemäß den Vorschriften der Bundespflegesatzverordnung sicher.	~~Krankenpflegeschule~~ Pflegefachschule, die der wissenschaftlichen und krankenhausbezogenen und der sonstigen ergänzenden medizinisch-pflegerischen Fort- und Weiterbildung dienen sowie der Betrieb aller sonstigen Nebeneinrichtungen und Hilfsbetriebe. Dies geschieht auf der Grundlage des Krankenhausplanes des Landes Hessen und zur Gewährleistung der bedarfsgerechten und entsprechend den gesetzlichen Vorschriften bestmöglichen Versorgung der Bevölkerung durch leistungsfähige Krankenhäuser. Die Gesellschaft stellt den mit dem Betrieb des Kreiskrankenhauses verbundenen öffentlich-rechtlichen Versorgungsauftrag, insbesondere die ausreichende Versorgung von Personen im Kreis Limburg-Weilburg, die im Sinne von § 53 AO hilfsbedürftig sind, mit allgemeinen Krankenhausleistungen gemäß den Vorschriften der Bundespflegesatzverordnung sicher.
(3) Darüber hinaus ist Zweck der Gesellschaft der Betrieb von Heimen und Einrichtungen der Altenhilfe, die ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege von alten Menschen einschließlich deren sozialen und kulturellen Betreuung sowie das Angebot von Wohngelegenheiten nach den Grundsätzen der Altenhilfe. Zur Verwirklichung dieses Zwecks ist Gegenstand des Unternehmens auch der Betrieb sowie die Unterhaltung von Heimen und Einrichtungen, in denen alte, pflegebedürftige Menschen im Rahmen abzuschließender Verträge interdisziplinär gepflegt, betreut, untergebracht und beköstigt werden.	(3) Darüber hinaus ist Zweck der Gesellschaft der Betrieb von Heimen und Einrichtungen der Altenhilfe, die ambulante, teilstationäre und stationäre Pflege von alten Menschen einschließlich deren sozialen und kulturellen Betreuung sowie das Angebot von Wohngelegenheiten nach den Grundsätzen der Altenhilfe (Förderung der Altenhilfe). Zur Verwirklichung dieses Zwecks ist Gegenstand des Unternehmens auch der Betrieb sowie die Unterhaltung von Heimen und Einrichtungen, in denen alte, pflegebedürftige Menschen im Rahmen abzuschließender Verträge interdisziplinär gepflegt, betreut, untergebracht und beköstigt werden.
(4) Die Gesellschaft ist berechtigt, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften, der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und unter Beachtung ihrer Gemeinnützigkeit alle Geschäfte und sonstigen Maßnahmen vorzunehmen sowie Einrichtungen zu unterhalten, die zur Erreichung ihrer Gesellschaftszwecke notwendig und nützlich sind oder ihnen unmittelbar dienen. Sie kann sich zur Erfüllung dieser Aufgaben Dritter bedienen, sich an deren gemeinnützigen Unternehmen mit gleicher Zielsetzung beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe erwerben, errichten oder pachten.	(4) Die Satzungszwecke können zudem durch das Halten und Verwalten von Beteiligungen an steuerbegünstigten Kapitalgesellschaften im Sinne des § 57 Abs. 4 AO verwirklicht werden.
	(5) Die Gesellschaft verwirklicht ihre Zwecke auch im Rahmen des planmäßigen Zusammenwirkens mit ihren Gesellschaftern sowie ihren mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen, sofern diese im Übrigen die Voraussetzungen der §§ 51-68 AO erfüllen.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	Die zu erbringenden Leistungen der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH umfassen insbesondere die Speisenversorgung sowie weitere Leistungen im Bereich der Hygiene und der medizinischen und wirtschaftlichen Bedarfsversorgung, die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich von administrativ ausgerichteten zentralen Unterstützungsbereichen (Finanzwesen, Personalverwaltung, Einkauf, IT), die miet- und pachtweise Überlassung von beweglichem und unbeweglichem Anlagevermögen sowie die Gewährung von Darlehen. Zu den empfangenen Leistungen der Gesellschaft zählen insbesondere Personalgestellungen und ebenfalls die miet- und pachtweise Überlassung von beweglichem und unbeweglichem Anlagevermögen (Nutzungsüberlassungen). (6) Die Zwecke der Gesellschaft können darüber hinaus auch durch die ideelle und finanzielle Förderung der unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen der Gesellschaft im Sinne des § 58 Nr. 1 AO verwirklicht werden, sofern diese als steuerbegünstigt im Sinne der §§ 51 ff. AO anerkannt sind. Die Gesellschaft ist berechtigt, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften, der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und unter Beachtung ihrer Gemeinnützigkeit alle Geschäfte und sonstigen Maßnahmen vorzunehmen sowie Einrichtungen zu unterhalten, die zur Erreichung ihrer Gesellschaftszwecke notwendig und nützlich sind oder ihnen unmittelbar dienen. ~~Sie kann sich zur Erfüllung dieser Aufgaben Dritter bedienen, sich an deren gemeinnützigen Unternehmen mit gleicher Zielsetzung beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe erwerben, errichten oder pachten.~~ Die Gesellschaft kann sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben einer Hilfsperson im Sinne des § 57 Abs. 1 S. 2 AO bedienen, soweit sie die Aufgaben nicht selbst wahrnimmt und dies durch den Beleihungsvertrag legitimiert ist. Sie kann auch ihrerseits als Hilfsperson im Sinne des § 57 Abs. 1 S. 2 AO für andere steuerbegünstigte Körperschaften und Körperschaften des öffentlichen Rechts tätig werden. Die Gesellschaft kann sich an gemeinnützigen Unternehmen mit gleicher Zielsetzung beteiligen oder solche Unternehmen sowie Hilfs- und Nebenbetriebe erwerben, errichten oder pachten.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
§ 3 **Selbstlosigkeit und Mittelverwendung** (1) Die Gesellschaft ist selbstlos tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. (2) Die Mittel der Gesellschaft dürfen nur für ihre satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Gesellschafter dürfen in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter keine Gewinnanteile und auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten. Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke nicht mehr als ihre eingezahlten Kapitalanteile und den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück. (3) Die Gesellschaft darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Gesellschaft fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigen.	**§ 3** **Selbstlosigkeit und Mittelverwendung** (1) Die Gesellschaft ist selbstlos tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. (2) Die Mittel der Gesellschaft dürfen nur für ihre satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Gesellschafter[1] dürfen in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter keine Gewinnanteile und auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten. ~~Sie erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke nicht mehr als ihre eingezahlten Kapitalanteile und den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück.~~ Diese Beschränkungen gelten nicht für Gewinnausschüttungen im Rahmen der Vorschrift des § 58 Nr. 1 der AO an Gesellschafter, die im Zeitpunkt der Beschlussfassung und der Vornahme der Gewinnausschüttung als steuerbegünstigte Körperschaften anerkannt sind. Auch andere nach den Vorschriften der Abgabenordnung über steuerbegünstige Zwecke geregelte Zuwendungen und Mittelüberlassungen sind an Gesellschafter zulässig, wenn diese selbst als steuerbegünstigte Körperschaften anerkannt sind. Die Ausnahmeregelungen gelten analog für juristische Personen des öffentlichen Rechts, die die Mittel für steuerbegünstigte Zwecke verwenden. (3) Die Gesellschafter erhalten bei ihrem Ausscheiden oder bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke nicht mehr als ihre eingezahlten Kapitalanteile und den gemeinen Wert ihrer geleisteten Sacheinlagen zurück.

[1] Sämtliche Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Gesellschaftsvertrag verstehen sich – aus Gründen der besseren Lesbarkeit – sowohl in weiblicher als auch in männlicher sowie in diverser Form.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	(4) Die Gesellschaft darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Gesellschaft fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigen.
§ 4 **Dauer der Gesellschaft, Geschäftsjahr**	**§ 4** **Dauer der Gesellschaft, Geschäftsjahr**
(1) Die Gesellschaft beginnt ihre Tätigkeit mit dem Tage der Beurkundung des Gesellschaftsvertrages, im Innenverhältnis mit Wirkung ab 1. Januar 2005. Ihre Dauer ist unbestimmt.	(1) Die Gesellschaft beginnt ihre Tätigkeit mit dem Tage der Beurkundung des Gesellschaftsvertrages, im Innenverhältnis mit Wirkung ab 1. Januar 2005. Ihre Dauer ist unbestimmt.
(2) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.	(2) Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr.
§ 5 **Stammkapital**	**§ 5** **Stammkapital**
(1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt EUR 110.000,- (in Worten: Euro Einhundertzehntausend).	(1) Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt EUR 110.000,- (in Worten: Euro Einhundertzehntausend).
Es wird vom Kreis Limburg-Weilburg i. H. v. EUR 100.000,- (in Worten: Euro Einhunderttausend) (lfd. Nr. **1)** und von der LDK i. H. v. EUR 10.000,- (in Worten: Euro Zehntausend [entspricht — 9,1 %]) (lfd. Nr. 2) übernommen.	Es wird vom Kreis Limburg-Weilburg i. H. v. EUR 100.000,- (in Worten: Euro Einhunderttausend) (lfd. Nr. 1) und von der Lahn-Dill-Kliniken GmbH (nachfolgend LDK) i. H. v. EUR 10.000,- (in Worten: Euro Zehntausend [entspricht — 9,1 %]) (lfd. Nr. 2) übernommen.
(2) Die Stammeinlage wurde durch den Landkreis Limburg-Weilburg in voller Höhe dadurch geleistet, dass das Vermögen des vom Kreis Limburg-Weilburg als Eigenbetrieb geführten Kreiskrankenhauses Weilburg mit Ausnahme des Grund und Bodens und der hierauf stehenden Gebäude, auf der Grundlage der in der Ausgliederungsbilanz zum 31. Dezember 2004 ausgewiesenen Aktiva und Passiva gern. den §§ 168 ff. i. V. m. §§ 136, 123 ff. UmwG als Gesamtheit im Wege der Ausgliederung nach näherer Maßgabe des Ausgliederungsplans vom 15. Juli 2005 auf die neu gegründete gemeinnützige Gesellschaft übertragen wurde. Der hierfür an den Kreis Limburg-Weilburg gewährte Geschäftsanteil beträgt EUR 100.000 und	(2) Die Stammeinlage wurde durch den Landkreis Limburg-Weilburg in voller Höhe dadurch geleistet, dass das Vermögen des vom Kreis Limburg-Weilburg als Eigenbetrieb geführten Kreiskrankenhauses Weilburg mit Ausnahme des Grund und Bodens und der hierauf stehenden Gebäude, auf der Grundlage der in der Ausgliederungsbilanz zum 31. Dezember 2004 ausgewiesenen Aktiva und Passiva gem. den §§ 168 ff. i. V. m. §§ 136, 123 ff. UmwG als Gesamtheit im Wege der Ausgliederung nach näherer Maßgabe des Ausgliederungsplans vom 15. Juli 2005 auf die neu gegründete gemeinnützige Gesellschaft übertragen wurde. Der hierfür an den Kreis Limburg-Weilburg gewährte Geschäftsanteil beträgt EUR 100.000 und

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
entspricht dem Anteil des Landkreises Limburg-Weilburg am Stammkapital der Gesellschaft. Der den Betrag der zu leistenden Stammeinlage überschreitende Wert der Sacheinlage wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Die LDK hat ihren Anteil am Stammkapital in bar erbracht.	entspricht dem Anteil des Landkreises Limburg-Weilburg am Stammkapital der Gesellschaft. Der den Betrag der zu leistenden Stammeinlage überschreitende Wert der Sacheinlage wurde in die Kapitalrücklage eingestellt. Die LDK hat ihren Anteil am Stammkapital in bar erbracht.
(3) Hinsichtlich einer etwaigen Neuaufnahme eines nicht kommunalen Klinik-Gesellschafters an der Gesellschaft oder der LDK, sei es durch Kapitalerhöhung, durch Anteilsübertragung oder durch sonstiges Rechtsgeschäft, bedarf es innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Übernahme von Gesellschaftsanteilen an der Gesellschaft durch die LDK des Einvernehmens zwischen allen Gesellschaftern. Hiervon unberührt bleiben Zahlungen der Gesellschafter in die Kapitalrücklage der Gesellschaft. Davon unberührt bleibt das Recht beider Gesellschafter zur außerordentlichen Kündigung der Minderheitsbeteiligung aus wichtigem Grund.	~~(2) Hinsichtlich einer etwaigen Neuaufnahme eines nicht kommunalen Klinik-Gesellschafters an der Gesellschaft oder der LDK, sei es durch Kapitalerhöhung, durch Anteilsübertragung oder durch sonstiges Rechtsgeschäft, bedarf es innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Übernahme von Gesellschaftsanteilen an der Gesellschaft durch die LDK des Einvernehmens zwischen allen Gesellschaftern. Hiervon unberührt bleiben Zahlungen der Gesellschafter in die Kapitalrücklage der Gesellschaft. Davon unberührt bleibt das Recht beider Gesellschafter zur außerordentlichen Kündigung der Minderheitsbeteiligung aus wichtigem Grund.~~
§ 6 **Personal der Gesellschaft**	**~~§ 6~~** **~~Personal der Gesellschaft~~**
Die Gesellschaft übernimmt die bisher in dem Kreiskrankenhaus Weilburg beschäftigten Bediensteten unter Wahrung ihrer vertraglich erworbenen tariflichen Rechte. Näheres regelt der zwischen dem Kreis Limburg-Weilburg und der Gesellschaft abzuschließende Personalüberleitungsvertrag.	~~Die Gesellschaft übernimmt die bisher in dem Kreiskrankenhaus Weilburg beschäftigten Bediensteten unter Wahrung ihrer vertraglich erworbenen tariflichen Rechte. Näheres regelt der zwischen dem Kreis Limburg-Weilburg und der Gesellschaft abzuschließende Personalüber-leitungsvertrag.~~
§ 7 **Organe der Gesellschaft**	**§ 6** **Organe der Gesellschaft**
Organe der Gesellschaft sind: • Der Geschäftsführer, • der Aufsichtsrat, • die Gesellschafterversammlung.	(1) Organe der Gesellschaft sind: a) Der Geschäftsführer, b) der Aufsichtsrat, c) die Gesellschafterversammlung.
	(2) Die Mitglieder der Organe sind verpflichtet, über Angelegenheiten, die ihrem Wesen nach vertraulich oder als solche ausdrücklich bezeichnet worden sind, dauernd, auch nach Ausscheiden aus dem Amt, Verschwiegenheit zu wahren.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	Die Schweigepflicht der Aufsichtsratsmitglieder gilt nicht gegenüber dem Kreisausschuss und der Beteiligungsverwaltung des Landkreises. Auf Anfordern haben die Aufsichtsratsmitglieder dem Kreisausschuss oder den sonstigen zuständigen, durch den Landkreis bestimmten, Organen (z. B. Beteiligungsverwaltung) auch über Geschehnisse zu berichten, die ansonsten der Schweigepflicht unterliegen. Im Übrigen gilt § 394 AktG entsprechend.
§ 8 **Geschäftsführung, Vertretung der Gesellschaft** (1) Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer gemeinschaftlich oder durch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch diesen allein vertreten, solange er einziger Geschäftsführer der Gesellschaft ist.	**§ 7** **Geschäftsführung, Vertretung der Gesellschaft** (1) Die Gesellschaft hat einen oder mehrere Geschäftsführer. Die Gesellschaft wird durch den Geschäftsführer gerichtlich und außergerichtlich im Sinne von § 35 GmbHG vertreten. Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer gemeinschaftlich oder durch einen Geschäftsführer in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Ist nur ein Geschäftsführer bestellt, wird die Gesellschaft durch diesen allein vertreten, solange er einziger Geschäftsführer der Gesellschaft ist.
(2) Die Gesellschafterversammlung kann auch bei Vorhandensein mehrerer Geschäftsführer einzeln oder allen von ihnen Einzelvertretungsbefugnis einräumen, die Geschäftsführungsbefugnis einschränken oder erweitern, sowie Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB erteilen.	(2) Die Gesellschafterversammlung kann auch bei Vorhandensein mehrerer Geschäftsführer einzeln oder allen von ihnen Einzelvertretungsbefugnis einräumen, die Geschäftsführungsbefugnis einschränken oder erweitern, sowie Befreiung von den Beschränkungen des Mehrfachvertretungsverbotes des § 181 2. Alt. BGB erteilen.
(3) Der Geschäftsführer wird von der Gesellschafterversammlung in der Regel für die Dauer von 5 Jahren bestellt und abberufen. Die Bestellung des oder der Geschäftsführer kann befristet werden. In diesem Fall ist eine erneute Bestellung zulässig.	(3) Der Geschäftsführer wird von der Gesellschafterversammlung in der Regel für die Dauer von 5 Jahren bestellt und abberufen. Die Bestellung des oder der Geschäftsführer kann befristet werden. In diesem Fall ist eine erneute (auch mehrfache) Bestellung zulässig. Spätestens ein Jahr vor Ablauf der Amtszeit soll die Gesellschafterversammlung über eine erneute Bestellung entscheiden.
(4) Alle Geschäfte und Handlungen, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft erheblich beeinflussen oder die besonders risikobehaftet sind, bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrates. Der Katalog der zustimmungsbedürftigen Geschäfte im Einzelnen ist Bestandteil einer Geschäftsordnung, die von dem Aufsichtsrat gesondert beschlossen wird.	(4) Der Geschäftsführung obliegt die Führung sämtlicher Aufgaben und Geschäfte nach Maßgabe der Gesetze, des Gesellschaftsvertrages, der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung sowie der Beschlüsse des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung in eigener Verantwortung.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
(5) Bei Abschluss, Änderung oder Beendigung von Anstellungsverträgen mit Geschäftsführer wird die Gesellschaft durch den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vertreten. (6) Geschäfte, die in die Zuständigkeit des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung fallen, dürfen erst nach vorher eingeholter Zustimmung durchgeführt werden. In Eilfällen kann der Vorsitzende des Aufsichtsrates die Geschäftsführung zum Abschluss eines Geschäftes, das der Zustimmung des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung bedarf, ermächtigen, wenn das Geschäft keinen Aufschub duldet und ein rechtzeitiger Beschluss des jeweiligen zuständigen Gesellschaftsorgans nicht herbeigeführt werden kann. Derartige Geschäfte müssen dem jeweils zuständigen Gesellschaftsorgan in seiner nächsten Sitzung bekanntgegeben werden. (7) Die Geschäftsführung nimmt an den Gesellschafterversammlungen und den Sitzungen des Aufsichtsrates teil und gibt die erforderlichen Auskünfte. (8) Die Geschäftsführung berichtet dem Aufsichtsrat in schriftlicher bzw. mündlicher Form in sinngemäßer Anwendung des § 90 Aktiengesetz. Aus wichtigem Anlass ist dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder seinem Stellvertreter mündlich oder schriftlich zu berichten. Die Beschlüsse haben den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft zu entsprechen.	(5) Alle Geschäfte und Handlungen, welche die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft erheblich beeinflussen oder die besonders risikobehaftet sind, bedürfen der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrates. ~~Der Katalog der zustimmungsbedürftigen Geschäfte im Einzelnen ist Bestandteil einer Geschäftsordnung, die von dem Aufsichtsrat gesondert beschlossen wird.~~ Soweit der Aufsichtsrat eine Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat erlässt, kann darin ein Katalog weiterer zustimmungsbedürftigen Geschäfte festgelegt werden. (6) Bei Abschluss, Änderung oder Beendigung von Anstellungsverträgen mit Geschäftsführer wird die Gesellschaft ausschließlich durch den Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vertreten. Im Übrigen bleibt die Vertretung der Gesellschaft gegenüber Geschäftsführer nach § 11 Ziffer 1 unberührt. (7) Geschäfte, die in die Zuständigkeit des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung fallen, dürfen erst nach vorher eingeholter Zustimmung durchgeführt werden. In Eilfällen kann der Vorsitzende des Aufsichtsrates die Geschäftsführung zum Abschluss eines Geschäftes, das der Zustimmung des Aufsichtsrates oder der Gesellschafterversammlung bedarf, ermächtigen, wenn das Geschäft keinen Aufschub duldet und ein rechtzeitiger Beschluss des jeweiligen zuständigen Gesellschaftsorgans nicht herbeigeführt werden kann. Derartige Geschäfte müssen dem jeweils zuständigen Gesellschaftsorgan in seiner nächsten Sitzung bekanntgegeben werden. (8) Die Geschäftsführung nimmt an den Gesellschafterversammlungen und den Sitzungen des Aufsichtsrates teil und gibt die erforderlichen Auskünfte, sofern der Aufsichtsrat im Einzelfall deren Teilnahme nicht ausschließt. (9) Die Geschäftsführung berichtet dem Aufsichtsrat in schriftlicher bzw. mündlicher Form in sinngemäßer Anwendung des § 90 Aktiengesetz (AktG). Aus wichtigem Anlass ist dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder seinem Stellvertreter mündlich oder schriftlich zu berichten. Die Berichte haben den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft zu entsprechen.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
§ 9 **Aufsichtsrat, Zusammensetzung und Amtsdauer** (1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, für den die Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat (Drittelbeteiligungsgesetz, DrittelbG), die Bestimmungen des Aktiengesetzes, auf welches § 1 Abs. 1 Nr. 3 Drittelbeteiligungsgesetz verweist und die Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages gelten. (2) Der Aufsichtsrat besteht aus 9 Mitgliedern. Er setzt sich zusammen aus: a) Dem Landrat des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit oder dem von ihm bestimmten Mitglied des Kreisausschusses. b) Dem Ersten Kreisbeigeordneten bzw. der Ersten Beigeordneten des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit, c) Vier weiteren Personen, die über Sachkunde in Krankenhausangelegenheiten bzw. wirtschaftlichen / finanziellen Angelegenheiten verfügen sollen. d) Drei Mitglieder als Arbeiternehmer-Vertreter, die gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat zu wählen sind. (3) Für jedes der gemäß Absatz 2 Buchstabe d.) zu bestellendes Aufsichtsratsmitglied ist gleichzeitig mit seiner Bestellung ein Ersatzmitglied zu bestellen, das Mitglied des Aufsichtsrates wird, wenn das Aufsichtsratsmitglied vor Ablauf seiner Amtszeit ausscheidet; es gelten die Vorschriften des Drittelbeteiligungsgesetzes. (4) Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder dauert mit Ausnahme der Mitglieder, welche dem Aufsichtsrat kraft Amtes angehören bis zur Beendigung der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr	**§ 8** **Aufsichtsrat, Zusammensetzung und Amtsdauer** ~~(1) Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, für den die Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat (Drittelbeteiligungsgesetz, DrittelbG), die Bestimmungen des Aktiengesetzes, auf welches § 1 Abs. 1 Nr. 3 Drittelbeteili-gungsgesetz verweist und die Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages gelten.~~Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat zu bilden. Für dessen Zusammensetzung sowie seine Rechte und Pflichten gelten - soweit auf die Gesellschaft das Drittelbeteiligungsgesetz (DrittelbG) Anwendung findet - das DrittelbG und die in § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG in Bezug genommenen Vorschriften des AktG (§ 90 Abs. 3, 4, 5 Satz 1 und 2, §§ 95-114, § 116, § 118 Abs. 3, § 125 Abs. 3 und 4, §§ 170, 171, § 268 Abs. 2 AktG). Im Übrigen gelten die Bestimmungen dieses Gesellschaftsvertrages, soweit gesetzlich zulässig. (2) Der Aufsichtsrat besteht aus 9 Mitgliedern. Er setzt sich zusammen aus: a) Dem Landrat des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit oder dem von ihm bestimmten Mitglied des Kreisausschusses. b) Dem Ersten Kreisbeigeordneten des Kreises Limburg-Weilburg als Mitglied kraft Amtes während seiner Amtszeit. c) Vier weiteren Personen, die über Sachkunde in Krankenhausangelegenheiten bzw. wirtschaftlichen/finanziellen Angelegenheiten verfügen sollen. d) Drei Mitglieder als Arbeiternehmer-Vertreter, die von den Arbeitnehmern gemäß den Bestimmungen des Gesetzes über die Drittelbeteiligung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat zu wählen sind. ~~(3) Für jedes der gemäß Absatz 2 Buchstabe d.) zu bestellendes Aufsichtsratsmitglied ist gleichzeitig mit seiner Bestellung ein Ersatzmitglied zu bestellen, das Mitglied des Aufsichtsrates wird, wenn das Aufsichtsratsmitglied vor~~

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. Das Amt des Ersatzmitgliedes erlischt spätestens mit Ablauf der Amtszeit des weggefallenen Aufsichtsratsmitglieds. Unbeschadet der vorherstehenden Sätze dieses Absatzes 4 dieses § 9 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 125 Abs. 2 Satz 4, nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss, soweit dem nicht das das Drittelbeteiligungsgesetz und / oder gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zu wählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 125 Abs. 1 HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht das Drittelbeteiligungsgesetz und / oder gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat und den Ersten Kreisbeigeordneten. (5) Aufsichtsratsmitglieder sowie Ersatzmitglieder, welche durch Gesellschafterbeschluss bestellt sind, können vor Ablauf ihrer Amtszeit ohne Angabe von Gründen durch Gesellschafterbeschluss abberufen werden., gilt § 12 Drittelbeteiligungsgesetz. (6) Aufsichtsratsmitglieder und Ersatzmitglieder können ohne Angabe von Gründen vor Ablauf ihrer Amtszeit durch schriftliche Erklärung gegenüber der Gesellschaft das Amt niederlegen. (7) Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben die Interessen der Gesellschaft wahrzunehmen. Sie sind während ihrer Amtszeit und auch nach deren Ablauf Dritten gegenüber zur Verschwiegenheit über alle Angelegenheiten verpflichtet, von denen sie in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Aufsichtsrates Kenntnis erhalten.	~~Ablauf seiner Amtszeit ausscheidet; es gelten die Vorschriften des Drittelbeteiligungsgesetzes.~~ (3) Die Amtszeit der Aufsichtsratsmitglieder - mit Ausnahme der Mitglieder, welche dem Aufsichtsrat kraft Amtes angehören – endet mit der Gesellschafterversammlung, die über die Entlastung für das vierte auf den Beginn der Amtszeit folgende Geschäftsjahr beschließt. Das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, wird nicht mitgerechnet. ~~Das Amt des Ersatzmitgliedes erlischt spätestens mit Ablauf der Amtszeit des weggefallenen Aufsichtsratsmitglieds.~~ Unbeschadet der vorstehenden Sätze dieser Ziffer 3 dieses § 8 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 2 Satz 4), ~~nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss,~~ soweit dem nicht das Drittelbeteiligungsgesetz und/oder gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zu wählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht das DrittelbG und/oder gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat und den Ersten Kreisbeigeordneten. (4) Aufsichtsratsmitglieder ~~sowie Ersatzmitglieder,~~ welche durch Gesellschafterbeschluss bestellt sind, können vor Ablauf ihrer Amtszeit ohne Angabe von Gründen durch Gesellschafterbeschluss abberufen werden. ~~gilt § 12 Drittelbeteiligungsgesetz~~. Für die Abberufung der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer gelten § 12 DrittelbG und die dort geregelten Verfahren. Aufsichtsratsmitglieder ~~und Ersatzmitglieder~~ können ohne Angabe von Gründen vor Ablauf ihrer Amtszeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, bei dessen Verhinderung gegenüber dem Stellvertreter ~~der Gesellschaft~~ das Amt niederlegen.

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	Die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat endet zudem bei Tod eines Aufsichtsratsmitgliedes. (5) Endet die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat vorzeitig, wählt die Gesellschafterversammlung unverzüglich für den Rest der Amtszeit des Ausgeschiedenen ein neues Mitglied. (6) Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben die Interessen der Gesellschaft wahrzunehmen. ~~Sie sind während ihrer Amtszeit und auch nach deren Ablauf Dritten gegenüber zur Verschwiegenheit über alle Angelegenheiten verpflichtet, von denen sie in ihrer Eigenschaft als Mitglied des Aufsichtsrates Kenntnis erhalten.~~ (7) Mitglieder des Aufsichtsrats können nicht zugleich Geschäftsführer sein. Geschäftsführer können nicht dem Aufsichtsrat angehören. (8) Wer in einem entgeltlichen Beschäftigungsverhältnis zur Gesellschaft oder zu einer Körperschaft oder Einrichtung steht, an der die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar beteiligt ist, kann nicht in den Aufsichtsrat gewählt werden. Dies gilt nicht für die Aufsichtsratsmitglieder gemäß Abs. 2 lit. d) des Gesellschaftsvertrages. (9) Die Tätigkeit des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates erhält für seine Tätigkeit eine Entschädigung und die weiteren Mitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ein Sitzungsgeld nach Maßgabe eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung. (10) Der Aufsichtsrat kann zur Vorbereitung seiner Beschlüsse oder für einzelne Angelegenheiten Ausschüsse einsetzen. Der Aufsichtsrat kann zudem Gäste oder sachkundige Personen beratend zu den Sitzungen hinzuziehen. (11) Auf den Aufsichtsrat finden die in § 52 Abs. 1 GmbHG genannten Regelungen des AktG keine Anwendung, es sei denn, der Gesellschaftsvertrag verweist ausdrücklich auf Regelungen aus dem AktG.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
§ 10 **Vorsitz des Aufsichtsrates** (1) Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg oder ein von ihm benanntes Mitglied des Kreisausschusses. (2) Der Aufsichtsratsvorsitzende setzt die Tagesordnung und den Ort der Aufsichtsratssitzungen fest und leitet die Sitzungen. Er kann eine andere Form der Beschlussfassung herbeiführen. (3) Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte einen weiteren stellvertretenden Vorsitzenden wählen.	**§ 9** **Vorsitz des Aufsichtsrates** (1) Vorsitzender des Aufsichtsrates ist der Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg oder ein von ihm benanntes Mitglied des Kreisausschusses („Stellvertretende/r Vorsitzende/r“). (2) Der Aufsichtsratsvorsitzende setzt die Tagesordnung und den Ort der Aufsichtsratssitzungen fest und leitet die Sitzungen. Er kann eine andere Form der Beschlussfassung herbeiführen. ~~(3) Der Aufsichtsrat kann aus seiner Mitte einen weiteren stellvertretenden Vorsitzenden wählen („Ersatzstellvertreter“).~~
§ 11 **Einberufung, Beschlussfähigkeit des Aufsichtsrates** (1) Sitzungen des Aufsichtsrates werden durch den Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung durch den Stellvertreter einberufen. Der Einberufung sind die dazugehörigen Unterlagen beizufügen. Zwischen der Einberufung und dem Zeitpunkt der Sitzung muss eine Frist von mindestens einer Woche liegen. In dringenden Fällen kann die Ladungsfrist auf 24 Stunden verkürzt werden. Ob ein dringender Fall vorliegt, entscheidet der Aufsichtsratsvorsitzende. Die Frist gilt nicht, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrates auf sie verzichten. (2) Der Aufsichtsrat tritt zusammen, so oft die Geschäfte dies erfordern, mindestens jedoch zweimal im Geschäftsjahr. (3) Verlangen mehr als vier Aufsichtsratsmitglieder oder der Geschäftsführer unter Angabe der gewünschten Tagesordnungspunkte eine Sitzung, so ist der Aufsichtsrat unverzüglich einzuberufen. In eilbedürftigen Fällen kann der/die Geschäftsführer/in eine Beschlussfassung des Aufsichtsrates auch durch schriftliche oder fernmündliche (mit schriftlicher Betätigung) Erklärung der Aufsichtsratsmitglieder	**§ 10** **Einberufung und Beschlussfähigkeit des Aufsichtsrates** (1) Sitzungen des Aufsichtsrates werden durch den Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung durch den Stellvertreter schriftlich oder in Textform unter Angabe von Tagesordnung, Tagungsort und –zeit einberufen. Der Einberufung sind die zur Vorbereitung auf die Sitzung notwendigen Unterlagen beizufügen. Zwischen der Einberufung und dem Zeitpunkt der Sitzung muss eine Frist von mindestens ~~einer~~ zwei Wochen liegen. Die Frist beginnt mit dem auf die Absendung der Einladung folgenden Tag. Der Tag der Sitzung wird für die Berechnung der Frist nicht mitgezählt. In dringenden Ausnahmefällen kann die Ladungsfrist auf drei Tage, bei Gefahr in Verzug auf 24 Stunden verkürzt werden. Ob ein dringender Fall vorliegt, entscheidet der Aufsichtsratsvorsitzende. Die Frist gilt nicht, wenn alle Mitglieder des Aufsichtsrates auf sie verzichten. (2) Der Aufsichtsrat tritt zusammen, so oft die Geschäfte dies erfordern, mindestens jedoch zweimal im Geschäftsjahr.

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
herbeiführen, sofern eine Beteiligung und Zustimmung von mehr als der Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder im Umlaufverfahren erfolgt.	(3) Verlangen mehr als vier Aufsichtsratsmitglieder oder der Geschäftsführer unter Angabe der gewünschten Tagesordnungspunkte schriftlich oder per E-Mail beim Vorsitzenden eine Sitzung, so ist der Aufsichtsrat unverzüglich einzuberufen. ~~In eilbedürftigen Fällen kann der/die Geschäftsführer/in eine Beschlussfassung des Aufsichtsrates auch durch schriftliche oder fernmündliche (mit schriftlicher Betätigung) Erklärung der Aufsichtsratsmitglieder herbeiführen, sofern eine Beteiligung und Zustimmung von mehr als der Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder im Umlaufverfahren erfolgt.~~
(4) Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn nach ordnungsgemäßer Einberufung die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist. Im Falle der Beschlussunfähigkeit ist unverzüglich innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen eine neue Sitzung des Aufsichtsrates mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen. In dieser Sitzung ist der Aufsichtsrat ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig, sofern der Aufsichtsratsvorsitzende oder sein Stellvertreter anwesend ist. In der Einladung ist darauf hinzuweisen.	(4) Der Aufsichtsrat ist beschlussfähig, wenn nach ordnungsgemäßer Einberufung die Mehrheit der Mitglieder anwesend ist. Im Falle der Beschlussunfähigkeit ist unverzüglich innerhalb eines Zeitraums von zwei Wochen nach der beschlussunfähigen Sitzung eine neue Sitzung des Aufsichtsrates innerhalb weiterer zwei Wochen mit der gleichen Tagesordnung einzuberufen. In dieser Sitzung ist der Aufsichtsrat ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder beschlussfähig, sofern der Aufsichtsratsvorsitzende oder sein Stellvertreter anwesend ist. In der Einladung ist darauf hinzuweisen.
(5) Sind sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend, kann eine Sitzung auch ohne Einhaltung der Form- und Fristvorschriften abgehalten sowie die mitgeteilte Tagesordnung geändert oder ergänzt werden.	(5) Sind sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates anwesend, kann eine Sitzung auch ohne Einhaltung der Form- und Fristvorschriften abgehalten sowie die mitgeteilte Tagesordnung geändert oder ergänzt werden, wenn sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrates damit einverstanden sind.
(6) In einfach gelagerten Angelegenheiten können nach dem Ermessen des/der Vorsitzenden oder im Verhinderungsfall seines/seiner Stellvertreter/in Beschlüsse des Aufsichtsrates auch durch Einholung schriftlicher, fernschriftlicher, telegraphischer oder fernmündlicher (mit schriftlicher Bestätigung) Erklärungen mit Telekopie oder elektronischer Medien gefasst werden.	(6) Sitzungen des Aufsichtsrats können auch in digitaler Form (z. B. als reine Video- oder Webkonferenz oder als Hybridsitzung) oder auf anderem elektronischem Wege stattfinden, sofern jedes Aufsichtsratsmitglied die technische Möglichkeit hat, an der Versammlung teilzunehmen. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig, wenn sich mindestens die Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder dagegen aussprechen. Für die Einberufung, Beschlussfähigkeit und die Beschlussfassung in der Sitzung gelten die vor- und nachstehenden Regelungen sinngemäß.
(7) Beschlüsse des Aufsichtsrates kommen, soweit nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen zustande. Die Beschlussfassung im Aufsichtsrat erfolgt ausschließlich in offener Abstimmung. Dabei hat jedes Mitglied eine Stimme. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden bzw. seines Stellvertreters den Ausschlag. Ein abwesendes Aufsichtsratsmitglied kann seine schriftliche Stimmabgabe auch durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied überreichen lassen und sich ferner durch Erteilung einer schriftlichen Vollmacht für einzelne Sitzungen durch ein anderes Mitglied des Aufsichtsrates vertreten lassen.	(7) Beschlüsse des Aufsichtsrats können auf Anfrage des Vorsitzenden – im Verhinderungsfall auf Anfrage seines Stellvertreters – in dringenden Fällen auch per
(8) Erklärungen des Aufsichtsrates werden vom Vorsitzenden abgegeben, und zwar unter der Bezeichnung „Aufsichtsrat der Kreiskrankenhaus Weilburg GmbH".	

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
(9) Über eine Sitzung des Aufsichtsrates ist ein Ergebnisprotokoll anzufertigen. In diesem sind Ort und Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung und die Beschlüsse des Aufsichtsrates anzugeben. Für Beschlüsse des Aufsichtsrates, die außerhalb von Sitzungen gefasst werden, gilt dies entsprechend mit der Maßgabe, dass in dem Protokoll auch die Art des Zustandekommens der gefassten Beschlüsse anzugeben ist. Das Protokoll ist von dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfall von dem stellvertretenden Vorsitzenden zu unterschreiben. Die Geschäftsführung erhält eine Abschrift des Protokolls. Es ist unverzüglich jedem Aufsichtsratsmitglied zu übersenden.	Brief oder E-Mail gefasst werden (Umlaufverfahren). In der Anfrage ist eine Frist zur Stimmabgabe festzulegen, die mindestens sieben Tage ab Versand der Anfrage betragen muss. Der Beschluss wird mit der Mehrheit der bis zum Ende der Frist abgegeben Stimmen gefasst. Ein Beschluss im Umlaufverfahren ist nur wirksam, wenn sich mindestens die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats daran beteiligt haben und nicht mehr als die Hälfte des Aufsichtsrats dem Verfahren bis zum Ablauf der Stimmabgabefrist per Brief oder E-Mail gegenüber dem Anfragenden widerspricht. Das Ergebnis der Beschlussfassung im Umlaufverfahren und die Beteiligung daran sind allen Mitgliedern des Aufsichtsrats unverzüglich per Brief oder E-Mail bekanntzugeben und in die Niederschrift der nächsten Sitzung des Aufsichtsrats aufzunehmen. ~~In einfach gelagerten Angelegenheiten können nach dem Ermessen des/der Vorsitzenden oder im Verhinderungsfall seines/seiner Stellvertreter/in Beschlüsse des Aufsichtsrates auch durch Einholung schriftlicher, fernschriftlicher, telegraphischer oder fernmündlicher (mit schriftlicher Bestätigung) Erklärungen mit Telekopie oder elektronischer Medien gefasst werden.~~ (8) Beschlüsse des Aufsichtsrates kommen, soweit nichts anderes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen zustande. Stimmenthaltungen zählen zur Feststellung der Mehrheit nicht mit. Die Beschlussfassung im Aufsichtsrat erfolgt ausschließlich in offener Abstimmung. Dabei hat jedes Mitglied eine Stimme. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden bzw. seines Stellvertreters den Ausschlag. Ein abwesendes Aufsichtsratsmitglied kann seine schriftliche Stimmabgabe auch durch ein anderes Aufsichtsratsmitglied überreichen lassen und sich ferner durch Erteilung einer schriftlichen Vollmacht für einzelne Sitzungen durch ein anderes Mitglied des Aufsichtsrates vertreten lassen. (9) Erklärungen des Aufsichtsrates gegenüber der Geschäftsführung sowie gegenüber Dritten werden im Namen des Aufsichtsrates vom Vorsitzenden oder bei dessen Verhinderung von dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	abgegeben, und zwar unter der Bezeichnung „Aufsichtsrat der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH". (10) Über eine Sitzung des Aufsichtsrates ist ein Ergebnisprotokoll anzufertigen. In diesem sind Ort und Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung und die Beschlüsse des Aufsichtsrates anzugeben. Für Beschlüsse des Aufsichtsrates, die außerhalb von Sitzungen gefasst werden, gilt dies entsprechend mit der Maßgabe, dass in dem Protokoll auch die Art des Zustandekommens der gefassten Beschlüsse anzugeben ist. Das Protokoll ist von dem Vorsitzenden, im Verhinderungsfall von dem stellvertretenden Vorsitzenden zu unterschreiben. Die Geschäftsführung erhält eine Abschrift des Protokolls. Es ist unverzüglich jedem Aufsichtsratsmitglied zu übersenden.
§ 12 **Aufgaben des Aufsichtsrates**	**§ 11** **Aufgaben des Aufsichtsrates**
(1) Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung. Er vertritt die Gesellschaft gegenüber der Geschäftsführung gerichtlich und außergerichtlich. Er kann jederzeit von der Geschäftsführung Berichterstattung verlangen und selbst oder durch einzelne von ihm zu bestimmende Mitglieder des Aufsichtsrates die Bücher und Schriften der Gesellschaft einsehen und sich zugänglich machen. Diese Rechte können außerhalb einer Sitzung nur von dem Vorsitzenden oder durch ein im Einzelfall durch Beschluss des Aufsichtsrates oder vorn Aufsichtsratsvorsitzenden bestimmtes Mitglied oder einem von ihm bestimmten Dritten ausgeübt werden.	(1) Der Aufsichtsrat berät und überwacht die Geschäftsführung. Er greift jedoch nicht in die unmittelbare Führung der laufenden Geschäfte ein. Er vertritt die Gesellschaft gegenüber der Geschäftsführung gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht dieser Gesellschaftsvertrag für bestimmte Rechtsgeschäfte eine abweichende Vertretungsregelung trifft. Er kann jederzeit von der Geschäftsführung Berichterstattung verlangen und selbst oder durch einzelne von ihm zu bestimmende Mitglieder des Aufsichtsrates die Bücher und Schriften der Gesellschaft einsehen und sich zugänglich machen. Diese Rechte können außerhalb einer Sitzung nur von dem Vorsitzenden oder durch ein im Einzelfall durch Beschluss des Aufsichtsrates oder vom Aufsichtsratsvorsitzenden bestimmtes Mitglied oder einem von ihm bestimmten Dritten ausgeübt werden.
(2) Der Aufsichtsrat ist, unbeschadet der Bestimmung in Abs. 1 und den in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung geregelten Zustimmungserfordernissen für folgende Angelegenheiten zuständig, soweit sie nicht der Entscheidung der Gesellschafterversammlung unterliegen oder zu den Geschäften der laufenden Geschäftsführung gehören: 1. Entlastung der Geschäftsführung,	(2) Der Aufsichtsrat ist, unbeschadet der Bestimmung in Abs. 1 und den in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung geregelten Zustimmungserfordernissen für folgende Angelegenheiten zuständig, soweit sie nicht der Entscheidung der Gesellschafterversammlung unterliegen oder zu den Geschäften der laufenden Geschäftsführung gehören:

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
2. Entgegennahme des Wirtschaftsplanes und Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan, 3. Erteilung des Prüfungsauftrages an den Wirtschaftsprüfer, 4. Stellungnahme zum Jahresabschluss, Lagebericht, zum Vorschlag der Geschäftsführung für die Verwendung eines Jahresüberschusses oder für die Deckung eines Jahresfehlbetrages mit Beschlussvorschlag und Weiterleitung an die Gesellschafterversammlung zur Feststellung des Jahresabschlusses, 5. Rechtsgeschäfte, die in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung als zustimmungsbedürftige Rechtsgeschäfte festgelegt sind, 6. Entscheidung über grundlegende Änderungen im medizinischen Leistungsangebot des Krankenhauses und dessen medizinischer Zielsetzung einschließlich der Gliederung des medizinischen Bereiches in Fachabteilungen, 7. Die Vertretung der Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern, 8. Die Zustimmung zu Verträgen zwischen Aufsichtsratsmitgliedern im Rahmen eines Dienstvertrages, durch den kein Arbeitsverhältnis begründet wird oder zu einem Werkvertrag gegenüber der Gesellschaft zu einer Tätigkeit höherer Art. 9. Die Prüfung des Jahresabschlusses, den Lagebericht und den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns und bei Mutterunternehmen (§ 290 Abs. 1, Satz 2 des HGB) auch den Konzernabschluss und den Konzernbericht. 10. Die Prüfung des gesonderten nicht finanziellen Berichts (§ 289 b des HGB) und den gesonderten nicht finanziellen Konzernbericht (§ 315 b HGB), sofern sie erstellt werden. 11. Den Bericht des Ergebnisses der Prüfung gemäß vorstehender Ziffer 9 in schriftlicher Form an die Gesellschafterversammlung. In dem Bericht hat der Aufsichtsrat auch mitzuteilen, in welcher Art und in welchem Umfang er die Geschäftsführung der Gesellschaft während des Geschäftsjahres geprüft hat und die Stellungnahme des Aufsichtsrates zu dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses durch einen Abschlussprüfer sowie die Erklärung, ob der Aufsichtsrat nach dem	a) Entlastung der Geschäftsführung. b) Entgegennahme und Genehmigung des Wirtschaftsplanes. c) Erteilung des Prüfungsauftrages an den Wirtschaftsprüfer. d) Stellungnahme zum Jahresabschluss, Lagebericht, zum Vorschlag der Geschäftsführung für die Verwendung eines Jahresüberschusses oder für die Deckung eines Jahresfehlbetrages mit Beschlussvorschlag und Weiterleitung an die Gesellschafterversammlung zur Feststellung des Jahresabschlusses. e) Rechtsgeschäfte, die in der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung als zustimmungsbedürftige Rechtsgeschäfte festgelegt sind. f) Entscheidung über grundlegende Änderungen im medizinischen Leistungsangebot des Krankenhauses und dessen medizinischer Zielsetzung einschließlich der Gliederung des medizinischen Bereiches in Fachabteilungen. g) Die Vertretung der Gesellschaft gegenüber den Geschäftsführern gemäß § 11 Ziffer 1 Satz 3 des Gesellschaftsvertrages. h) Die Zustimmung zu Verträgen zwischen Aufsichtsratsmitgliedern im Rahmen eines Dienstvertrages, durch den kein Arbeitsverhältnis begründet wird oder zu einem Werkvertrag gegenüber der Gesellschaft zu einer Tätigkeit höherer Art. i) Die Prüfung des Jahresabschlusses, des Lageberichts und des Vorschlags für die Verwendung des Bilanzgewinns und bei Mutterunternehmen (§ 290 Abs. 1 Satz 2 des HGB) auch des Konzernabschlusses und des Konzernberichts. j) Die Prüfung des gesonderten nicht finanziellen Berichts (§ 289 b des HGB) und des gesonderten nicht finanziellen Konzernberichts (§ 315 b HGB), sofern sie erstellt werden. k) Erstellung und Zusendung eines Berichts über das Ergebnis der Prüfung gemäß vorstehender lit. i) in schriftlicher Form an die Gesellschafterversammlung. In dem Bericht hat der Aufsichtsrat auch mitzuteilen, in welcher Art und in welchem Umfang er die Geschäftsführung der Gesellschaft während des Geschäftsjahres

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
abschließenden Ergebnis seiner Prüfung Einwendungen gegen den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss erhebt oder ihn billigt; bei Mutterunternehmen (vgl. § 290 Abs. 2 Satz 2 HGB) finden die Sätze 3 und 4 entsprechende Anwendung auf den Konzernabschluss. 12. Die Wahrnehmung von Rechten und die Erfüllung von Pflichten aus dem DrittelbG, soweit Rechte und Pflichten für den Aufsichtsrat begründet werden (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG in Verbindung mit § 90 Absätze 3, 4, 5 Satz 1 und 2, §§ 95 bis 114, 116, 118 Abs. 3, § 125 Abs. 3 und 4 und 170, 171, 268 Abs. 2 des Aktiengesetzes. 13. Berufung und Abberufung der Mitglieder der Krankenhausleitung auf Vorschlag der Geschäftsführung. Darüber hinaus entscheidet der Aufsichtsrat über alle weiteren Aufgaben, die ihm nach diesem Gesellschaftsvertrag zugewiesen sind. (3) Der Aufsichtsrat gibt sich eine Geschäftsordnung. (4) Im Übrigen gilt § 52 GmbHG in Verbindung mit § 111 Abs. 4 AktienG.	geprüft hat und eine Stellungnahme abzugeben zu dem Ergebnis der Prüfung des Jahresabschlusses durch einen Abschlussprüfer sowie die Erklärung, ob der Aufsichtsrat nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung Einwendungen gegen den von der Geschäftsführung aufgestellten Jahresabschluss erhebt oder ihn billigt; bei Mutterunternehmen (vgl. § 290 Abs. 2 Satz 2 HGB) finden die Sätze 3 und 4 entsprechende Anwendung auf den Konzernabschluss. l) Die Wahrnehmung von Rechten und die Erfüllung von Pflichten aus dem DrittelbG, soweit Rechte und Pflichten für den Aufsichtsrat begründet werden (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 3 DrittelbG in Verbindung mit § 90 Absätze 3, 4, 5 Satz 1 und 2, §§ 95 bis 114, 116, 118 Abs. 3, § 125 Abs. 3 und 4 und 170, 171, 268 Abs. 2 des AktG. m) Berufung und Abberufung der Mitglieder der Krankenhausleitung auf Vorschlag der Geschäftsführung. Darüber hinaus entscheidet der Aufsichtsrat über alle weiteren Aufgaben, die ihm nach diesem Gesellschaftsvertrag zugewiesen sind. (3) Der Aufsichtsrat ~~gibt~~ kann sich eine Geschäftsordnung geben. (4) Im Übrigen gilt § 52 GmbHG in Verbindung mit § 111 Abs. 4 AktG.
§ 13 **Aufwandsentschädigung für Aufsichtsratsmitglieder, Schweigepflicht** (1) Die Tätigkeit des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich. Der/die Vorsitzende des Aufsichtsrates erhält für seine/ihre Tätigkeit eine Entschädigung und die weiteren Mitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ein Sitzungsgeld nach Maßgabe eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung. (2) Die Schweigepflicht der Aufsichtsratsmitglieder gilt nicht gegenüber dem Kreisausschuss und der Beteiligungsverwaltung des Landkreises. Auf Anfordern haben die Aufsichtsratsmitglieder dem Kreisausschuss oder den sonstigen	~~**§ 13**~~ ~~**Aufwandsentschädigung für Aufsichtsratsmitglieder, Schweigepflicht**~~ ~~(1) Die Tätigkeit des Aufsichtsrates ist ehrenamtlich. Der/die Vorsitzende des Aufsichtsrates erhält für seine/ihre Tätigkeit eine Entschädigung und die weiteren Mitglieder erhalten für ihre Tätigkeit ein Sitzungsgeld nach Maßgabe eines Beschlusses der Gesellschafterversammlung.~~ ~~(2) Die Schweigepflicht der Aufsichtsratsmitglieder gilt nicht gegenüber dem Kreisausschuss und der Beteiligungsverwaltung des Landkreises. Auf Anfordern haben die Aufsichtsratsmitglieder dem Kreisausschuss oder den sonstigen zuständigen, durch den Landkreis bestimmten, Organen (z. B.~~

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
zuständigen, durch den Landkreis bestimmten, Organen (z. B. Beteiligungsverwaltung) auch über Geschehnisse zu berichten, die ansonsten der Schweigepflicht unterliegen. Im Übrigen gilt § 394 AktienG entsprechend.	~~Beteiligungsverwaltung) auch über Geschehnisse zu berichten, die ansonsten der Schweigepflicht unterliegen. Im Übrigen gilt § 394 AktienG entsprechend.~~
§ 14 **Gesellschafterversammlung**	**§ 12** **Die Gesellschafterversammlung**
(1) Gesellschafterversammlungen werden durch den Geschäftsführer einberufen. Sie tritt darüber hinaus auf Verlangen der Mehrheit des Aufsichtsrates zusammen.	~~(1) Gesellschafterversammlungen werden durch den Geschäftsführer einberufen. Sie tritt darüber hinaus auf Verlangen der Mehrheit des Aufsichtsrates zusammen.~~
(2) Eine ordentliche Gesellschafterversammlung, die alljährlich innerhalb der ersten acht Monate eines Geschäftsjahres stattfindet, stellt den Jahresabschluss für das abgelaufene Geschäftsjahr fest, beschließt über die Ergebnisverwendung, die Entlastung des Aufsichtsrates und bestellt den Abschlussprüfer für das laufende Geschäftsjahr.	~~(2) Eine ordentliche Gesellschafterversammlung, die alljährlich innerhalb der ersten acht Monate eines Geschäftsjahres stattfindet, stellt den Jahresabschluss für das abgelaufene Geschäftsjahr fest, beschließt über die Ergebnisverwendung, die Entlastung des Aufsichtsrates und bestellt den Abschlussprüfer für das laufende Geschäftsjahr.~~
(3) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden, soweit das Gesetz nicht eine höhere Mehrheit vorsieht, mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Dabei hat der Landkreis Limburg-Weilburg entsprechend der Anzahl seiner im nachfolgenden Absatz 4 bestimmten Vertreter acht Stimmen und die Lahn-Dill-Kliniken GmbH eine Stimme. Eine Änderung von § 5 Abs. 3 der Satzung ist ohne Zustimmung der LDK innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Übernahme von Gesellschaftsanteilen an der Gesellschaft durch die LDK nicht möglich.	~~(3) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden, soweit das Gesetz nicht eine höhere Mehrheit vorsieht, mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Dabei hat der Landkreis Limburg-Weilburg entsprechend der Anzahl seiner im nachfolgenden Absatz 4 bestimmten Vertreter acht Stimmen und die Lahn-Dill-Kliniken GmbH eine Stimme. Eine Änderung von § 5 Abs. 3 der Satzung ist ohne Zustimmung der LDK innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Übernahme von Gesellschaftsanteilen an der Gesellschaft durch die LDK nicht möglich.~~
(4) Der Gesellschafter LDK wird in der Gesellschafterversammlung von seinem gesetzlichen Vertreter vertreten. Der Kreis Limburg-Weilburg wird in der Gesellschafterversammlung vom Landrat als Vertreter des Kreisausschusses kraft Amtes nach Maßgabe des § 52 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO oder dem von ihm/ihr bestellten Vertreter/in vertreten. Der Gesellschafterversammlung gehören neben dem/der Landrat/Landrätin, der Erste Kreisbeigeordnete bzw. die Erste Kreisbeigeordnete sowie sechs Mitglieder des Kreistages als weitere Vertreter im Sinne des § 125 HGO an. Diese werden gern. § 125 HGO durch den Kreisausschuss bestimmt. Jeder dieser Vertreter hat im Rahmen der Willensbildung der Gesellschafterversammlung, welcher ihrer Beschlussfassung vorausgeht, eine	~~(4) Der Gesellschafter LDK wird in der Gesellschafterversammlung von seinem gesetzlichen Vertreter vertreten. Der Kreis Limburg-Weilburg wird in der Gesellschafterversammlung vom Landrat als Vertreter des Kreisausschusses kraft Amtes nach Maßgabe des § 52 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO oder dem von ihm/ihr bestellten Vertreter/in vertreten. Der Gesellschafterversammlung gehören neben dem/der Landrat/Landrätin, der Erste Kreisbeigeordnete bzw. die Erste Kreisbeigeordnete sowie sechs Mitglieder des Kreistages als weitere Vertreter im Sinne des § 125 HGO an. Diese werden gern. § 125 HGO durch den Kreisausschuss bestimmt. Jeder dieser Vertreter hat im Rahmen der Willensbildung der Gesellschafterversammlung, welcher ihrer Beschlussfassung vorausgeht, eine~~

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
Stimme. Hierbei führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Vertreter den Vorsitz. Beschlüsse, die der Willensbildung der Gesellschafterversammlung dienen, werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; abweichend von § 47 Absatz 2 GmbHG gewährt also nicht jeder Euro eines Geschäftsanteiles eine Stimme, sondern es erfolgt die Abstimmung nach Köpfen. Stimmenthaltung und ungültige Stimmen zählen zur Berechnung der Mehrheit nicht mit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.	~~Stimme. Hierbei führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Vertreter den Vorsitz. Beschlüsse, die der Willensbildung der Gesellschafterversammlung dienen, werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst; abweichend von § 47 Absatz 2 GmbHG gewährt also nicht jeder Euro eines Geschäftsanteiles eine Stimme, sondern es erfolgt die Abstimmung nach Köpfen. Stimmenthaltung und ungültige Stimmen zählen zur Berechnung der Mehrheit nicht mit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.~~
(5) Die Einberufung erfolgt schriftlich per Post oder Telefax unter Angabe von Ort, Tag, Zeit und Tagesordnung. Zwischen dem Tag der Absendung der Einladung und dem Versammlungstag muss eine Frist von mindestens zwei Wochen liegen. Der Tag der Absendung der Einladung und der Versammlungstag sind in dieser Frist nicht einzurechnen.	~~(5) Die Einberufung erfolgt schriftlich per Post oder Telefax unter Angabe von Ort, Tag, Zeit und Tagesordnung. Zwischen dem Tag der Absendung der Einladung und dem Versammlungstag muss eine Frist von mindestens zwei Wochen liegen. Der Tag der Absendung der Einladung und der Versammlungstag sind in dieser Frist nicht einzurechnen.~~
(6) Die Gesellschafterversammlung kann auch auf eine schriftliche Einladung zu einer Gesellschafterversammlung und die Einhaltung der Ladungsfrist verzichten oder Beschlüsse durch schriftliche, fernschriftliche oder telegraphische Abstimmung durch Telekopie oder per elektronischer Medien fassen. Sie kann jederzeit beschließen, sofern sich aus den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages nichts anderes ergibt.	~~(6) Die Gesellschafterversammlung kann auch auf eine schriftliche Einladung zu einer Gesellschafterversammlung und die Einhaltung der Ladungsfrist verzichten oder Beschlüsse durch schriftliche, fernschriftliche oder telegraphische Abstimmung durch Telekopie oder per elektronischer Medien fassen. Sie kann jederzeit beschließen, sofern sich aus den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages nichts anderes ergibt.~~
(7) Alle Gesellschafterbeschlüsse, auch die formlos gefassten, sind zu protokollieren und von dem Landrat bzw. dem von ihm bestimmten Vertreter zu unterzeichnen. § 11 Abs. 9 gilt entsprechend.	~~(7) Alle Gesellschafterbeschlüsse, auch die formlos gefassten, sind zu protokollieren und von dem Landrat bzw. dem von ihm bestimmten Vertreter zu unterzeichnen. § 11 Abs. 9 gilt entsprechend.~~
(8) Unbeschadet der vorherstehenden Sätze dieses Absatzes 4 dieses § 14 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 125 Abs. 2 Satz 3 HGO), nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zu wählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 125 Abs. 1	~~(8) Unbeschadet der vorherstehenden Sätze dieses Absatzes 4 dieses § 14 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 125 Abs. 2 Satz 3 HGO), nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zu wählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 125 Abs. 1~~

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat (zur „Problematik" des 1. Beigeordneten als „geborener Vertreter", vgl. Anmerkung zu § 9 Absatz 4. am Ende).	~~HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat (zur „Problematik" des 1. Beigeordneten als „geborener Vertreter", vgl. Anmerkung zu § 9 Absatz 4. am Ende).~~ (1) Oberstes Organ der Gesellschaft ist die Gesellschafterversammlung. (2) Der Gesellschafter LDK wird in der Gesellschafterversammlung durch seinen gesetzlichen Vertreter vertreten. Der Kreis Limburg-Weilburg wird in der Gesellschafterversammlung durch den Kreisausschuss vertreten, welcher wiederum durch den Landrat oder dem von ihm bestellten Vertreter vertreten wird. Der Gesellschafterversammlung gehören des Weiteren der Erste Kreisbeigeordnete sowie sechs Mitglieder des Kreistages als weitere rechtsgeschäftliche Vertreter des Kreises Limburg-Weilburg an. Diese werden gemäß § 52 Abs. 1 KHO i. V. m. § 125 HGO durch den Kreisausschuss bestimmt. (3) Der Vorsitz in der Gesellschafterversammlung (Sitzungsleitung) obliegt dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, im Verhinderungsfall seinem Stellvertreter. (4) Der Sitzungsleiter bestimmt zu Beginn der Versammlung einen Protokollführer. (5) Gesellschafterversammlungen finden in der Regel am Sitz der Gesellschaft statt. **§ 13** **Einberufung und Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung** (1) Gesellschafterversammlungen werden durch den Geschäftsführer einberufen. Es genügt die Einberufung durch einen Geschäftsführer. Sie tritt darüber hinaus auf Verlangen der Mehrheit des Aufsichtsrates zusammen. Eine außerordentliche Gesellschafterversammlung ist zudem unverzüglich einzuberufen, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint, das Stammkapital der Gesellschaft

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	zur Hälfte aufgebraucht ist oder ein Gesellschafter es im Gesellschaftsinteresse verlangt. Lehnt die Geschäftsführung den Antrag auf Einberufung einer Gesellschafterversammlung ab oder hat sie binnen sieben Tagen nach Eingang des Antrags die Gesellschafterversammlung nicht einberufen, ist der antragstellende Gesellschaftervertreter selbst zur Einberufung der Gesellschafterversammlung berechtigt. (2) Eine ordentliche Gesellschafterversammlung, die alljährlich innerhalb der ersten acht Monate eines Geschäftsjahres stattfindet, stellt den Jahresabschluss für das abgelaufene Geschäftsjahr fest, beschließt über die Ergebnisverwendung, die Entlastung des Aufsichtsrates und bestellt den Abschlussprüfer für das laufende Geschäftsjahr. (3) Die Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 50 % des Stammkapitals wirksam im Sinne des § 12 Ziffer 2 vertreten sind. Ist die Gesellschafterversammlung nicht beschlussfähig, so ist unverzüglich eine neue Gesellschafterversammlung mit der gleichen Tagesordnung und einer Ladungsfrist von sieben Tagen einzuberufen. Diese zweite Gesellschafterversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens 25 % des Stammkapitals wirksam im Sinne des § 12 Ziffer 2 vertreten sind. Darauf ist in der Einladung hinzuweisen. (4) Beschlüsse der Gesellschafterversammlung werden, soweit der Gesellschaftsvertrag oder das Gesetz nicht eine höhere Mehrheit vorsieht, mit einfacher Stimmenmehrheit der abgegebenen gültigen gefasst. Dabei hat der Kreis Limburg-Weilburg entsprechend der Anzahl seiner in § 12 Ziffer 2 bestimmten Vertreter acht Stimmen und die Lahn-Dill-Kliniken GmbH eine Stimme. (5) Die Stimmen eines Gesellschafters können im Rahmen der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung nur einheitlich abgegeben werden. (6) Der Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung geht jedoch eine interne Beschlussfassung der Vertreter des Kreis Limburg-Weilburg im Sinne des §

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	12 Ziffer 2 voraus. Jeder dieser Vertreter hat im Rahmen dieser vorherigen Willensbildung eine Stimme. Hierbei führt der Landrat oder ein von ihm bestimmter Vertreter den Vorsitz. Beschlüsse, die dieser vorherigen Willensbildung der Gesellschafterversammlung der Vertreter des Kreis Limburg-Weilburg im Sinne des § 12 Ziffer 2 dienen, werden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Es erfolgt eine Abstimmung nach Köpfen. Stimmenthaltung und ungültige Stimmen zählen zur Berechnung der Mehrheit nicht mit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden. (7) Die Einberufung erfolgt schriftlich oder in Textform unter Angabe von Ort, Tag, Zeit und Tagesordnung. Zwischen dem Tag der Absendung der Einladung und dem Versammlungstag muss eine Frist von mindestens zwei Wochen liegen. Der Tag der Absendung der Einladung und der Versammlungstag sind in dieser Frist nicht einzurechnen. Außerordentliche Gesellschafterversammlungen sind von der Geschäftsführung mit einer Frist von mindestens einer Woche, bei Eilbedürftigkeit mit angemessener kürzerer Frist einzuberufen, wenn es im Interesse der Gesellschaft erforderlich erscheint oder wenn Gesellschafter, deren Geschäftsanteile zusammen mindestens zehn Prozent des Stammkapitals erreichen, es unter Angabe von Gründen verlangen. Eine nicht form- oder fristgerecht einberufene Gesellschafterversammlung kann Beschlüsse nur fassen, wenn alle Gesellschafter in der Gesellschafterversammlung ordnungsgemäß im Sinne von § 12 Ziffer 2 vertreten sind und kein Widerspruch gegen die Beschlussfassung erhoben wird. (8) Beschlüsse der Gesellschafter werden grundsätzlich in Versammlungen gefasst. Beschlüsse können – sofern keine zwingenden gesetzlichen Regelungen entgegenstehen – auch außerhalb von Versammlungen gefasst werden, wenn alle Gesellschafter dem Beschluss zustimmen.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	Gesellschafterversammlungen können auch in digitaler Form (z. B. als Video- oder Webkonferenzen oder als Hybridsitzung) oder auf anderem elektronischem Wege stattfinden, sofern jeder Gesellschaftervertreter im Sinne von § 12 Ziffer 2 die technische Möglichkeit hat, an der Versammlung teilzunehmen. Ein solches Verfahren ist nicht zulässig, wenn sich der Mehrheitsgesellschafter binnen einer Frist von vier *T*agen nach Versand der Einladung gegen dieses Verfahren ausspricht. Für die Beschlussfähigkeit und Beschlussfassung sowie für die Protokollierung gelten die vor- und nachstehenden Ziffern sinngemäß. Beschlüsse der Gesellschafterversammlung können außer in Gesellschafterversammlungen ausnahmsweise auch per Brief, Fax oder E-Mail oder in jeder anderen datenrechtlich zulässigen digitalen Telekommunikationsform gefasst werden („Umlaufverfahren“), sofern der Mehrheitsgesellschafter diesem Verfahren binnen einer Frist von vier Tagen nach Versand der Beschlussvorlage nicht widerspricht. An Gesellschafterversammlungen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die Geschäftsführer mit beratender Stimme teil, sofern die Gesellschafterversammlung deren Teilnahme im Einzelfall nicht ausschließt. Gäste oder sachkundige Personen können beratend an den Sitzungen teilnehmen. Über die Verhandlungen und die gefassten Beschlüsse in den Gesellschafterversammlungen ist eine Niederschrift anzufertigen, die den Tag der Sitzung, die Namen der Anwesenden und die gefassten Beschlüsse enthalten muss. Die Niederschrift ist vom Sitzungsleiter und vom Protokollführer zu unterzeichnen und allen Gesellschaftsvertretern binnen [zwei/vier] Wochen nach der Sitzung schriftlich oder in Textform zuzuleiten. Die Gesellschafter sorgen für die Weiterleitung der Niederschriften an ihre Gesellschaftervertreter. Über die Genehmigung der Niederschrift ist in der folgenden Sitzung zu beschließen. Wird binnen weiterer vier Wochen nach Versand kein Widerspruch gegen die Richtigkeit der Niederschrift bei der Geschäftsführung eingelegt, gilt diese als genehmigt. Die Originale der Niederschriften sind von der Geschäftsführung zu verwahren.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	Über Beschlüsse außerhalb von Versammlungen hat der Gesellschafter mit der größten Beteiligung am Stammkapital unverzüglich eine Niederschrift anzufertigen und diese den anderen Gesellschaftern zuzuleiten. Die Beschlüsse sind auf der nächsten Gesellschafterversammlung nochmals bekanntzugeben und dann in die Niederschrift dieser Sitzung aufzunehmen. Anfechtungsklagen können nur innerhalb von einem Monat ab Erhalt des Protokolls erhoben werden. (9) Alle Gesellschafterbeschlüsse, auch die formlos gefassten, sind zu protokollieren und von dem Landrat bzw. dem von ihm bestimmten Vertreter zu unterzeichnen. (10) Unbeschadet der vorstehenden Sätze der Ziffer 2 des § 12 endet die Mitgliedschaft kommunaler Vertreter mit ihrem Ausscheiden aus dem hauptamtlichen oder ehrenamtlichen Dienst des Landkreises (vgl. § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 2 Satz 4 HGO), nicht aber vor Bestimmung neuer Mitglieder durch den Kreisausschuss, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Außerdem haben mit dem Ende der jeweiligen Wahlperiode alle kommunalen Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg ihre Ämter für die nach den jeweiligen Kommunalwahlen neu zu wählenden weiteren Vertreter im Sinne des § 52 Abs. 1 HKO i. V. m. § 125 Abs. 1 HGO zur Verfügung zu stellen, soweit dem nicht gesellschaftsrechtliche Vorschriften entgegenstehen. Der vorhergehende Satz gilt nicht für den Landrat.
§ 15 **Aufgaben der Gesellschafterversammlung**	**§ 14** **Aufgaben der Gesellschafterversammlung**
(1) Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen neben den im Gesetz oder an anderer Stelle im Gesellschaftsvertrag vorgesehenen Fällen folgende Aufgaben:	(1) Der Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung unterliegen neben den im Gesetz oder an anderer Stelle im Gesellschaftsvertrag vorgesehenen Fällen folgende Aufgaben:
1. Übernahme neuer Aufgaben und Einstellung bisheriger Unternehmensgegenstände,	a) Übernahme neuer Aufgaben und Einstellung bisheriger Unternehmensgegenstände,

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
2. Änderung des Gesellschaftsvertrages einschließlich Kapitalerhöhungen und -herabsetzungen,	b) Änderung des Gesellschaftsvertrages einschließlich Kapitalerhöhungen und -herabsetzungen,
3. wesentliche Aus- und Umgestaltung oder Auflösung der Gesellschaft,	c) wesentliche Aus- und Umgestaltung oder Auflösung der Gesellschaft,
4. Verschmelzung mit anderen Gesellschaften oder Umwandlung in eine andere Rechtsform,	d) Verschmelzung mit anderen Gesellschaften oder Umwandlung in eine andere Rechtsform,
5. Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan,	e) Beschlussfassung über den Wirtschaftsplan,
6. Berufung, Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrates nach Maßgabe des § 9, sowie deren Entlastung; dies gilt nicht für die nach dem Drittelbeteiligungsgesetz als Aufsichtsratsmitglieder gewählten Arbeitnehmer, die mit ihrer Wahl nach den Vorschriften des Drittelbeteiligungsgesetzes für den Zeitraum gewählte Aufsichtsratsmitglieder sind, die im Gesetz oder in der Satzung für die von der Hauptversammlung zu wählende Aufsichtsratsmitglieder bestimmt ist,	f) Berufung, Abberufung der Mitglieder des Aufsichtsrates nach Maßgabe des § 8 sowie deren Entlastung; dies gilt nicht für die nach dem DrittelbG als Aufsichtsratsmitglieder gewählten Arbeitnehmer, die mit ihrer Wahl nach den Vorschriften des DrittelbG für den Zeitraum gewählte Aufsichtsratsmitglieder sind, die im Gesetz oder in der Satzung für die von der Hauptversammlung zu wählende Aufsichtsratsmitglieder bestimmt ist,
7. Ernennung/Abberufung von Liquidatoren,	g) Ernennung/Abberufung von Liquidatoren,
8. Erwerb und Veräußerung von Unternehmen oder Unternehmensteilen, Gründung von Tochtergesellschaften,	h) Erwerb und Veräußerung von Unternehmen oder Unternehmensteilen, Gründung von Tochtergesellschaften,
9. Aufnahme und Aufgabe von Fachbereichen, Einrichtungen oder wesentlichen Teilen von Einrichtungen des Kreiskrankenhauses,	i) Aufnahme und Aufgabe von Fachbereichen, Einrichtungen oder wesentlichen Teilen von Einrichtungen des Kreiskrankenhauses,
10. Erwerb, Veräußerung, Belastung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen,	j) Erwerb, Veräußerung, Belastung von Geschäftsanteilen oder Teilen von Geschäftsanteilen,
11. Bestellung des Abschlussprüfers für das laufende Geschäftsjahr,	k) Bestellung des Abschlussprüfers für das laufende Geschäftsjahr gemäß § 13 Ziffer 2 des Gesellschaftsvertrages,
12. Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen Mitglieder des Aufsichtsrates,	l) Geltendmachung von Ersatzansprüchen gegen Mitglieder des Aufsichtsrates,
13. Erwerb, Veräußerung, Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten,	m) Erwerb, Veräußerung, Belastung von Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten,
14. Abschluss, Änderung oder Aufhebung von Betriebsführungs- und Betriebsüberlassungsverträgen und sonstigen Unternehmensverträgen,	n) Abschluss, Änderung oder Aufhebung von Betriebsführungs- und Betriebsüberlassungsverträgen und sonstigen Unternehmensverträgen,
15. Abgabe von Patronatserklärungen oder Garantieversprechen,	o) Abgabe von Patronatserklärungen oder Garantieversprechen,
16. Angelegenheit, welche die Geschäftsführung oder der Aufsichtsrat ihr vorlegen,	

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
17. Die Bestimmung einer Geschäftsordnung für die Geschäftsführung, insbesondere wenn diese aus mehreren Personen besteht und nicht eine inhaltsgleiche Regelung in dem oder den Geschäftsführeranstellungsverträgen enthalten ist und einseitig, also ohne Mitwirkung des oder der Geschäftsführer, eine Änderung möglich ist, 18. ist nach dem Drittelbeteiligungsgesetz ein Aufsichtsrat zu bestellen, so legt die Gesellschafterversammlung für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und unter den Geschäftsführern Zielgrößen fest, es sei denn, sie hat dem Aufsichtsrat diese Aufgabe übertragen. Liegt der Frauenanteil bei Feststellung der Zielgrößen unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig sind Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festzulegen. Die Fristen dürfen jeweils nicht länger als 5 Jahre sein.	p) Angelegenheit, welche die Geschäftsführung oder der Aufsichtsrat ihr vorlegen, q) Die Bestimmung einer Geschäftsordnung für die Geschäftsführung, insbesondere wenn diese aus mehreren Personen besteht und nicht eine inhaltsgleiche Regelung in dem oder den Geschäftsführeranstellungsverträgen enthalten ist und einseitig, also ohne Mitwirkung des oder der Geschäftsführer, eine Änderung möglich ist, r) ist nach dem DrittelbG ein Aufsichtsrat zu bestellen, so legt die Gesellschafterversammlung für den Frauenanteil im Aufsichtsrat und unter den Geschäftsführern Zielgrößen fest, es sei denn, sie hat dem Aufsichtsrat diese Aufgabe übertragen. Liegt der Frauenanteil bei Feststellung der Zielgrößen unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig sind Fristen zur Erreichung der Zielgrößen festzulegen. Die Fristen dürfen jeweils nicht länger als 5 Jahre sein.
(2) Im Übrigen entscheidet die Gesellschafterversammlung über Angelegenheiten, die nicht zur laufenden Geschäftstätigkeit gehören, soweit sie nicht einem anderen Organ der Gesellschaft zugewiesen sind.	(2) Im Übrigen entscheidet die Gesellschafterversammlung über Angelegenheiten, die nicht zur laufenden Geschäftstätigkeit gehören, sowie für alle Fragen, die ihr von der Geschäftsführung zur Entscheidung vorgelegt werden, soweit sie nicht einem anderen Organ der Gesellschaft zugewiesen sind.
§ 16 **Wirtschaftsplan, Berichterstattung**	**§ 15** **Wirtschaftsplan, Berichterstattung**
(1) Die Geschäftsführung stellt rechtzeitig für jedes Geschäftsjahr einen Wirtschaftsplan auf, dass die Gesellschafterversammlung vor oder zu Beginn des Geschäftsjahres hierüber beschließen kann. Der Wirtschaftsplan umfasst den Erfolgs- und Vermögensplan und soweit erforderlich eine Stellenübersicht. Der Wirtschaftsführung ist eine fünfjährige Finanzplanung zugrunde zu legen und den Kreis Limburg-Weilburg zur Kenntnis zu bringen.	(1) Die Geschäftsführung stellt rechtzeitig für jedes Geschäftsjahr einen Wirtschaftsplan auf, damit die Gesellschafterversammlung vor oder zu Beginn des Geschäftsjahres hierüber beschließen kann. Der Wirtschaftsplan umfasst den Erfolgs- und Vermögensplan und soweit erforderlich eine Stellenübersicht. Der Wirtschaftsführung ist eine fünfjährige Finanzplanung zugrunde zu legen und dem Kreis Limburg-Weilburg zur Kenntnis zu bringen.
(2) Die Geschäftsführung unterrichtet den Aufsichtsrat mindestens vierteljährlich über die Entwicklung der Geschäftslage der Gesellschaft, darüber hinaus nach Bedarf	(2) Die Geschäftsführung unterrichtet den Aufsichtsrat mindestens vierteljährlich über die Entwicklung der Geschäftslage der Gesellschaft, darüber hinaus nach Bedarf

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
unverzüglich, insbesondere bei Erfolg gefährdenden Mindererträgen oder Mehraufwendungen der Gesellschaft. Wenn es die Situation erfordert, hat die Berichterstattung auch in kürzeren Abständen zu erfolgen. § 8 Abs. 9 bleibt unverändert.	unverzüglich, insbesondere bei Erfolg gefährdenden Mindererträgen oder Mehraufwendungen der Gesellschaft. Wenn es die Situation erfordert, hat die Berichterstattung auch in kürzeren Abständen entsprechend § 7 Ziffer 9 zu erfolgen.
§ 17 **Jahresabschluss, Lagebericht**	**§ 16** **Jahresabschluss, Lagebericht**
(1) Die Geschäftsführung hat innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen First eines jeden Geschäftsjahres den Jahresabschluss (Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang) für das abgelaufene Geschäftsjahr und den Lagebericht gemäß den geltenden Vorschriften für große Kapitalgesellschaften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches sowie den krankenhausspezifischen Vorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung unter Ausübung des Wahlrechtes hinsichtlich der Gliederungsvorschriften gern. § 1 Abs. 3 Krankenhausbuchführungsverordnung aufzustellen. Erforderlichenfalls hat dieses in der nach §§ 266 ff HGB vorgeschriebenen Form zu geschehen.	(1) Die Geschäftsführung hat innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen First eines jeden Geschäftsjahres den Jahresabschluss (Bilanz mit Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang) für das abgelaufene Geschäftsjahr und den Lagebericht gemäß den geltenden Vorschriften für große Kapitalgesellschaften des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches sowie den krankenhausspezifischen Vorschriften in ihrer jeweils gültigen Fassung unter Ausübung des Wahlrechtes hinsichtlich der Gliederungsvorschriften gem. § 1 Abs. 3 Krankenhausbuchführungsverordnung aufzustellen. Erforderlichenfalls hat dieses in der nach §§ 266 ff HGB vorgeschriebenen Form zu geschehen.
(2) Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind von dem von der Gesellschafterversammlung bestimmten Abschlussprüfer zu prüfen. Der Abschlussprüfer ist zu verpflichten, die Prüfung auch auf die Erfordernisse des §§ 53 Abs. 1 Haushaltsgrundsätzegesetz zu erstrecken. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind im Prüfungsbericht auszuweisen. Für die Prüfling der Betätigung des Landkreises Limburg-Weilburg sind der Revision des Landkreises Limburg-Weilburg und der für die überörtliche Prüfung zuständigen Prüfungsbehörde des Landkreises Limburg-Weilburg die in § 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes in seiner jeweils aktuellen Fassung vorgesehenen Prüfungsbefugnisse einzuräumen. Darüber hinaus wird den zuständigen Stellen das Recht zur überörtlichen Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft nach Maßgabe der Hessischen Gemeindeordnung in ihrer jeweils aktuellen Fassung eingeräumt.	(2) Der Jahresabschluss und der Lagebericht sind von dem von der Gesellschafterversammlung bestimmten Abschlussprüfer zu prüfen. Der Abschlussprüfer ist zu verpflichten, die Prüfung auch auf die Erfordernisse des §§ 53 Abs. 1 Haushaltsgrundsätzegesetz zu erstrecken. Die Ergebnisse dieser Prüfung sind im Prüfungsbericht auszuweisen. Für die Prüfung der Betätigung des Landkreises Limburg-Weilburg sind der Revision des Landkreises Limburg-Weilburg und der für die überörtliche Prüfung zuständigen Prüfungsbehörde des Landkreises Limburg-Weilburg die in § 54 des Haushaltsgrundsätzegesetzes in seiner jeweils aktuellen Fassung vorgesehenen Prüfungsbefugnisse einzuräumen. Darüber hinaus wird den zuständigen Stellen das Recht zur überörtlichen Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Gesellschaft nach Maßgabe der Hessischen Gemeindeordnung in ihrer jeweils aktuellen Fassung eingeräumt.
(3) Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss zusammen mit dem Lagebericht und dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichtes des Gesellschafters zur Feststellung des Jahresabschlusses und gleichzeitig dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorzulegen. Der Bericht des Aufsichtsrates	(3) Die Geschäftsführung hat den Jahresabschluss zusammen mit dem Lagebericht und dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers unverzüglich nach Eingang des Prüfungsberichtes dem Gesellschafter zur Feststellung des Jahresabschlusses und gleichzeitig dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorzulegen. Der

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
über das Ergebnis seiner Prüfung ist der Gesellschafterversammlung zusammen mit dem Vorschlag über die Ergebnisverwendung ebenfalls unverzüglich vorzulegen. Die Gesellschafterversammlung hat über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung zu beschließen. (4) Die Offenlegung des Jahresabschlusses richtet sich nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches.	Bericht des Aufsichtsrates über das Ergebnis seiner Prüfung ist der Gesellschafterversammlung zusammen mit dem Vorschlag über die Ergebnisverwendung ebenfalls unverzüglich vorzulegen. Die Gesellschafterversammlung hat über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Ergebnisverwendung zu beschließen. (4) Die Offenlegung des Jahresabschlusses richtet sich nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches.
§ 18 **Verwendung des Ergebnisses**	**§ 17** **Verwendung des Ergebnisses**
(1) Der Gesellschafter darf keine Gewinnanteile und, in seiner Eigenschaft als Gesellschafter auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten. Werden Gewinne auf neue Rechnung vorgetragen, so sind sie im nachfolgenden Geschäftsjahr ausschließlich und unmittelbar zu dem Gesellschaftszweck zu verwenden oder einer Rücklage nach Maßgabe des Abs. 2 zuzuführen.	(1) Der Gesellschafter darf keine Gewinnanteile und, in seiner Eigenschaft als Gesellschafter auch keine sonstigen Zuwendungen aus Mitteln der Gesellschaft erhalten. Werden Gewinne auf neue Rechnung vorgetragen, so sind sie im nachfolgenden Geschäftsjahr ausschließlich und unmittelbar zu dem Gesellschaftszweck zu verwenden oder einer Rücklage nach Maßgabe des Abs. 2 zuzuführen.
(2) Die Gesellschafterversammlung kann beschließen:	(2) Die Gesellschafterversammlung kann beschließen:
a) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang den Überschuss der Einnahmen über die Unkosten aus Vermögensverwaltung und darüber hinaus in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang sonstige zeitnah zu verwendende Mittel einer freien Rücklage (Gewinnrücklage) zuzuführen;	a) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang den Überschuss der Einnahmen über die Unkosten aus Vermögensverwaltung und darüber hinaus in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang sonstige zeitnah zu verwendende Mittel einer freien Rücklage (Gewinnrücklage) zuzuführen;
b) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang die Mittel der Gesellschaft einer zweckgebundenen Rücklage (Gewinn- bzw. Kapitalrücklage) zuzuführen, wenn und solange dies erforderlich ist, damit die Gesellschaft ihre Zwecke nachhaltig erfüllen kann, insbesondere zur Finanzierung langfristiger Förderungsvorhaben; der Verwendungszweck ist bei der Rücklagenbildung oder	b) in dem jeweils für die Steuervergünstigung unschädlichen Umfang die Mittel der Gesellschaft einer zweckgebundenen Rücklage (Gewinn- bzw. Kapitalrücklage) zuzuführen, wenn und solange dies erforderlich ist, damit die Gesellschaft ihre Zwecke nachhaltig erfüllen kann, insbesondere zur Finanzierung langfristiger Förderungsvorhaben; der Verwendungszweck ist bei der Rücklagenbildung oder -zuführung auf Vorschlag der Geschäftsführung von der Gesellschafterversammlung zu bestimmen.

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
-zuführung auf Vorschlag der Geschäftsführung von der Gesellschafterversammlung zu bestimmen.	
(3) Die Zuwendung von Mitteln an eine andere gemeinnützige Körperschaft und/oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts zur Verwendung für den in § 2 genannten Gesellschaftszweck ist zulässig. Die Erfüllung des Gesellschaftszwecks durch eine solche Mittelzuwendung darf jedoch nicht überwiegen.	(3) Die Zuwendung von Mitteln an eine andere gemeinnützige Körperschaft und/oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts zur Verwendung für den in § 2 genannten Gesellschaftszweck ist zulässig. Die Erfüllung des Gesellschaftszwecks durch eine solche Mittelzuwendung darf jedoch nicht überwiegen.
§ 18 a **Abtretung von Geschäftsanteilen**	**§ 18 ~~a~~** **Übertragung und Belastung ~~Abtretung~~ von Geschäftsanteilen**
Die Abtretung eines Geschäftsanteils oder eines Teiles eines Geschäftsanteiles bedarf zu ihrer Wirksamkeit der schriftlichen Zustimmung aller übrigen Gesellschafter.	Die Übertragung von Geschäftsanteilen oder Teilen davon darf außer an die Gesellschaft oder an die Gesellschafter nur an Körperschaften des öffentlichen Rechts oder an juristische Personen erfolgen, die als steuerbegünstigt im Sinne der Vorschriften des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung anerkannt sind. Die Abtretung eines Geschäftsanteils oder eines Teiles eines Geschäftsanteiles bedarf zu ihrer Wirksamkeit der schriftlichen Zustimmung aller übrigen Gesellschafter. Geschäftsanteile dürfen weder verpfändet noch in sonstiger Weise mit Rechten Dritter belastet werden.
§ 19 **Dauer**	**~~§ 19~~** **~~Dauer~~**
Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt.	~~Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt.~~
§ 20 **Kündigung, Auflösung**	**§ 19** **Kündigung, Auflösung**
(1) Jeder Gesellschafter kann die Gesellschaft mit einer Frist von sechs Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres, erstmals jedoch zum Schluss des	(1) Jeder Gesellschafter kann die Gesellschaft mit einer Frist von sechs Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres kündigen. ~~erstmals jedoch zum Schluss des Geschäftsjahres 2023 ordentlich kündigen. Die Kündigung bedarf zu ihrer~~

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
Geschäftsjahres 2023 ordentlich kündigen. Die Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.	~~Wirksamkeit der Schriftform~~Die Kündigung hat durch Einschreiben an die Geschäftsführung zu erfolgen, die die anderen Gesellschafter unverzüglich darüber zu unterrichten hat.
Jeder Gesellschafter ist auch berechtigt, anstelle der Kündigung der Gesellschaft, seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft mit einer Frist von 6 Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres zu kündigen. Auch diese Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. In den Fällen der Kündigung der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Abs 4 diese § 20 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.	Jeder Gesellschafter ist auch berechtigt, anstelle der Kündigung der Gesellschaft, seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft mit einer Frist von 6 Monaten zum Schluss des Geschäftsjahres zu kündigen. Auch diese Kündigung hat durch Einschreiben an die Geschäftsführung zu erfolgen, die die anderen Gesellschafter unverzüglich darüber zu unterrichten hat.~~bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform~~ In den Fällen der Kündigung der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Ziffer 4 dieses § 19 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.
(2) Unbeschadet des Rechtes zur fristgerechten ordentlichen Kündigung der Gesellschaft bzw. der Mitgliedschaft (vergl. § 20 Abs. 1 dieses Vertrages) kann jeder Gesellschafter aus wichtigem Grunde die Gesellschaft oder seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft kündigen. In den Fällen der Kündigung der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft aus wichtigem Grunde wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Abs 4 diese § 20 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.	(2) Unbeschadet des Rechtes zur fristgerechten ordentlichen Kündigung der Gesellschaft bzw. der Mitgliedschaft kann jeder Gesellschafter aus wichtigem Grunde die Gesellschaft oder seine Mitgliedschaft in der Gesellschaft kündigen. In den Fällen der Kündigung der Gesellschaft oder der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft aus wichtigem Grunde wird die Gesellschaft aufgelöst, wenn nicht ein Beschluss gemäß Ziffer 4 dieses § 19 durch die übrigen Gesellschafter gefasst wird.
(3) Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn die Gesellschaft Maßnahmen trifft, durch die sich ihre rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in einer für den Gesellschafter nicht nutzbaren Weise ändern. Ein Gesellschafter ist zur Kündigung nicht berechtigt, wenn er die ihm drohenden Nachteile durch andere zumutbare Mittel abwenden kann.	(3) Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn die Gesellschaft Maßnahmen trifft, durch die sich ihre rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in einer für die Gesellschafter nicht nutzbaren Weise ändern. Ein Gesellschafter ist zur Kündigung nicht berechtigt, wenn er die ihm drohenden Nachteile durch andere zumutbare Mittel abwenden kann.
(4) Im Falle der Kündigung der Gesellschaft, der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft (= Austritt aus der Gesellschaft) und im Falle der Auflösungsklage wird die Gesellschaft nicht aufgelöst, sondern von den verbleibenden Gesellschaftern fortgesetzt, falls diese mit 2/3 ihrer Stimmen die Fortsetzung beschließen und davon dem ausscheidenden Gesellschafter binnen einer Frist von zwei Monaten seit Zugang der Kündigungserklärung schriftlich Mitteilung machen. Im Fall eines Fortsetzungsbeschlusses scheidet der die Gesellschaft oder seiner Mitgliedschaft kündigende Gesellschafter aus der Gesellschaft aus.	(4) Im Falle der Kündigung der Gesellschaft, der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft (= Austritt aus der Gesellschaft) und im Falle der Auflösungsklage wird die Gesellschaft nicht aufgelöst, sondern von den verbleibenden Gesellschaftern fortgesetzt, falls diese mit 2/3 ihrer Stimmen die Fortsetzung beschließen und davon dem ausscheidenden Gesellschafter binnen einer Frist von zwei Monaten seit Zugang der Kündigungserklärung schriftlich Mitteilung machen. Im Fall eines

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
(5) Ohne Kündigung scheidet ein Gesellschafter aus der Gesellschaft aus, wenn sein Geschäftsanteil wirksam gepfändet, über sein Vermögen das Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder die Eröffnung mangels Masse abgelehnt worden ist. (6) In allen vorgenannten Fällen des Ausscheidens eines Gesellschafters ist der ausscheidende Gesellschafter verpflichtet, nach Wahl der Gesellschaft seinen Anteil ganz oder geteilt an die Gesellschaft selbst, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen von der Gesellschaft zu benennenden Dritten abzutreten. (7) Dem betroffenen Gesellschafter steht eine auf den Einziehungsstichtag zu übermittelnde Abfindung zu, die gemäß § 3, Ziffer. 2 Satz 3 dieses Gesellschaftsvertrages nicht mehr als seinem eingezahlten Geschäftsanteil und dem gemeinen Wert seiner geleisteten Sacheinlagen beträgt. (8) Wird im Falle der Kündigung der Gesellschaft oder im Falle der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft, die Gesellschaft nicht fortgesetzt, so tritt die Gesellschaft in Liquidation. (9) Sollte sich vor Ablauf des Jahres 2023 ergeben, dass die in der Präambel zu diesem Vertrag niedergelegten Ziele der jetzigen Gesellschafter der GmbH nicht erreichbar sind, so insbesondere die notwendige Ausweitung des Versorgungsangebotes im Bereich Radiologie nicht zumutbar möglich ist, so ist jeder Gesellschafter, unbeschadet dieses § 20 Absatz 1, berechtigt unter Einhaltung einer Erklärungsfrist von drei Monaten zum Quartalsende, die Erklärung abzugeben, dass das in der Präambel festgehaltene definierte Ziel für die Zusammenarbeit zwischen den Gesellschaftern nicht erreichbar ist. Die Erklärung hat schriftlich zu erfolgen und ist zu begründen. In einem solchen Falle ist die Gesellschaft „Lahn-Dill-Kliniken GmbH" verpflichtet, ihren Anteil an der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH in Höhe von 10.000,00 € binnen sechs Monaten nach Zugang der im vorhergehenden Satz 1 dieses Absatzes (9) genannten Erklärung Zug um Zug gegen die Zahlung des Nennwertes des Geschäftsanteiles der Lahn-Dill-Kliniken GmbH in Höhe von 10.000,00 € zu übertragen.	Fortsetzungsbeschlusses scheidet der die Gesellschaft oder seiner Mitgliedschaft kündigende Gesellschafter aus der Gesellschaft aus. ~~(5) Ohne Kündigung scheidet ein Gesellschafter aus der Gesellschaft aus, wenn sein Geschäftsanteil wirksam gepfändet, über sein Vermögen das Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder die Eröffnung mangels Masse abgelehnt worden ist.~~ (5) In allen vorgenannten Fällen des Ausscheidens eines Gesellschafters ist der ausscheidende Gesellschafter verpflichtet, nach Wahl der Gesellschaft seinen Anteil ganz oder geteilt an die Gesellschaft selbst, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen von der Gesellschaft zu benennenden Dritten abzutreten. (6) Dem betroffenen Gesellschafter steht eine auf den Einziehungsstichtag zu ermittelnde Abfindung zu, die gemäß § 3 Ziffer 3 dieses Gesellschaftsvertrages nicht mehr als seinem eingezahlten Geschäftsanteil und dem gemeinen Wert seiner geleisteten Sacheinlagen beträgt. (7) Wird im Falle der Kündigung der Gesellschaft oder im Falle der Kündigung der Mitgliedschaft in der Gesellschaft, die Gesellschaft nicht fortgesetzt, so tritt die Gesellschaft in Liquidation. ~~(9) Sollte sich vor Ablauf des Jahres 2023 ergeben, dass die in der Präambel zu diesem Vertrag niedergelegten Ziele der jetzigen Gesellschafter der GmbH nicht erreichbar sind, so insbesondere die notwendige Ausweitung des Versorgungsangebotes im Bereich Radiologie nicht zumutbar möglich ist, so ist jeder Gesellschafter, unbeschadet dieses § 20 Absatz 1, berechtigt unter Einhaltung einer Erklärungsfrist von drei Monaten zum Quartalsende, die Erklärung abzugeben, dass das in der Präambel festgehaltene definierte Ziel für die Zusammenarbeit zwischen den Gesellschaftern nicht erreichbar ist. Die Erklärung hat schriftlich zu erfolgen und ist zu begründen.~~ ~~In einem solchen Falle ist die Gesellschaft „Lahn-Dill-Kliniken GmbH" verpflichtet, ihren Anteil an der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH in Höhe von 10.000,00 € binnen sechs Monaten nach Zugang der im vorhergehenden Satz 1 dieses Absatzes (9) genannten Erklärung Zug um Zug gegen die Zahlung des Nennwertes des~~

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (**gelb** neu hinzugefügt, **rot** und durchgestrichen wurde entfernt)
	~~Geschäftsanteiles der Lahn-Dill-Kliniken GmbH in Höhe von 10.000,00 € zu übertragen.~~
§ 21 **Einziehung von Geschäftsanteilen**	**§ 20** **Einziehung von Geschäftsanteilen**
(1) Die Einziehung von Geschäftsanteilen kann beschlossen werden, wenn der betroffene Gesellschafter zustimmt oder wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:	~~(1) Die Einziehung von Geschäftsanteilen kann beschlossen werden, wenn der betroffene Gesellschafter zustimmt oder wenn einer der folgenden Fälle vorliegt:~~
a) Ein Gesellschafter kündigt oder erklärt seinen Austritt aus der Gesellschaft. b) In der Person eines Gesellschafters liegt ein wichtiger Grund vor, der die Ausschließung rechtfertigt; ein solcher Grund liegt vor, wenn ein weiteres Verbleiben des Gesellschafters in der Gesellschaft für diese untragbar ist, insbesondere wenn der Gesellschafter eine ihm nach dem Gesellschaftsvertrag obliegende wesentliche Verpflichtung vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit verletzt oder sonst durch sein Verhalten die Gesellschaftsinteressen erheblich schädigt.	(1) Die Einziehung von Geschäftsanteilen eines Gesellschafters mit dessen Zustimmung ist jederzeit zulässig. (2) Die Einziehung von Geschäftsanteilen eines Gesellschafters ohne dessen Zustimmung ist zulässig, wenn a) ein Gesellschafter kündigt oder seinen Austritt aus der Gesellschaft erklärt; b) in der Person eines Gesellschafters ein wichtiger Grund vorliegt, der die Ausschließung rechtfertigt; ein solcher Grund liegt vor, wenn ein weiteres Verbleiben des Gesellschafters in der Gesellschaft für diese untragbar ist, insbesondere wenn der Gesellschafter eine ihm nach dem Gesellschaftsvertrag obliegende wesentliche Verpflichtung vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit verletzt oder sonst durch sein Verhalten die Gesellschaftsinteressen erheblich schädigt; c) über das Vermögen des Gesellschafters das Insolvenzverfahren eröffnet oder die Eröffnung eines solchen Verfahrens mangels Masse abgelehnt wird; d) ein Geschäftsanteil von einem Gläubiger des Gesellschafters gepfändet oder es in sonstiger Weise in den Geschäftsanteil vollstreckt und die Vollstreckungsmaßnahme nicht innerhalb von drei Monaten aufgehoben wird.
(2) Statt der Einziehung kann beschlossen werden, dass der Anteil auf die Gesellschaft oder auf eine oder mehrere von ihr benannten Personen zu übertragen ist.	
(3) Der betroffene Gesellschafter hat kein Stimmrecht.	
(4) Für die Abfindung des Gesellschafters gilt § 20 Abs. 8 dieses Vertrages.	
(5) Die Einziehung/Verpflichtung zur Abtretung wird unabhängig von der Bezahlung der Abfindung mit der Erklärung und der Einziehung/der Bekanntgabe des Einziehungsbeschlusses wirksam.	

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	~~(2) Statt der Einziehung kann beschlossen werden, dass der Anteil auf die Gesellschaft oder auf eine oder mehrere von ihr benannten Personen zu übertragen ist.~~ ~~(3) Der betroffene Gesellschafter hat kein Stimmrecht.~~ ~~(4) Für die Abfindung des Gesellschafters gilt § 20 Abs. 8 dieses Vertrages.~~ ~~(5) Die Einziehung/Verpflichtung zur Abtretung wird unabhängig von der Bezahlung der Abfindung mit der Erklärung und der Einziehung/der Bekanntgabe des Einziehungsbeschlusses wirksam.~~ (3) Die Einziehung bedarf eines einstimmigen Gesellschafterbeschlusses. Die Einziehung ist mit einer Kapitalherabsetzung, einer Aufstockung der verbleibenden Geschäftsanteile oder der Neubildung der untergegangenen Geschäftsanteile und deren Übernahme durch die Gesellschaft, einen oder mehrere Gesellschafter oder einen zur Übernahme bereiten Dritten zu verbinden. (4) Dem betroffenen Gesellschafter steht bei den nach Ziffer 3 zu fassenden Beschlüssen kein Stimmrecht zu. Ab dem Zeitpunkt des Einziehungsbeschlusses bis zur Wirksamkeit der Einziehung nach Ziffer 5 gewähren die betroffenen Geschäftsanteile auch im Übrigen kein Stimmrecht mehr. (5) Die Einziehung wird durch die Geschäftsführung erklärt. Sie wird, soweit nicht im Beschluss über die Einziehung Abweichendes geregelt wird, mit Bekanntgabe der Einziehung durch die Geschäftsführung gegenüber dem betroffenen Gesellschafter wirksam, unabhängig davon, wann die Abfindung gemäß nachfolgender Ziffer 6 gezahlt wird. (6) Für die Abfindung des Gesellschafters gilt § 19 Ziffer 6 dieses Vertrages. (7) Soweit die Einziehung eines Geschäftsanteils zulässig ist, kann die Gesellschafterversammlung stattdessen beschließen, dass die Geschäftsanteile an die Gesellschaft, an einen oder mehrere Gesellschafter oder an einen oder mehrere, im Beschluss zu benennende und zur Übernahme bereite Dritte abzutreten sind. In

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
	diesem Fall gelten die Bestimmungen in vorstehenden Ziffern 3, 4 und 6 entsprechend mit der Maßgabe, dass die Abfindung für den abzutretenden Geschäftsanteil von dem oder den Erwerber/n der Geschäftsanteile geschuldet wird.
§ 22 **Auflösung der Gesellschaft, Liquidation**	**§ 21** **Auflösung der Gesellschaft, Liquidation**
(1) Die Gesellschaft wird außer in den Fällen eines Auflösungsbeschlusses des Gesellschafters auch dann aufgelöst, wenn über den Wegfall steuerbegünstigter Zwecke der Gesellschaft eine bestandskräftige Entscheidung der Finanzverwaltung oder ein rechtskräftiges Urteil vorliegt.	(1) Die Gesellschaft wird außer in den Fällen eines Auflösungsbeschlusses eines Gesellschafters auch dann aufgelöst, wenn über den Wegfall steuerbegünstigter Zwecke der Gesellschaft eine bestandskräftige Entscheidung der Finanzverwaltung oder ein rechtskräftiges Urteil vorliegt.
(2) Im Falle der Auflösung der Gesellschaft erfolgt die Liquidation durch den oder die Geschäftsführer, sofern nicht durch Gesellschafterbeschluss andere Liquidatoren bestellt werden.	(2) Im Falle der Auflösung der Gesellschaft erfolgt die Liquidation durch den oder die Geschäftsführer, sofern nicht durch Gesellschafterbeschluss andere Liquidatoren bestellt werden. § 7 Ziffern 1 und 2 gilt für die Vertretungsbefugnis der Liquidatoren entsprechend.
(3) An den Gesellschafter dürfen im Rahmen der Liquidation nur seine eingezahlten Kapitalanteile (Bareinlagen) und Beträge in Höhe des gemeinen Werts der von ihm geleisteten Sacheinlagen im Zeitpunkt der Leistung zurückgezahlt werden.	(3) An den Gesellschafter dürfen im Rahmen der Liquidation nur seine eingezahlten Kapitalanteile (Bareinlagen) und Beträge in Höhe des gemeinen Werts der von ihm geleisteten Sacheinlagen im Zeitpunkt der Leistung zurückgezahlt werden.
(4) Bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen, soweit es die eingezahlten Kapitalanteile des Gesellschafters und den gemeinen Wert der von dem Gesellschafter geleisteten Sacheinlagen übersteigt, an den Kreis Limburg-Weilburg, der es ausschließlich und unmittelbar zu steuerbegünstigten Zwecken zu verwenden hat.	(4) Bei Auflösung der Gesellschaft oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen, soweit es die eingezahlten Kapitalanteile des Gesellschafters und den gemeinen Wert der von dem Gesellschafter geleisteten Sacheinlagen übersteigt, an den Kreis Limburg-Weilburg, der es ausschließlich und unmittelbar zu steuerbegünstigten Zwecken zu verwenden hat.
§ 23 **Bekanntmachungen**	**§ 22** **Bekanntmachungen**
Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen in den jeweiligen amtlichen Bekanntmachungsorganen des Kreises Limburg-Weilburg und, soweit sie gesetzlich	Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen in den jeweiligen amtlichen Bekanntmachungsorganen des Kreises Limburg-Weilburg und, soweit sie gesetzlich vorgeschrieben sind oder die Zusammensetzung des Aufsichtsrates betreffen, im elektronischen Bundesanzeiger.

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
vorgeschrieben sind oder die Zusammensetzung des Aufsichtsrates betreffen, im elektronischen Bundesanzeiger.	
§ 24 **Gründungsaufwand**	~~**§ 24**~~ ~~**Gründungsaufwand**~~
(1) Die im Jahr 2005 mit der Ausgliederung des Kreiskrankenhauses Weilburg auf die Gesellschaft im Wege der Ausgliederung zur Neugründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die mit ihrer Eintragung im Handelsregister verbundenen Kosten (insbesondere Anwalts- und Steuerberatungshonorare, Notar- und Handelsregistergebühren, einschl. der Kosten der Bekanntmachung sowie etwaige sonstige Kosten) hat die Gesellschaft getragen.	~~(1) Die im Jahr 2005 mit der Ausgliederung des Kreiskrankenhauses Weilburg auf die Gesellschaft im Wege der Ausgliederung zur Neugründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die mit ihrer Eintragung im Handelsregister verbundenen Kosten (insbesondere Anwalts- und Steuerberatungshonorare, Notar- und Handelsregistergebühren, einschl. der Kosten der Bekanntmachung sowie etwaige sonstige Kosten) hat die Gesellschaft getragen.~~
(2) Die Gesellschaft trägt außerdem die mit der Kapitalerhöhung und die mit ihrer Eintragung im Handelsregister verbundenen Kosten (insbesondere Anwalts- und Steuerberatungs-honorare, Notar- und Handelsregistergebühren, einschl. der Kosten der Bekanntmachung sowie etwaige sonstige Kosten).	~~(2) Die Gesellschaft trägt außerdem die mit der Kapitalerhöhung und die mit ihrer Eintragung im Handelsregister verbundenen Kosten (insbesondere Anwalts- und Steuerberatungs-honorare, Notar- und Handelsregistergebühren, einschl. der Kosten der Bekanntmachung sowie etwaige sonstige Kosten).~~
§ 25 **Salvatorische Klausel**	**§ 23** **Salvatorische Klausel**
(1) Alle das Gesellschaftsverhältnis betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Gesellschafter und der Gesellschaft bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, soweit nicht kraft Gesetzes notarielle Beurkundung vorgeschrieben ist. Dies gilt auch für einen etwaigen Verzicht auf das Schriftformerfordernis.	(1) Alle das Gesellschaftsverhältnis betreffenden Vereinbarungen zwischen dem Gesellschafter und der Gesellschaft bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform, soweit nicht kraft Gesetzes notarielle Beurkundung vorgeschrieben ist. Dies gilt auch für einen etwaigen Verzicht auf das Schriftformerfordernis.
(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmung gilt diejenige wirksame Bestimmung als vereinbart, die dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt. Im Falle von Lücken gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieses Vertrages vereinbart wäre, hätte man die Angelegenheit von vorneherein bedacht.	(2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder werden, wird hierdurch die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt. Anstelle der unwirksamen Bestimmung gilt diejenige wirksame Bestimmung als vereinbart, die dem Sinn und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt. Im Falle von Lücken gilt diejenige Bestimmung als vereinbart, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieses Vertrages vereinbart wäre, hätte man die Angelegenheit von vorneherein bedacht.

Synopse des Gesellschaftsvertrags der Kreiskrankenhaus Weilburg gGmbH für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg

bisherige Fassung	neue Fassung mit eingearbeiteten Änderungen der CURACON GmbH (gelb neu hinzugefügt, rot und durchgestrichen wurde entfernt)
(3) Soweit in diesem Gesellschaftsvertrag nichts anderes geregelt ist, gelten die Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in ihrer jeweils gültigen Fassung.	(3) Soweit in diesem Gesellschaftsvertrag nichts anderes geregelt ist, gelten die Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaft mit beschränkter Haftung in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-237/2026

Amt für Finanzen und Organisation

Datum	03.08.2026
Sachbearbeitung	Herr Steinebach

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	9.	13. August 2026	zur Kenntnis
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss	4.	24. August 2026	vorberatend
Kreistag	23.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Öffentlich-rechtlicher Betrauungsakt (Bescheid) zwischen dem Landkreis Limburg-Weilburg und der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH (Im Schlenkert 14, 65549 Limburg)

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

1. **Der Landkreis Limburg-Weilburg betraut die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH weiterhin mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI). Die Grundlage hierfür bietet der dieser Vorlage als Anlage beigefügte Betrauungsakt.**
2. **Die Vertreter des Landkreises Limburg-Weilburg in den Organen der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH werden angewiesen, darauf hinzuwirken, dass dieser Beschluss durch die Geschäftsführung der Gesellschaft umgesetzt wird.**
3. **Sind aus steuerrechtlichen, beihilferechtlichen oder sonstigen rechtlichen Gründen Änderungen erforderlich, die den wesentlichen Inhalt des Betrauungsakts nicht betreffen, ist die Verwaltung zur Vornahme dieser Änderungen berechtigt.**

Finanzielle Auswirkungen:

Begründung:

Erhält ein Unternehmen kommunale Gelder, um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) zu erbringen, können diese Zahlungen eine (unzulässige) Beihilfe im Sinne des EU-Beihilferechts darstellen. Auch ein Verlustausgleich an kommunale (Eigen-)Gesellschaften wird von der Europäischen Kommission als Beihilfe im Sinne des EU-Vertrages angesehen, welche zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt grundsätzlich unzulässig sind.

Der Betrauungsakt ist eine Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Beihilfen mit Europäischem Recht.

Daher betraut der Landkreis Limburg-Weilburg die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH mit besonderen Aufgaben der Daseinsvorsorge. Aufgrund der Anforderungen des „Almunia- Pakets“ der EU-Kommission, hier insbesondere des Freistellungsbeschlusses, ist der Erlass eines Betrauungsaktes notwendig, um die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH entsprechend den Vorgaben des Europäischen Beihilfenrechts mit DAWI-Leistungen betrauen zu können. Damit soll sichergestellt werden, dass die Gesellschaft weiterhin staatliche (kommunale) Beihilfen

(Ausgleichsleistungen) für die Erbringung besonderer Gemeinwohlaufgaben erhalten darf, ohne dass diese Ausgleichsleistungen zuvor bei der EU-Kommission angemeldet (notifiziert) werden müssen.

Der Landkreis hat nach Artikel 137 der Verfassung des Landes Hessen in Verbindung mit § 16 der Hessischen Landkreisordnung (HKO) die Aufgabe, im Rahmen seines Wirkungsbereichs und der Grenzen seiner Leistungsfähigkeit die für seine Einwohner erforderlichen sozialen, kulturellen, sportlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen bereitzustellen. Er ist ferner berechtigt, sich auf den Gebieten des Bildungs-, Gesundheits- und Sozialwesens, der Kultur, des Sports und der Erholung zu betätigen (vgl. § 52 Abs. 1 HKO in Verbindung mit § 121 Absatz 2 Satz Nr. 2 Hessische Gemeindeordnung). Der Landkreis agiert hierbei im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge. Grundsätzlich kann sich der Landkreis Limburg-Weilburg zur Erfüllung von Aufgaben, die von der kommunalen Selbstverwaltungskompetenz erfasst werden, auch Eigengesellschaften oder privaten Unternehmen bedienen. Der Landkreis Limburg-Weilburg bedient sich dahingehend der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH.

Der Betrauungsakt zwischen dem Landkreis Limburg-Weilburg und der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH wurde letztmalig am 8. November 2016 geschlossen. Zeitlich ist dieser auf zehn Jahre bis zum 7. November 2026 befristet. Die vorliegende Neuauflage des Betrauungsaktes für die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH wurde durch das Beteiligungsmanagement des Amtes für Finanzen und Organisation erarbeitet und wird zum 8. November 2026 wirksam. Es war eine Überarbeitung des Betrauungsaktes notwendig, da dieser nicht mehr den zeitlichen Anforderungen und gesetzlichen Vorgaben entsprach. Eine inhaltliche Veränderung des Betrauungsaktes war nicht erforderlich. Der Entwurf des Betrauungsaktes vom Referat für Rechtsangelegenheiten geprüft.

Die Betrauung der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH erfolgt für den höchstzulässigen Gesamtzeitraum von zehn Jahren und ist befristet bis zum 7. November 2036. Der genaue Inhalt der Betrauung und deren nähere Einzelheiten ergeben sich aus der Anlage.

Öffentlich-rechtlicher Betrauungsakt (Bescheid)

des Landkreises Limburg-Weilburg,

Schiede 43, 65549 Limburg/Lahn,

(nachfolgend „Landkreis“)

betreffend

die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH in Limburg-Weilburg,

Im Schlenkert 14, 65549 Limburg

(nachfolgend "GAB")

auf der Grundlage

des

BESCHLUSSES DER EU-KOMMISSION

vom 16. Dezember 2025 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind

(2025/2630/EU vom 16. Dezember 2025)

- im Folgenden: Freistellungsbeschluss -,

der

MITTEILUNG DER EU-KOMMISSION

vom 11. Januar 2012 über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

(2012/C 8/02, ABI. EU Nr. C 8/4 vom 11. Januar 2012),

der

MITTEILUNG DER EU-KOMMISSION

vom 11. Januar 2012 „Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen“

(2012/C 8/03, ABl. EU Nr. C 8/15 vom 11. Januar 2012),

der

RICHTLINIE 2006/111/EG DER EU-KOMMISSION

vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABI. EU Nr. L 318/17 vom 17. November 2006)

- im Folgenden: Transparenzrichtlinie -

sowie des

Urteils des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Rechtssache C-280/00)

- „Altmark-Trans“-Rechtsprechung –

Präambel

(1) Der Landkreis Limburg-Weilburg hat zur Übernahme der Aufgaben „Förderung benachteiligter Personengruppen bei der Aus- und Weiterbildung sowie bei der Beschäftigung mit dem Ziel der langfristigen Integration in den Arbeitsmarkt und die soziale Teilhabe“ die GAB gegründet und auch die Aufgaben „Unterbringung und soziale Betreuung von Asylbewerbern und anderen ausländischen Personen“ in die gemeinnützigen Aufgaben und satzungsmäßigen Zwecke der GAB integriert.

(2) Zweck der Gesellschaft ist sowohl die Beschäftigung als auch eine allgemeine und berufsbezogene Bildung, die Unterstützung hilfsbedürftiger Personen im Sinne des § 53 Abgabenordnung (AO) sowie die Wohlfahrtspflege im Sinne des § 66 AO für den vorstehend aufgeführten Personenkreis mit dem Ziel, Voraussetzungen zu schaffen, die diesem die Sicherung seiner Existenz aus eigener Kraft, d. h. unabhängig von Sozialhilfeleistungen, ermöglicht.
Gegenstand der Gesellschaft ist die qualifizierende Beschäftigung und die berufliche sowie persönliche Aus-, Fort- und Weiterbildung von Langzeitarbeitslosen, arbeitslosen und erwerbslosen Jugendlichen und Frauen, die einen beruflichen Wiedereinstieg anstreben, ehemaligen Sozialleistungsempfängern, geistig, seelisch und körperlich bzw.

mehrfach Behinderten und Personen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten mit dem Ziel der Eingliederung bzw. Wiedereingliederung in das Erwerbsleben. Gegenstand der Gesellschaft ist auch die Förderung der Hilfe für politisch, rassisch oder religiös Verfolgte, für Flüchtlinge, Vertriebene, Aussiedler, Spätaussiedler, Kriegsopfer, Kriegshinterbliebene, Kriegsbeschädigte und Zivilbeschädigte.

Die Aufgaben und Zwecke sind im Gesellschaftsvertrag der GAB festgeschrieben. Auf den Gesellschaftsvertrag wird verwiesen.

(3) Der alleinige Gesellschafter Landkreis Limburg-Weilburg betraut die GAB im Rahmen dieses Betrauungsaktes mit den in diesem Betrauungsakt definierten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Bei Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt es sich um wirtschaftliche Tätigkeiten, die mit besonderen Gemeinwohlaufgaben verbunden sind und die im Interesse der Allgemeinheit erbracht werden. Auf Grundlage dieser Betrauung kann die GAB zukünftig staatliche (kommunale) Beihilfen (Ausgleichsleistungen) für die Erbringung besonderer Gemeinwohlaufgaben (DAWI) erhalten, ohne dass diese Beihilfen (Ausgleichsleistungen) zuvor bei der EU-Kommission angemeldet (notifiziert) werden müssen.

(4) Der nachfolgende Betrauungsakt bestätigt und konkretisiert den durch den Gesellschaftsvertrag der GAB begründeten Gegenstand und Zweck der GAB, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) zu erbringen, um damit den Anforderungen des Europäischen Beihilfenrechts („Almunia-Paket“ und „Altmark-Trans“-Rechtsprechung) Rechnung zu tragen. Der Betrauungsakt zugunsten der GAB beruht auf der am 8. Januar 2026 in Kraft getretenen Nachfolgeregelung des Freistellungsbeschlusses 2012/21/EU, dem Freistellungsbeschluss 2025/2630/EU der EU-Kommission.

§ 1 Gemeinwohlaufgabe

(1) Der Landkreis hat nach Art. 137 der Verfassung des Landes Hessen (HV) in Verbindung mit § 16 Hessische Landkreisordnung (HKO) die freiwillige Aufgabe, im Rahmen seines Wirkungsbereiches und in den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit die für die Kreisangehörigen erforderlichen wirtschaftlichen, sozialen, sportlichen und kulturellen

öffentlichen Einrichtungen bereitzustellen (Gemeinwohlaufgabe). Er handelt dabei im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Hiervon umfasst sind auch Tätigkeiten in den Bereichen „qualifizierende Beschäftigung sowie Aus-, Fort- und Weiterbildung zur (Wieder-)Eingliederung in den Arbeitsmarkt“ sowie „Versorgung von Asylbewerbern“. Der Landkreis ist ferner berechtigt, sich auf dem Gebiet des Bildungs-, Gesundheits- und Sozialwesens, der Kultur, des Sports, der Erholung, der Abfall- und Abwasserbeseitigung, der Breitbandversorgung zu betätigen (vgl. § 52 Absatz 1 HKO i. V. m. § 121 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 3 Hessische Gemeindeordnung (HGO)).

Der Landkreis ist außerdem nach § 3 Absatz 1 i. V. m. § 1 Landesaufnahmegesetz (Gesetz über die Aufnahme und Unterbringung von Flüchtlingen und anderen ausländischen Personen vom 5. Juli 2007, GVBl. I S. 399) zur Aufnahme und Unterbringung von Flüchtlingen verpflichtet. Gemäß § 1 Hessische Verordnung (VO) zur Durchführung des Asylbewerberleistungsgesetzes (vom 16. November 1993, GVBl. I S. 515) i. V. m. § 10 Asylbewerberleistungsgesetz (vom 30. Juni 1993, BGBl. I S. 1074), ist der Landkreis für die Durchführung der Unterbringung und die Kostenträgerschaft zuständig.

§ 2 Betrautes Unternehmen und Gegenstand der Gemeinwohlaufgabe

(1) In Bestätigung der bisherigen Übung betraut der Landkreis die GAB mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Form der allgemeinen und besonderen Förderung von Langzeitarbeitslosen, arbeitslosen und erwerbslosen Jugendlichen und Frauen, die einen beruflichen Wiedereinstieg anstreben, ehemaligen Sozialleistungsempfängern und -empfängerinnen, geistig, seelisch und körperlich bzw. mehrfach Behinderten und Personen mit besonderen sozialen Schwierigkeiten (z. B. Obdachlose, Alkohol- und andere Drogenabhängige etc.) durch die qualifizierende Beschäftigung und die berufliche sowie persönliche Aus-, Fort- und Weiterbildung mit dem Ziel der Eingliederung bzw. Wiedereingliederung in das Erwerbsleben.

Die Betreuung umschließt auch die Unterbringung und Betreuung von Flüchtlingen und anderen Ausländern im Sinne des Landesaufnahmegesetzes und des Asylgesetzes (AsylG, vom 2. September 2008, BGBl. I S. 1798, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2025, BGBl. I S. 364).

(2) Zu den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse der GAB, die die GAB im Einklang mit ihrem Gesellschaftszweck im Interesse der Einwohner für das ganze Gebiet des Landkreises wahrnimmt, zählen insbesondere nachstehend aufgeführte Tätigkeiten. Die einzelnen DAWI-Tätigkeiten der GAB können aufgrund der strukturellen Unwirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung in Bezug auf Qualität, Umfang, Bezahlbarkeit, Verfügbarkeit und Dauerhaftigkeit durch andere private Marktteilnehmer nicht oder nicht in der vom Landkreis aus allgemein- und strukturpolitischen Gründen für notwendig erachteten Weise zur Verfügung gestellt werden und sind daher vom Landkreis als bedarfsnotwendig und erforderlich anerkannt:

a) qualifizierende Beschäftigung im Rahmen des Zweiten und Dritten Buches Sozialgesetzbuch (SGB II und SGB III);
b) Beschäftigung schwervermittelbarer Arbeitsloser im Rahmen von Beschäftigungsmaßnahmen und Lohnkostenzuschüssen;
c) Ausbildung und Umschulung;
d) Maßnahmen zur (Wieder-)Eingliederung von Frauen und Männern in das Erwerbsleben;
e) Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen;
f) berufs- und ausbildungsvorbereitende Maßnahmen;
g) sozialpädagogische Betreuung und Intervention im Rahmen der unter den Punkten a) – f) aufgeführten Maßnahmen;
h) die Zurverfügungstellung von Unterkünften und die Erbringung von Betreuungsleistungen für Asylbewerber und andere nach dem Asylverfahrensgesetz berechtigte Personen.

(3) Zur Erfüllung dieser Gemeinwohlaufgaben ist die GAB berechtigt, artverwandte Tätigkeiten als unmittelbar mit den in Absatz 2 aufgeführten Haupttätigkeiten verbundene Nebendienstleistungen auszuüben, wenn diese geeignet sind, den gemeinnützigen Gesellschaftszweck zu fördern.

(4) Die in vorstehenden Absätzen (2) bis (3) genannten Aufgaben der GAB stellen Aufgaben der klassischen „kommunalen Daseinsvorsorge“ dar. Aufgrund der kommunalen Definitionshoheit für den Begriff „Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftli-

chem Interesse“ (DAWI) ist anerkannt, dass diese Leistungen auch eine DAWI mit einem spezifischen Gemeinwohlbezug im Sinne des Europäischen Beihilfenrechts darstellen. Aufgrund der Formulierungen in § 2 des Gesellschaftsvertrages der GAB ist sichergestellt, dass die Gesellschaft bei den in § 2 Absatz 1 und 2 genannten Maßnahmen auf die Erbringung von DAWI und auf das kommunalrechtlich zulässige Maß beschränkt ist.

(5) Gemäß Art. 106 Absatz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Verbindung mit den Art. 2 und 3 des Freistellungsbeschlusses der Kommission sind die Aufgaben und Dienstleistungen der Präambel sowie des § 2 Absätze 2 und 3, mit denen die GAB betraut wird, DAWI. Die hierfür vom Landkreis zu tragenden Ausgleichsleistungen sind deshalb mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung und Genehmigung durch die Europäische Kommission befreit.

(6) Daneben kann die GAB folgende Dienstleistungen erbringen, die nicht zu den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zählen, soweit sie im konkreten Fall nicht doch als unmittelbar mit den Haupttätigkeiten verbundene Nebendienstleistungen zur Erfüllung des Unternehmenszwecks erbracht werden und für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unmittelbar förderlich sind, wie:

- Vermietung von Gebäuden und Räumlichkeiten an „fremde Dritte" außerhalb des Bildungs- und Beschäftigungsbetriebs und außerhalb der Betreuung von Flüchtlingen und anderen Ausländern im Sinne des Landesaufnahmegesetzes;
- Sonstige Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen, insbesondere für „fremde Dritte“;
- Gestellung von Personal und Sachmitteln an „fremde Dritte“ außerhalb des Bildungs- und Beschäftigungsbetriebs und außerhalb der Betreuung von Flüchtlingen und anderen Ausländern im Sinne des Landesaufnahmegesetzes;
- Kaufmännische und technische Dienst- und Werkstattleistungen, die insbesondere Leistungen in den Bereichen Außenbewirtschaftung, Flächenreinigung und weitere vergleichbare Leistungen des Facility Managements umfassen, jeweils für

„fremde Dritte" außerhalb des Bildungs- und Beschäftigungsbetriebs und außerhalb der Betreuung von Flüchtlingen und anderen Ausländern im Sinne des Landesaufnahmegesetzes.

§ 3 Dauer der Betrauung, fortlaufende Überprüfung

(zu Art. 2 Absatz 3 des Freistellungsbeschlusses)

(1) Die Betrauung der GAB beginnt mit Inkrafttreten dieses Betrauungsakts und ist befristet bis zum 7. November 2036 (10 Jahre).
Soweit Investitionen der GAB für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach § 2 Absatz 2 und 3 erforderlich werden, die so erheblich sind, dass sie nach allgemeinen Rechnungslegungsgrundsätzen über einen längeren Zeitraum abgeschrieben werden müssen, verlängert sich der Betrauungszeitraum hinsichtlich dieser Investitionen längstens um die Abschreibungsdauer. Über eine anschließende Betrauung in Übereinstimmung mit dem nationalen und europäischen Recht wird der Landkreis möglichst frühzeitig befinden.

(2) Der Landkreis kann die Betrauung, die sich als öffentlich-rechtliche Verwaltungsentscheidung im Sinne des § 35 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) darstellt, auf der Grundlage der §§ 48, 49 HVwVfG ganz oder teilweise aufheben. Eine Aufhebung steht insbesondere im Raum, soweit die in § 1 Abs. 2 dieses Betrauungsaktes dargestellten Aufgaben infolge der fortschreitenden Entwicklung der relevanten Entscheidungspraxis der EU-Kommission und / oder der europäischen wie nationalen Gerichte nicht mehr als DAWI-Leistungen angesehen werden können oder die Voraussetzungen des Freistellungsbeschlusses in anderer Weise nicht mehr erfüllt sind.

§ 4 Berechnung und Änderung der Ausgleichsleistungen, Trennungsrechnung

(zu Art. 5 des Freistellungsbeschlusses)

(1) Soweit für die mit der Erbringung der DAWI durch die GAB verbundenen Gemeinwohlaufgaben nach § 2 Absatz 2 und 3 erforderlich, kann der Landkreis Ausgleichsleistungen im Sinne von Art. 5 des Freistellungsbeschlusses gewähren. Neben dem Ausgleich der entstehenden Verluste ist der Landkreis insbesondere berechtigt,

auf Grundlage dieses Betrauungsakts Bürgschaften oder vergleichbare Haftungserklärungen zur Absicherung von Darlehen und Krediten, die von der GAB aufgenommen werden, zu übernehmen. Darüber hinaus ist der Landkreis zur Leistung von Kapital- und Sacheinlagen berechtigt sowie des Weiteren etwa zu Betriebs- und Investitionskostenzuschüssen, zur Gewährung von Darlehen zu marktunüblichen Konditionen oder zu verbilligten bzw. unentgeltlichen Grundstücksüberlassungen.

(2) Die jeweilige Höhe der Ausgleichsleistungen, die in einem Haushaltsplan des Landkreises veranschlagt ist, ergibt sich aus dem nach den gesetzlichen Regelungen und den dort vorgesehenen Parametern erstellten und beschlossenen jeweiligen Finanz- und Wirtschaftsplan oder einem entsprechenden anderen Nachweis der Gesellschaft für das jeweilige Jahr. Die maximale Höhe der Ausgleichsleistungen im Sinne des Freistellungsbeschlusses ergibt sich wiederum aus dem jeweiligen Haushaltsplan des Landkreises in Verbindung mit § 4 Absatz 4 dieses Betrauungsakts. Sie darf außerhalb des Bereichs „qualifizierende Beschäftigung sowie Aus-, Fort- und Weiterbildung zur (Wieder-)Eingliederung in den Arbeitsmarkt“ gemäß Art. 2 Absatz 1 Buchst. a) des Freistellungsbeschlusses während des Betrauungszeitraums durchschnittlich nicht mehr als € 20 Mio. pro Jahr betragen. Auf dieser Grundlage entscheidet der Landkreis im Rahmen seines Haushaltes auf Antrag der Gesellschaft über die Art und Höhe der jeweiligen Ausgleichsleistungen (Begünstigungen).

(3) Die Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) des Landkreises bzw. eines von ihm beherrschten Unternehmens erfolgen allein zu dem Zweck, die GAB aus allgemein- und strukturpolitischen Gründen zu fördern und sie in die Lage zu versetzen, die ihr nach dem Gesellschaftsvertrag obliegenden Gemeinwohlaufgaben in den Bereichen „qualifizierende Beschäftigung sowie Aus-, Fort- und Weiterbildung zur (Wieder-)Eingliederung in den Arbeitsmarkt“ sowie „Versorgung von Asylbewerbern“ im Landkreis zu erfüllen. Der Ausgleichsbetrag resultiert ausschließlich aus der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach § 2 Absatz 2 und 3. Soweit Kosten auf Tätigkeiten nach § 2 Absatz 6 entfallen, bleiben sie unberücksichtigt; hierfür ist ein gesonderter Nachweis gemäß Absatz 7 zu erbringen.

(4) Führen nicht vorhersehbare Ereignisse aufgrund der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nach § 2 Absatz 2 und 3 zu einem

höheren Ausgleichbetrag, kann auch dieser berücksichtigt werden. Diese Ereignisse und ihre Auswirkungen sind im Einzelnen nachzuweisen. Art. 2 Absatz 1 Buchst. a) des Freistellungsbeschlusses im Hinblick auf den Bereich „Versorgung von Asylbewerbern“ bleibt hiervon unberührt.

(5) Aus diesem Betrauungsakt folgt kein Rechtsanspruch der GAB auf die Ausgleichsleistungen des Landkreises, vielmehr entscheidet der Landkreis über die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach eigenem freiem Ermessen. Bereits in der Vergangenheit gewährte Ausgleichsleistungen des Landkreises an die GAB werden von dieser Betrauung umfasst.

(6) Die Ausgleichsleistungen des Landkreises dürfen nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um den durch die Erfüllung der Gemeinwohlaufgaben verursachten Ausgleichsbedarf unter Berücksichtigung einer angemessenen gemeinnützigkeitskonformen Verzinsung des Eigenkapitals der GAB abzudecken (s. Art. 5 Absatz 1 des Freistellungsbeschlusses). Dabei umfassen die zu berücksichtigenden Kosten sämtliche in Verbindung mit der Erbringung der DAWI angefallenen Kosten der GAB. Die zu berücksichtigende Erträge beinhalten die gesamten Erträge, die mit der DAWI erzielt wurden. Als angemessene Verzinsung des Eigenkapitals gilt die Kapitalrendite, die ein durchschnittliches Unternehmen zugrunde legt, um unter Berücksichtigung des jeweiligen Risikos zu entscheiden, ob es die betreffende DAWI für die gesamte Dauer der Betrauung erbringt. Der Begriff „Kapitalrendite“ bezeichnet den internen Ertragssatz (Internal Rate of Return - IRR), den die GAB während des Betrauungszeitraums mit ihrem investierten Kapital erzielt. Sofern die Verwendung der „Kapitalrendite“ nicht möglich ist, kann auf andere Indikatoren wie die durchschnittliche Eigenkapitalrendite, die Rendite des eingesetzten Kapitals, die Gesamtkapitalrendite oder die Umsatzrendite zurückgegriffen werden (vgl. Art. 6 des Freistellungsbeschlusses). Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind die nach Art. 5 Absätze 2 bis 4 des Freistellungsbeschlusses zu berechnenden „Nettokosten“ maßgeblich. Die möglichen Gewinne aus den Tätigkeiten nach § 2 Absatz 6 sollen dabei soweit wie möglich der Finanzierung der Tätigkeiten nach § 2 Absätze 2 und 3 dienen.

(7) Die GAB hat im Rahmen der Aufstellung des Jahres-Wirtschaftsplans eine Planrechnung zu erstellen, in der der Ausgleichsbedarf für die Tätigkeiten nach § 2 Absätzen

2 und 3 und die Nettokosten der sonstigen Tätigkeiten nach § 2 Absatz 6 jeweils gesondert dargestellt werden. Diese Trennungsrechnung hat die Anforderungen des Art. 5 Absatz 5 des Freistellungsbeschlusses i. V. m. der Transparenzrichtlinie 2006/111/EG der EU-Kommission zu erfüllen.
Die der Trennungsrechnung zugrunde liegenden Rechnungslegungsgrundsätze (Kostenrechnung) müssen bereits bei Aufstellung des jeweiligen Jahres-Wirtschaftsplans eindeutig bestimmt sein und sind in der Regel erst für die Trennungsrechnung des Folgejahres änderbar. Über die Rechnungslegungsgrundsätze, insbesondere die Maßstäbe der Schlüsselung für einzelne Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Tätigkeiten entfallen, sind Aufzeichnungen zu führen.
Die Trennungsrechnung wird von einem Wirtschaftsprüfer, einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder einer anderen sachkundigen Stelle gemäß Art. 7 des Freistellungsbeschlusses im Rahmen oder neben der jeweiligen Jahresabschlussprüfung der GAB geprüft. Die GAB legt dem Landkreis den Prüfungsbericht, dessen Bestandteil auch ein Nachweis über die Höhe der Nicht-DAWI-Leistungen der GAB im gleichen Betrachtungszeitraum ist, umgehend zur vertraulichen Kenntnisnahme vor.

§ 5 Vermeidung von Überkompensation und Rückerstattungsverpflichtungen
(zu Art. 7 des Freistellungsbeschlusses)

(1) Um sicherzustellen, dass durch die Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) keine Überkompensation für die Erbringung von DAWI nach § 2 Absätzen 2 und 3 entsteht und für die Erbringung von Nicht-DAWI-Leistungen nach § 2 Absatz 6 keine Vorteile gewährt werden, führt die GAB gegenüber dem Landkreis jährlich nach Ablauf des Geschäftsjahres den Nachweis über die Verwendung der Mittel. Dies geschieht auf Grundlage des Jahresabschlusses. Der Nachweis ist im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durch einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder eine sonstige geeignete Stelle zu erbringen und unverzüglich nach seiner Erstellung dem Landkreis zur Kenntnisnahme vorzulegen.

(2) Anhand der Trennungsrechnung im Sinne des § 4 Absatz 7 ist für den betrauten Bereich zu überprüfen, ob eine Überkompensation eingetreten ist. Ergibt die Prüfung eine Überkompensierung von mehr als 10 % des durchschnittlichen jährlichen Ausgleichs fordert der Landkreis die GAB zur Rückzahlung des überhöhten Betrages auf.

Ergibt die Prüfung eine Überkompensierung von maximal 10 %, darf der überhöhte Betrag auf den nächstfolgenden Ausgleichszeitraum angerechnet werden. Der durchschnittliche jährliche Ausgleich ergibt sich dabei aus der Betrachtung eines zusammenhängenden dreijährigen Zeitraums, einschließlich des Jahres, in dem die Überschreitung erfolgt. Die Überkompensierung ist bei der künftigen Berechnung der Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) zu berücksichtigen.

(3) Der Landkreis trägt dafür Sorge, dass im Rahmen oder neben der jeweiligen Jahresabschlussprüfung der GAB ein Wirtschaftsprüfer, eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft oder eine andere sachkundige Stelle gemäß Art. 6 des Freistellungsbeschlusses prüft, ob die Ausgleichsleistungen (Begünstigungen) an die GAB die in dem Freistellungsbeschluss festgelegten Voraussetzungen erfüllt haben und EU-beihilfenrechtskonform verwendet worden sind. Das Recht des Landkreises zur Ergreifung alternativer Maßnahmen für die regelmäßige Kontrolle, die während des Betrauungszeitraums zumindest alle drei Jahre sowie am Ende des Betrauungszeitraums zu erfolgen hat, bleibt hierdurch unberührt.

Im Hinblick auf mögliche Investitionskostenzuschüsse kontrolliert der Landkreis ergänzend die Schlussrechnung über die Maßnahmen, die ihm von der GAB rechtzeitig vorzulegen sind. Im Hinblick auf mögliche Bürgschaften stellt der Landkreis zusätzlich jährlich eine Übersicht über etwaige vom Landkreis übernommene Bürgschaften auf.

§ 6 Transparenz und Vorhaltepflicht von Unterlagen

(zu Art. 8 des Freistellungsbeschlusses)

(1) Der Landkreis Limburg-Weilburg stellt sicher, dass ab dem 1. Januar 2028 Informationen über Beihilfen von mehr als 1 Mio. € an die GAB und DAWI im Betrauungszeitraum in einem Zentralregister auf nationaler oder Unionsebene erfasst werden. In dem Zentralregister zu erfassen sind: Angabe des Beihilfeempfängers, nationale Rechtsgrundlage, Höhe der Ausgleichsleistung, Gewährungsdatum, Dauer der Betrauung, Bewilligungsbehörde, Beihilfeinstrument und betroffener Wirtschaftszweig auf der Grundlage der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige in der Union („NACE- Klassifikation“). Das Zentralregister muss so eingerichtet werden, dass die Angaben leicht für die Öffentlichkeit zugänglich sind und gleichzeitig die Einhaltung

der Datenschutzvorschriften der Union, falls erforderlich auch durch die Pseudonymisierung spezifischer Einträge, gewährleistet ist.

Die in Absatz 1 aufgeführten Angaben zu allen Beihilfen, die vom Landkreis an die GAB gewährt werden, sind innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Gewährung der Beihilfe im Zentralregister zu erfassen.

(2) Unbeschadet weitergehender Vorschriften und Aufbewahrungspflichten ist die GAB verpflichtet, sämtliche Unterlagen, anhand derer sich feststellen lässt, ob die gewährten Ausgleichsleistungen mit dem Freistellungsbeschluss vereinbar sind, während des Betrauungszeitraums sowie für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren ab Ende des Betrauungszeitraumes aufzubewahren.

§ 7 Verantwortliche Stellen

Zuständige Stelle für den Vollzug dieser Betrauung ist beim Landkreis der Kreisausschuss. Zuständige Stelle bei der GAB ist deren Geschäftsführerin bzw. Geschäftsführer, die bzw. der für bestimmte oder alle Angelegenheiten eine Stellvertreterin oder einen Stellvertreter benennen kann.

§ 8 Anpassung an geänderte Rechtslage

(1) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Betrauung unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Betrauung für den Landkreis oder die GAB unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Betrauung nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist durch den Landkreis eine Bestimmung zu treffen, die dem von der Betrauung angestrebten Zweck am nächsten kommt.

(2) Der Landkreis wird bei (wesentlichen) Änderungen der Rechtslage oder des Tätigkeitsumfangs der GAB eine Anpassung der Betrauung vornehmen, wenn die Erreichung des Zwecks der Betrauung dies erfordert.

§ 9 Wirksamkeit

Der Kreistag hatte in seiner Sitzung am 7. Oktober 2016 den Betrauungsakt zum 8. November 2016 mit einer 10-jährigen Laufzeit beschlossen. Die Betrauung der GAB endet somit am 7. November 2026. Der Kreistag Limburg-Weilburg hat in seiner Sitzung am 28. August 2026 die Weiterführung der Betrauung der GAB in Form eines Betrauungsaktes beschlossen. Der vorliegende Betrauungsakt (Bescheid) wird mit dem Tage seiner Bekanntgabe am 8. November 2026 an die GAB wirksam.

Limburg, den ……..

Michael Köberle	Jörg Sauer
Landrat	Erster Kreisbeigeordneter

Der Erhalt des Betrauungsaktes (Bescheides) am **8. November 2026** wird hiermit bestätigt:

Limburg/Lahn,

Geschäftsführung
Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung mbH

Landkreis Limburg-Weilburg

Beschlussvorlage

VL-133/2026

Sozialamt

Datum	02.06.2026
Sachbearbeitung	Stefan Bachmann

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreisausschuss	2.	11. Juni 2026	beschließend
Kreistag	13.	26. Juni 2026	beschließend
Ausschuss für Soziales, Familien, Frauen, Senioren, Jugend, Gesundheit und Sport	2.	20. August 2026	vorberatend
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss	5.	24. August 2026	vorberatend
Kreistag	24.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Einführung und Umsetzung sanktionsbewehrter Arbeitsgelegenheiten für Asylbewerber nach § 5 Absatz 4 Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) und Ausweitung von Arbeitsgelegenheiten für erwerbsfähige Leistungsberechtigte nach § 16d Sozialgesetzbuch Zweites Buch (SGB II)

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag, folgende Einzelbeschlüsse zu fassen:

1. Die mit Beschluss des Kreistages vom 25. April 2025 in Kraft gesetzte Konzeption zur Einführung und Umsetzung von Arbeitsgelegenheiten für Asylbewerber im Landkreis Limburg-Weilburg (siehe VL-20/2025) wird dahingehend geändert, dass zukünftig sanktionierte Arbeitsgelegenheiten bzw. Leistungskürzungen (§ 5 Absatz 4 AsylbLG, § 1a Absatz 1 AsylbLG) Anwendung finden. Insofern soll zukünftig eine Verpflichtung gelten, angebotene Arbeitsgelegenheiten anzunehmen.

2. Das Jobcenter Limburg-Weilburg wird zur Anwendung von Arbeitsgelegenheiten für erwerbsfähige Leistungsberechtigte nach § 16d SGB II aufgefordert. Bei Pflichtverletzungen sind konsequent die gesetzlichen Sanktionsmöglichkeiten (Leistungskürzungen) auszuschöpfen. Die Umsetzung soll insbesondere beinhalten, dass arbeitsmarktferne erwerbsfähige Leistungsberechtigte (z.B. unter 30jährige, welche seit einem Jahr keiner Beschäftigung nachgehen) durch verbindliche Arbeitsgelegenheiten an Mitwirkungspflichten, Tagesstruktur und gemeinwohlorientierte Tätigkeit nachhaltig herangeführt werden. Dieses Anliegen soll als Beschlussvorschlag in der nächsten Sitzung der Trägerversammlung des Jobcenters (§ 44c SGB II) eingebracht werden.

3. Der Kreisausschuss wird beauftragt, dem Kreistag regelmäßig über die Umsetzungsschritte zu berichten.

Finanzielle Auswirkungen:

Zu 1.: Die Kosten, die im Zusammenhang mit den Arbeitsgelegenheiten für Asylbewerber nach § 5 AsylbLG entstehen, sind nach wie vor durch den Landkreis Limburg-Weilburg zu tragen. Eine gesonderte Refinanzierungsmöglichkeit besteht nicht. Aufwendungen sind bereits durch die Erstattungen nach dem Landesaufnahmegesetz Hessen abgegolten. Mit Blick auf die bereits

bestehende Konzeption sind entsprechende Mittel in Höhe von jeweils 90.000 Euro im Doppelhaushalt 2026/2027 veranschlagt.

Zu 2.: Die Zusatzkosten, die im Zusammenhang mit den Arbeitsgelegenheiten für erwerbsfähige Leistungsberechtigte nach § 16d SGB II entstehen, sind Eingliederungsmittel, die nach den allgemeinen Finanzierungsregularien (§ 46 SGB II) eingesetzt werden. Der Bund ist Kostenträger für die Leistungen zur Eingliederung in Arbeit. Dem Landkreis Limburg-Weilburg entstehen keine Zusatzkosten. Spätestens ab dem Geschäftsjahr 2027 sollten entsprechende Mittel durch das Jobcenter Limburg-Weilburg veranschlagt werden.

Begründung:

Zu 1.: Die bereits in Kraft befindliche Konzeption zur Einführung und Umsetzung von Arbeitsgelegenheiten nach § 5 AsylbLG, die bewusst auf Freiwilligkeit setzt, hat gezeigt, dass die Bereitschaft zur Mitwirkung an einer gemeinnützigen Arbeitsgelegenheit bei den Flüchtlingen kaum bzw. nur sehr eingeschränkt vorhanden ist. So wurden insgesamt 220 Flüchtlinge zu einem Gespräch über ein Angebot einer Arbeitsgelegenheit eingeladen, wovon letztlich lediglich 21 Prozent eine Arbeitsgelegenheit angenommen haben. Soweit die Zuweisung in eine Arbeitsgelegenheit zunächst erfolgreich verlief, kam diese häufig schnell zu einem Ende, so dass sich die Flüchtlinge in der Regel nicht länger als ein paar Tage oder allenfalls wenige Wochen gemeinnützig engagierten. Einige traten – entgegen dem Bekunden im Gespräch – die Arbeitsgelegenheit auch gar nicht an. Schließlich hat auch der Anreiz, mit Hilfe der Aufwandsentschädigung von 80 Cent/Stunde den zulässigen Barbetrag der Bezahlkarte von 50 Euro zu erhöhen, nicht zu positiven Effekten geführt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die rein freiwillige Ausgestaltung der Arbeitsgelegenheiten nicht ausreicht, um eine verlässliche Teilnahme sicherzustellen. Künftig sollen daher die gesetzlich vorgesehenen Möglichkeiten verbindlicher Zuweisungen und Leistungskürzungen konsequent genutzt werden. Wer als Asylbewerber eine zumutbare Arbeitsgelegenheit ohne wichtigen Grund ablehnt, nicht antritt oder abbricht, muss mit den gesetzlich vorgesehenen leistungsrechtlichen Folgen rechnen.

Zu 2.: Gerade bei arbeitsmarktfernen erwerbsfähigen Leistungsberechtigten im SGB II, bei denen Instrumente der Ausbildung, Qualifizierung, Aktivierung oder Vermittlung nicht greifen, kann eine Arbeitsgelegenheit ebenfalls ein geeignetes Instrument sein, um Tagesstruktur, Verbindlichkeit, Mitwirkung und gemeinwohlorientierte Tätigkeit zu fördern. Dies kann auch junge Leistungsberechtigte ohne abgeschlossene Ausbildung betreffen. Auch anerkannte Flüchtlinge oder Ukrainer, die nicht unter den geplanten Rechtskreiswechsel fallen, sollen – sofern sie keiner Tätigkeit auf dem Arbeitsmarkt nachgehen – damit zukünftig von Arbeitsgelegenheiten erfasst werden. Letztlich muss der Grundsatz des Förderns und Forderns im Bereich des SGB II stärker erkennbar werden. Wer trotz bestehender Erwerbsfähigkeit eine zumutbare Arbeitsgelegenheit ohne wichtigen Grund ablehnt, nicht antritt oder abbricht, muss mit einer Leistungskürzung rechnen. Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit zeigen, dass Leistungsminderungen im SGB II zuletzt deutlich zugenommen haben und der überwiegende Teil mit 85,5 % auf Meldeversäumnisse entfällt (siehe: https://www.arbeitsagentur.de/presse/2026-13-zahl-der-leistungsminderungen-ist-2025-gegenueber-dem-vorjahr-gestiegen). Dies belegt, dass fehlende Mitwirkung und mangelnde Verbindlichkeit im Integrationsprozess durchaus ein relevantes praktisches Thema darstellen.

Als Maßnahmeträger sollte auch hier die Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung (GAB) Limburg eingebunden werden.

Da es sich beim Jobcenter Limburg-Weilburg nicht um ein kommunales Jobcenter, sondern um eine gemeinsame Einrichtung handelt, wird eine Beschlussfassung über die Trägerversammlung als notwendig angesehen.

Der Geschäftsführer des Jobcenters Limburg-Weilburg, Herr Becker, und der Geschäftsführer der Gesellschaft für Ausbildung und Beschäftigung Limburg, Herr Zimmermann, wurden bei der Erstellung dieser Vorlage beteiligt.

Landkreis
Limburg-Weilburg

Antrag

AT-9/2026

Volt x FREIE WÄHLER

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	19.	26. Juni 2026	beschließend
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss	6.	24. August 2026	vorberatend
Kreistag	25.	28. August 2026	beschließend
Haupt-, Finanz- und Verwaltungsausschuss			vorberatend
Kreistag			beschließend

Betreff:

Antrag auf Ermöglichung der Live-Übertragung der Sitzungen des Kreistags Limburg-Weilburg

Beschlussvorschlag:

In die Hauptsatzung des Landkreises Limburg-Weilburg wird aufgenommen:

§ 6a Live-Übertragung und Bereitstellung von Aufzeichnungen der Kreistagssitzungen
(1) Zur Information der Öffentlichkeit über politische Beratungen und Entscheidungen können die öffentlichen Sitzungen des Kreistages im Internet in Bild und Ton live übertragen, aufgezeichnet und anschließend zum Abruf bereitgehalten werden.

(2) Soweit dies zur Durchführung der Übertragung, Aufzeichnung und Bereitstellung erforderlich ist, dürfen personenbezogene Daten verarbeitet werden.

(3) Näheres regelt die Geschäftsordnung für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg.

In die Geschäftsordnung für den Kreistag und die Ausschüsse des Landkreises Limburg-Weilburg wird aufgenommen:

§ 11a Live-Übertragung und Bereitstellung von Aufzeichnungen der Kreistagssitzungen
(1) Die öffentlichen Sitzungen des Kreistages werden in Bild und Ton live im Internet übertragen sowie aufgezeichnet und über die Internetseite des Landkreises zum späteren Abruf bereitgestellt.

(2) Die Live-Übertragung und Aufzeichnung sind zu Beginn jeder Sitzung durch die oder den Vorsitzenden des Kreistages bekanntzugeben.

(3) Kreistagsabgeordnete, Mitglieder des Kreisausschusses sowie sonstige zur Teilnahme und Wortmeldung berechtigte Personen können der Übertragung und Speicherung ihrer eigenen Redebeiträge widersprechen. Der Widerspruch ist spätestens unmittelbar vor Beginn des jeweiligen Redebeitrags gegenüber der Sitzungsleitung anzuzeigen. Der betreffende Redebeitrag wird weder übertragen noch aufgezeichnet.

(4) Die Kameraführung ist auf die jeweils sprechende Person sowie die Sitzungsleitung zu beschränken. Aufnahmen des Publikums oder anderer Sitzungsteilnehmender sind unzulässig, soweit sie nicht lediglich als unvermeidbare Randerscheinung erscheinen. Während eines Redebeitrags können Name und Funktion der redenden Person eingeblendet werden.

(5) Die Aufzeichnungen werden für die Dauer von fünf Jahren nach dem Sitzungstag auf der Internetseite des Landkreises bereitgehalten und anschließend gelöscht, soweit keine gesetzlichen Aufbewahrungspflichten oder berechtigten rechtlichen Interessen einer Löschung entgegenstehen.

(6) Die oder der Vorsitzende des Kreistages kann die Übertragung und Aufzeichnung im Einzelfall ganz oder teilweise untersagen oder unterbrechen, soweit dies zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Sitzungsverlaufs, zum Schutz personenbezogener Daten oder aus sonstigen rechtlichen Gründen erforderlich ist.

(7) Nichtöffentliche Sitzungsteile dürfen weder übertragen noch aufgezeichnet werden.

Begründung:

Demokratie lebt davon, dass politische Entscheidungen nachvollziehbar sind. Bürger*innen haben ein berechtigtes Interesse daran, nicht nur die Ergebnisse, sondern auch die Debatten, Argumente und Entscheidungswege im Kreistag verfolgen zu können.

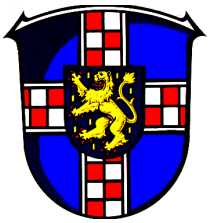
Die Teilnahme an Sitzungen vor Ort ist jedoch nicht allen Menschen möglich. Berufliche Verpflichtungen, familiäre Verantwortung, gesundheitliche Einschränkungen, Pflegeaufgaben oder lange Wege können dazu führen, dass kommunalpolitische Debatten faktisch nur einem kleinen Teil der Öffentlichkeit zugänglich sind. Eine Live-Übertragung mit anschließender Bereitstellung als Video-on-Demand schafft hier einen zeitgemäßen und niedrigschwelligen Zugang.

Ein reines Ergebnisprotokoll reicht für diesen Informationsanspruch nicht aus. Es hält Beschlüsse fest, bildet aber nicht ab, welche Argumente ausgetauscht, welche Positionen vertreten und welche Abwägungen vorgenommen wurden.

Gerade in einer Zeit, in der demokratische Institutionen unter Druck stehen und politische Entscheidungen zunehmend infrage gestellt werden, ist sichtbare Nachvollziehbarkeit besonders wichtig. Transparenz stärkt Vertrauen, macht politische Verantwortung erkennbar und fördert die Akzeptanz demokratischer Prozesse.

Der Kreistag nutzt damit den durch § 52 Abs. 3 HGO eröffneten Handlungsspielraum, öffentliche Sitzungen in Bild und Ton live im Internet zu übertragen und Aufzeichnungen zum späteren Abruf bereitzustellen. Damit setzt der Landkreis ein klares Zeichen für Offenheit, Bürgernähe und eine moderne demokratische Kultur.

Landkreis
Limburg-Weilburg



Antrag

AT-11/2026

CDU und SPD

Beratungsfolge	TOP	Termin	Beratungsaktion
Kreistag	26.	28. August 2026	beschließend

Betreff:

Prüfung der gesetzlichen Möglichkeit zur Quadratmeterhöchstmiete im SGB II und SGB XII

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag des Landkreises Limburg-Weilburg beauftragt den Kreisausschuss zu prüfen, ob

1. von der gesetzlichen Möglichkeit Gebrauch gemacht werden kann, bei der Anerkennung der Kosten der Unterkunft eine Quadratmeterhöchstmiete einzuführen.
2. als Ergänzung zum schlüssigen Mietpreiskonzept die Voraussetzungen für die Einführung einer solchen Quadratmeterhöchstmiete auf der Grundlage des SGB II und SGB XII gegeben sind.

Im Falle eines positiven Prüfungsergebnisses bittet der Kreistag den Kreisausschuss die konkrete Umsetzung vorzubereiten und dem Kreistag die Ergebnisse der Prüfung sowie die vorgesehene Umsetzung zur abschließenden Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Im Zuge der Einführung der „neuen Grundsicherung“ sowie der gesetzlichen Novellierung zu den Kosten der Unterkunft, die überwiegend zum 1. Juli 2026 in Kraft traten, wurde den kommunalen Trägern in Bezug auf das SGB II und das SGB XII eine optionale Möglichkeit eröffnet, ergänzend eine Quadratmeterhöchstmiete festzulegen.

Bislang wird die Angemessenheit der Unterkunftskosten für das Jobcenter und das Sozialamt im Wesentlichen anhand der Mietobergrenzen des Schlüssigen Konzepts des Landkreises Limburg-Weilburg beurteilt. Dies kann dazu führen, dass insbesondere bei kleinen Wohnungen sehr hohe Quadratmeterpreise verlangt werden, die dennoch innerhalb der geltenden Gesamtmietpreisobergrenze liegen und damit grundsätzlich anerkannt werden müssen. Die Neuregelung bzw. die gesetzliche Option soll den Kommunen nach unserer Auffassung ein zusätzliches Instrument an die Hand geben, um möglichen finanziellen Auswüchsen entgegenzuwirken.

Die Fraktionen von CDU und SPD schlagen daher vor, die Anwendung dieser gesetzlichen Neuregelung bzw. dieser optionalen Möglichkeit für den Landkreis Limburg-Weilburg zu prüfen.

Landkreis
Limburg-Weilburg

Anfrage

AF-4/2026

B90 / DIE GRÜNEN

Anfrage zur Kreistagssitzung am 28. August 2026, TOP 27.

Betreff:

Hitzeaktionsplan des Landkreises Limburg-Weilburg – Bilanz nach einem Jahr

Anfrage:

1. Welche der im Hitzeaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen wurden seit dessen Verabschiedung umgesetzt?
2. Welche Maßnahmen befinden sich derzeit noch in der Umsetzung oder Planung?
3. Wie wurden die einzelnen Maßnahmen von den beteiligten Einrichtungen (z. B. Kommunen, Pflegeeinrichtungen, Krankenhäusern, Schulen und weiteren Akteuren) angenommen?
4. Welche Rückmeldungen liegen dem Kreisausschuss von Kommunen, Einrichtungen und Bürgerinnen und Bürgern zur praktischen Umsetzung des Hitzeaktionsplans vor?
5. Wurde der Hitzeaktionsplan hinsichtlich seiner Wirksamkeit oder seiner praktischen Umsetzung bereits evaluiert? Falls ja:
   - Welche Ergebnisse liegen vor?
   - Welche Schlussfolgerungen wurden daraus gezogen?
6. Falls bislang keine Evaluation erfolgt ist:
   - Ist eine Evaluation vorgesehen?
   - Wann soll diese durchgeführt werden und nach welchen Kriterien?
7. Wurden während der Hitzeperioden des vergangenen Jahres besondere Unterstützungsmaßnahmen oder Warnungen ausgelöst? Falls ja, welche?
8. Wie bewertet der Kreisausschuss insgesamt die Wirksamkeit des Hitzeaktionsplans nach dem ersten Jahr?
9. Sieht der Kreisausschuss aufgrund der bisherigen Erfahrungen Änderungs- oder Ergänzungsbedarf am Hitzeaktionsplan? Falls ja, welche Anpassungen sind vorgesehen?
10. Welche zusätzlichen Maßnahmen plant der Kreisausschuss, um den Schutz besonders hitzebelasteter Personengruppen angesichts der zunehmenden Zahl von Hitzetagen weiter zu verbessern?
11. Hat der Landkreis zur Erstellung oder Umsetzung des Hitzeaktionsplans Fördermittel des Landes Hessen, des Bundes oder anderer Fördergeber beantragt oder erhalten? Falls ja:
    - aus welchen Förderprogrammen,
    - in welcher Höhe,
    - für welche Maßnahmen wurden die Mittel verwendet?

Falls nein:

- beabsichtigt der Kreisausschuss, künftig entsprechende Förderprogramme in Anspruch zu nehmen?

12. Welche Ämter der Kreisverwaltung, kreiseigenen Einrichtungen sowie kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind in die Umsetzung des Hitzeaktionsplans eingebunden? Wie erfolgt die Koordinierung der Maßnahmen und der Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren?

Begründung:

Der Landkreis Limburg-Weilburg verfügt seit rund einem Jahr über einen Hitzeaktionsplan, der darauf abzielt, die Bevölkerung – insbesondere ältere Menschen, Kinder, chronisch Kranke sowie weitere vulnerable Gruppen – besser vor den gesundheitlichen Folgen extremer Hitze zu schützen.

Die Zahl und Intensität von Hitzeereignissen nimmt infolge des Klimawandels zu. Hitze zählt mittlerweile zu den größten klimabedingten Gesundheitsrisiken in Deutschland. Hitzeaktionspläne können ihre Schutzwirkung jedoch nur entfalten, wenn die vorgesehenen Maßnahmen tatsächlich umgesetzt, von den beteiligten Akteuren angenommen und regelmäßig überprüft werden.

Ein Jahr nach Einführung des Hitzeaktionsplans ist daher eine erste Bilanz sinnvoll. Sie dient dazu, die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten, mögliche Defizite zu erkennen und den Hitzeaktionsplan bei Bedarf weiterzuentwickeln.

Von besonderem Interesse ist zudem, ob der Landkreis bestehende Fördermöglichkeiten des Landes Hessen und des Bundes für Maßnahmen des Hitzeschutzes und der Klimaanpassung nutzt, um die Umsetzung des Hitzeaktionsplans weiter voranzubringen. Ebenso ist von Bedeutung, wie die Zusammenarbeit zwischen Kreisverwaltung, kreiseigenen Einrichtungen und den kreisangehörigen Kommunen organisiert ist, damit die im Hitzeaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen wirksam umgesetzt werden können.

Vor dem Hintergrund zunehmender Hitzeperioden und der Erfahrungen des vergangenen Jahres bitten wir den Kreisausschuss um die Beantwortung der obenstehenden Fragen.

Der Vorsitzende des Kreistages des
Landkreises Limburg-Weilburg

gez. Joachim Veyhelmann

Landkreis
Limburg-Weilburg

Anfrage

AF-7/2026

DIE LINKE

Anfrage zur Kreistagssitzung am 28. August 2026, TOP 28.

Betreff:

Hitzeschutz im Landkreis Limburg-Weilburg

Anfrage:

1. Wie viele Gebäude befinden sich im Eigentum des Landkreises Limburg-Weilburg?
   Bitte um eine vollständige Auflistung nach Gebäudetyp und Nutzung unter Berücksichtigung folgender Ausstattungsmerkmale:
   - Photovoltaik (vorhanden/in Umsetzung/geplant/nicht geplant/geeignet/nicht geeignet)
   - Wärmepumpe (vorhanden/in Umsetzung/geplant/nicht geplant/geeignet/nicht geeignet)
   - Klimatisierung (vorhanden/in Umsetzung/geplant/nicht geplant/geeignet/nicht geeignet)

   Welche Gebäude davon befinden sich aktuell in der Modernisierung oder sollen modernisiert werden?
   Ist bei diesen Gebäuden eine Installation der entsprechenden Anlagen vorgesehen?
2. Wie ist der Landkreis bei seinen kreiseigenen Gebäuden im Hinblick auf den Hitzeschutz aufgestellt?
   Welche baulichen, technischen oder organisatorischen Maßnahmen sind bereits umgesetzt/in Umsetzung/geplant?
3. Verfügen die kreiseigenen Schulgebäude über eigene Hitzeschutzkonzepte oder gilt für diese der Hitzeaktionsplan des Landkreises?
   Falls eigene Konzepte existieren, wie viele Schulen verfügen über solche?
4. Wie viel Unterrichtsausfall ist im Sommer 2025 und im Sommer 2026 bisher aufgrund von Hitze an den kreiseigenen Schulen angefallen? Bitte um Aufschlüsselung nach Schule und Datum, soweit möglich.

Begründung:

Die kreiseigenen Gebäude, insbesondere die Schulgebäude, sind zentrale Orte der Daseinsvorsorge und des öffentlichen Lebens. Ihre bauliche Ausstattung entscheidet maßgeblich darüber, ob Lernen, Arbeiten und Verwaltung auch unter zunehmenden Hitzebelastungen verlässlich möglich bleiben.

Angesichts zunehmender und länger anhaltender Hitzeperioden gewinnen die Fragen nach Photovoltaik, Wärmepumpen, Klimaanlagen und wirksamem Hitzeschutz deutlich an Bedeutung.

Der Hitzeaktionsplan des Landkreises verfolgt ausdrücklich das Ziel, die menschliche Gesundheit durch kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen vor den schädigenden Auswirkungen von Hitze zu schützen.

Gerade Schulen sind dabei besonders schutzbedürftig, weil Kinder und Jugendliche als hitzeempfindlich gelten und hohe Temperaturen den Schulalltag erheblich beeinträchtigen können. Das Hessische Kultusministerium weist selbst darauf hin, dass länger Hitzeperioden den Schulalltag deutlich stören und Schutzmaßnahmen wie Trinkpausen, Verschattung und die Reduzierung körperlicher Belastung erforderlich machen können.

Hinzu kommt, dass Hitze nicht nur eine Frage des Wohlbefindens, sondern auch der Leistungsfähigkeit ist. Bereits Temperaturen über 30 Grad Celsius können Konzentration und Produktivität deutlich mindern; für hitzevulnerable Gruppen kann dies auch gesundheitliche Folgen haben.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, transparent darzustellen, welche kreiseigenen Gebäude bereits entsprechend ausgestattet sind, wo Nachrüstungen sinnvoll und möglich wären und wie der Landkreis den Hitzeschutz an seinen Schulen konkret organisiert. Ebenso wichtig ist die Frage, ob Unterrichtsausfälle im Sommer 2026 bereits spürbar zugenommen haben und ob die bestehenden Konzepte dem tatsächlichen Bedarf gerecht werden.

Der Vorsitzende des Kreistages des
Landkreises Limburg-Weilburg

gez. Joachim Veyhelmann

Landkreis
Limburg-Weilburg

Anfrage

AF-8/2026

DIE LINKE

Anfrage zur Kreistagssitzung am 28. August 2026, TOP 29.

Betreff:

Umsetzung des Unterhaltsvorschussgesetzes im Landkreis Limburg-Weilburg

Anfrage:

1. Wie hoch ist die aktuelle Rückholquote bei Unterhaltsvorschussleistungen im Landkreis Limburg-Weilburg?
2. Wie hat sich diese Quote in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
3. Wie hoch waren die jährlichen Aufwendungen für Leistungen nach dem Unterhaltsvorschussgesetz und in welcher Höhe konnten Rückforderungen realisiert werden?
4. V1 Welche personellen, organisatorischen und finanziellen Ressourcen stehen für die Durchsetzung von Unterhaltsansprüchen zur Verfügung?
   V2 Welche personellen, organisatorischen und finanziellen Ressourcen stehen für die Durchsetzung der Rückforderungen zur Verfügung?
5. Welche wesentlichen Gründe sieht die Verwaltung für nicht realisierbare Rückforderungen?
6. V1 Welche Maßnahmen werden bereits ergriffen, um Unterhaltsansprüche konsequent durchzusetzen?
   V2 Welche Maßnahmen werden bereits ergriffen, um Rückforderungen konsequent durchzusetzen?
7. Welche finanziellen Folgewirkungen entstehen dem Landkreis durch ausbleibende oder unzureichende Unterhaltszahlungen?

Begründung:

Der Unterhaltsvorschuss ist eine wichtige sozialstaatliche Leistung für Kinder von Alleinerziehenden, wenn der unterhaltspflichtige Elternteil seiner Verantwortung nicht nachkommt. Gleichzeitig ist es im Sinne der öffentlichen Haushalte und der Gerechtigkeit gegenüber den Steuerzahlenden wichtig, bestehende Rückforderungsmöglichkeiten konsequent auszuschöpfen.

Vor dem Hintergrund bundesweiter Debatten über Einsparungen beim Unterhaltsvorschuss stellt sich die Frage, ob stattdessen nicht stärker bei der Durchsetzung bestehender Rückforderungsansprüche angesetzt werden sollte. Der Haushalt 2026/2027 des Landkreises Limburg-Weilburg verweist auf eine verbesserte Ertragssituation durch einen konsequenteren Rückgriff auf unterhaltspflichtige Personen, ohne die Entwicklung der Rückholquote näher darzustellen.

Um die Entwicklung der Rückforderungen sowie deren finanzielle Auswirkungen auf den Landkreis beurteilen zu können, erscheint eine Darstellung der aktuellen Situation und ihre Entwicklung sinnvoll.

Der Vorsitzende des Kreistages des
Landkreises Limburg-Weilburg

gez. Joachim Veyhelmann

Landkreis
Limburg-Weilburg

Anfrage

AF-6/2026

DIE LINKE

Anfrage zur Kreistagssitzung am 28. August 2026, TOP 30.

Betreff:

Entwicklung der Hilfe zur Pflege im Landkreis Limburg-Weilburg

Anfrage:

1. Wie hat sich die Anzahl der Leistungsberechtigten der Hilfe zur Pflege nach dem SGB XII im Landkreis Limburg-Weilburg in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
2. Wie verteilen sich die Leistungsberechtigten auf ambulante, teilstationäre und stationäre Pflegeleistungen?
3. Wie haben sich die Aufwendungen des Landkreises für die Hilfe zur Pflege in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
4. Wie haben sich die durchschnittlichen Aufwendungen je Leistungsberechtigtem im genannten Zeitraum entwickelt?
5. Welche wesentlichen Faktoren haben nach Einschätzung der Kreisverwaltung zu den Veränderungen bei Fallzahlen und Aufwendungen beigetragen?
6. Welche Entwicklung der Fallzahlen und Aufwendungen erwartet die Kreisverwaltung in den kommenden fünf Jahren?

Begründung:

Die Kosten für Pflegeleistungen steigen seit Jahren deutlich an. Gleichzeitig müssen Pflegebedürftige und ihre Familien einen immer größeren Teil der Heimkosten selbst aufbringen. Hinzu kommt, dass die Zahl älterer Menschen im Landkreis aufgrund der demografischen Entwicklung weiter zunimmt.
Der Haushaltsplan 2026/2027 weist auf steigende Fallzahlen und steigende Aufwendungen im Bereich der Hilfe zur Pflege hin. Für die sozial- und finanzpolitische Bewertung dieser Entwicklung ist von Interesse, wie sich die Zahl der Leistungsberechtigten im Landkreis entwickelt und welche Faktoren die Ausgabenentwicklung beeinflussen.
Um die Entwicklung der Hilfe zur Pflege im Landkreis besser beurteilen zu können, erscheint eine Darstellung der aktuellen Situation und ihrer Entwicklung sinnvoll.

Der Vorsitzende des Kreistages des
Landkreises Limburg-Weilburg

gez. Joachim Veyhelmann

Landkreis
Limburg-Weilburg

Anfrage

AF-5/2026

AfD

Anfrage zur Kreistagssitzung am 28. August 2026, TOP 31.

Betreff:

Kostenstruktur, Fallzahlen und Entwicklung der Sozialhilfe (SGB XII), differenziert nach Staatsangehörigkeit

Anfrage:

1. Fallzahlen und Struktur

Wie viele Personen beziehen derzeit im Landkreis Limburg-Weilburg Leistungen der Sozialhilfe nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (SGB XII)?
Wie viele dieser Leistungsempfänger besitzen die deutsche Staatsangehörigkeit und wie viele eine ausländische Staatsangehörigkeit?

Bitte jeweils in absoluten Zahlen und prozentualen Anteilen an der Gesamtzahl angeben.

Sofern statistisch erfasst: Wie verteilen sich die Leistungsempfänger mit ausländischer Staatsangehörigkeit auf die jeweiligen aufenthaltsrechtlichen Statusgruppen (z. B. anerkannte Schutzberechtigte, Asylbewerber mit Anspruch auf Leistungen nach dem SGB XII, sonstige Aufenthaltstitel)?

2. Leistungskosten

Wie hoch waren die Gesamtausgaben für Sozialhilfeleistungen nach dem SGB XII im vergangenen Haushaltsjahr?
Wie verteilen sich diese Ausgaben auf Leistungsempfänger mit deutscher und ausländischer Staatsangehörigkeit?
Bitte in absoluten Beträgen sowie prozentualen Anteilen an den Gesamtausgaben darstellen.
Wie hoch sind die durchschnittlichen monatlichen Leistungsausgaben je Leistungsempfänger in den jeweiligen Gruppen.

3. Verwaltungs- und Bearbeitungskosten

Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für die Antragsbearbeitung und die laufende Verwaltung eines Sozialhilfefalls im Landkreis Limburg-Weilburg?
Entstehen im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Fällen mit ausländischer Staatsangehörigkeit zusätzliche Verwaltungskosten, beispielsweise durch Dolmetscherleistungen, Übersetzungen oder vergleichbare Unterstützungsleistungen?
Falls ja, wie hoch sind diese Kosten jährlich in absoluten Zahlen und welchen prozentualen Anteil machen sie an den gesamten Verwaltungskosten der Sozialhilfe aus?

4. Entwicklung der Fallzahlen und Kosten

Wie haben sich die Fallzahlen sowie die Gesamtausgaben für Leistungen nach dem SGB XII in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? Bitte getrennt nach deutschen und ausländischen Leistungsempfängern darstellen.

Wie hoch war die jeweilige jährliche prozentuale Veränderung der Fallzahlen sowie der Leistungsausgaben innerhalb dieses Zehnjahreszeitraums?

Begründung:

Die Sozialhilfe nach dem SGB XII stellt einen wesentlichen Aufgabenbereich des Haushaltes dar. Die Anfrage dient der transparenten Darstellung der Entwicklung von Fallzahlen, Kosten und Verwaltungsaufwand und soll dem Kreistag eine fundierte Grundlage für seine Haushalts -und Kontrollfunktion verschaffen.

Sollten einzelne der erbetenen Daten statistisch nicht erfasst werden, bittet die AfD-Fraktion um Mitteilung, aus welchen Gründen dies nicht erfolgt und welche vergleichbaren Daten dem Kreisausschuss stattdessen vorliegen.

Der Vorsitzende des Kreistages des
Landkreises Limburg-Weilburg

gez. Joachim Veyhelmann