



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	

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 Angebotskonzeptes.

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 Angebotskonzeptes 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

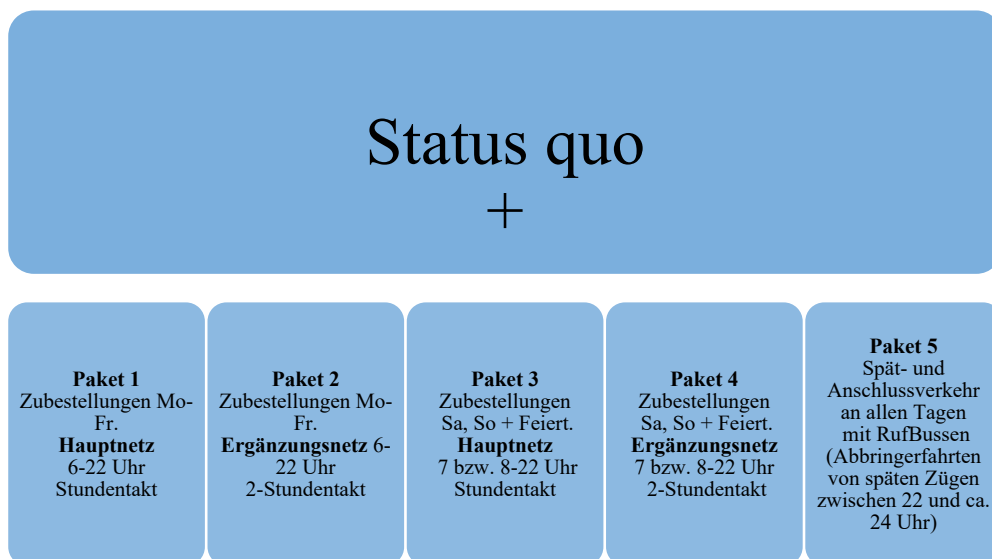
Die VLDW hat für das Jahr 2026 einen Finanzierungsbedarf für das Kreisgebiet Limburg-Weilburg (laufende Verkehrsverträge – Status Quo) in Höhe von 4.818.000 € und für das 2027 einen Bedarf in

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.